

Top.^o

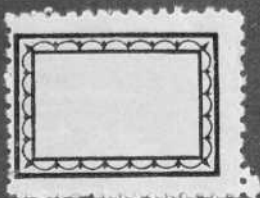
EL FERROCARRIL POSIBLE DE SORIA.



SS-F
K-30

SORIA:
IMPRESA PROVINCIAL.

1884.



B.P. de Soria



1062369

SS-F K-30

R. 8.220

EL FERROCARRIL POSIBLE DE SORIA.



SORIA:

IMPRENTA PROVINCIAL.

1884.

EL FERROCARRIL POSIBLE DE SORIA.

I.

Es verdaderamente triste y desconsolador que esta provincia, situada en el centro y corazon de España; circunvalada por los ferrocarriles de nuestra red general que ya sirve todas las provincias, excepto á ésta, Teruel y Almería; que tan perfecto derecho tiene á que por el Estado se la faciliten los medios de que se ponga siquiera su capital en comunicacion con dicha red general de ferrocarriles, lo que hubiera exigido sólo la construccion de un pequeño ramal de 90 kilómetros, sin obras de arte ni túneles importantes; que ha contribuido en la proporcion de las que más al establecimiento de esas vivificadoras vías de comunicacion en toda la Peninsula; permanezca aún en un completo aislamiento y abandono, y con sus imperfectos y primitivos medios de locomocion y trasporte, que contribuyen poderosamente á que languidezca la vida comercial y de relacion de esta capital y su provincia con las del resto de España, habiendo llegado á un grado de decaimiento y postracion á que no se ha visto reducida nunca ninguna otra; las que, por el contrario, si se exceptúan las otras dos provincias desheredadas de ferrocarriles, todas han progresado más ó menos considerablemente, y han desarrollado sus gérmenes de riqueza, produccion é ilustracion, por efecto de ese instrumento prodigioso de civilizacion y progreso que se denomina ferrocarril.

No se comprende seguramente que este país, donde existen á

no dudarlo, todos esos gérmenes de riqueza, y donde la cultura é ilustracion de sus habitantes se eleva á la mayor altura entre todas las provincias de España; de donde han salido hombres influyentes en la política y la administracion; y sobre todo donde tan perfecto derecho se tenía á ser atendidos por todos los Gobiernos, con todo el apoyo de los cuales ha contado en ocasiones este país, esté completamente incomunicado con la red general de ferrocarriles de España, unida ya hace tanto tiempo con la de la Europa civilizada.

A qué puede ser debido ésto, no se concibe fácilmente, porque es sabido que los buenos hijos de este país, animados de los más fervientes sentimientos de patriotismo, se han agitado frecuentemente, y han trabajado sin tregua ni descanso porque esta provincia fuese cruzada por ferrocarriles en todas direcciones.

Aquí se han realizado los actos más inverosímiles de union y patriotismo, derrotando en ocasiones las candidaturas ministeriales para diputados y senadores, siempre á favor de las representadas por hombres de más ó menos ilustracion y competencia que les aseguraban la realizacion de sus más bellos ideales en lo relativo única y exclusivamente á los ferrocarriles de Soria; y sin embargo, nunca se ha conseguido poner siquiera en condiciones verosímiles de ejecución ninguna de esas líneas.

Debe suponerse, pues, que todos esos ofrecimientos eran quimeras irrealizables, y que se ha dado crédito por el país á ofrecimientos inverosímiles, no garantizados de ninguna manera seria y formal.

Pero sobre todo, lo que ha hecho de todo punto irrealizables los ideales de los hombres que con más ó menos patriotismo y buena fé se han ocupado de los intereses generales de esta provincia, es, á no dudarlo, la magnitud misma de las obras que para ello se habian de ejecutar, y los intereses encontrados entre algunas de las líneas generales que se proponia cruzasen esta provincia, y las de otras rivales y que debian de servir localidades más importantes, de más influencias y medios de accion.

Porque, en efecto, no basta que una línea de ferrocarril sirva á los intereses de dos ó más provincias, y se logre su inclusion en el plan de los ferrocarriles de España, se estudie y apruebe su proyecto, y se la conceda por el Estado el máximum de subvencion, como tiene lugar con la de Valladolid á Soria, para que esta línea esté en condiciones prácticas y realizables de ejecución. Es preciso ante todo que el movimiento de mercancías y viajeros que la han de ali-

mentar esté en proporción con los intereses y amortización del enorme capital que demandan esas obras; y por eso es que, hallándose la mencionada línea dentro de todas aquellas condiciones favorables de protección del Estado, y no ofreciendo, sin embargo, aliciente de lucro á empresa alguna para acometer su construcción, no ha habido, en efecto, ni habrá compañía que solicite la subasta y pretenda la adjudicación de la concesión del ferrocarril de Valladolid á Calatayud por Soria, y por eso no se cumple la ley de 16 de Agosto del año pasado, mandando subastar, y concediendo una subvención de la cuarta parte del presupuesto á la Sección de San Esteban de Gormaz á Calatayud, y no al resto de la línea, por formar parte de la de Valladolid á Ariza, concedida sin subvención y comenzada á construir.

En el segundo caso de los indicados arriba se halla el ferrocarril de Baides á Castejón por Soria, (mandado subastar igualmente, y con la misma máxima subvención, por la citada ley) cuyo complemento era su prolongación á Francia por el Roncal, realizando en nuestra Península la línea más directa para ir de Madrid á París; pero como en oposición á esta línea, y fundada precisamente en ese acortamiento de distancia entre las dos capitales de España y Francia, estaba la línea de Canfranc, pretendida con tanto empeño y con tanta suma de influencia y actividad por todo el pueblo aragonés, era de esperar el resultado obtenido en las últimas conferencias internacionales, en que ha quedado descartada definitivamente la solución del Roncal; no sólo por que si el ferrocarril de Canfranc parte de Zuera, como se ha acordado en la Comisión, y se realizan las variantes propuestas, la línea de Madrid á París por Canfranc será tan corta ó más que por el Roncal; sino porque este punto de paso de la frontera es completamente inadmisibile para España por consideraciones estratégicas que han tenido muy en cuenta nuestros comisionados en las recientes conferencias internacionales.

Las Cortes del Reino y los Gobiernos no han podido hacer más que lo que han hecho en interés de esta provincia, en todo tiempo, accediendo á cuanto se les ha pedido por sus hombres políticos é influyentes más conocedores de las necesidades de su país, y de los elementos y medios prácticos con que contaba para realizar tales empresas; pero esos no hay duda alguna que se han equivocado en sus cálculos, y cuando han podido llegar á convencerse de sus errores económicos, no han sabido cómo pedir más protección y auxilio al Estado dentro de los términos legales, ya que sin ese exceso de

sacrificio no era realizable ninguna de las empresas perseguidas, ni aun el establecimiento del modesto ramal de ferrocarril de Torralba á Soria, que uniese la capital de la provincia por la línea de mínima distancia con el ferrocarril más inmediato de los que la circunvalan.

II.

En las consideraciones expuestas en el artículo precedente, hemos partido del supuesto de que las gestiones más activas y empeñadas de los hombres influyentes de esta provincia han sido siempre á favor de las líneas generales de ferrocarril que la cruzasen de parte á parte, pasando por la capital; pues aunque hemos leído los bien razonados artículos que publicó en *El Avisador Numantino* de 1860 el eminente Ingeniero D. Eduardo Saavedra, tan conocido y respetado aquí, y tan conocedor de esta provincia, abogando sólo por el ferrocarril de Soria á Medinaceli, no tenemos noticia de que el país aceptase la idea y gestionase en ningún tiempo en ese sentido; acaso por la forma de realizacion de las obras á cargo de la provincia que proponía el Sr. Saavedra en sus artículos, ó con subvencion solo de la misma que indicaba D. Jaime Domingo Lluch, dueño del proyecto de Torralba á Soria, en Mayo de 1863; ó por estar fijo el país y no comprender otro interés para la provincia que la construccion de las grandes líneas que la cruzasen de parte á parte, para las que se acordaron grandes subvenciones y auxilios en 1880 por la Diputacion y Ayuntamientos; pues por lo demás, la proposicion de ley que presentó en el Congreso en 1.º de Julio de 1874 el Diputado por Soria, que fué hecha suya por el Ministro de Fomento, Conde de Toreno, y tomada en consideracion por la Cámara, se reducía á la ampliacion del proyecto del ferrocarril de Torralba á Soria y realizacion de toda la línea hasta Castejon.

Además de estas pruebas de que nadie se ocupaba en la provincia de la realizacion sólo del ferrocarril de Torralba á Soria, hay el hecho de la otra proposicion presentada por aquel mismo Diputado al Congreso en 3 de Febrero de 1881, pidiendo se concediera á Don Valentin Domingo y Roca la autorizacion para construir un ferrocarril, sin subvencion, que partiendo de Torralba, ú otro punto más conveniente en la línea de Madrid á Zaragoza, vaya por Soria, Calahorra y Pamplona á terminar en la frontera francesa, en los Aldudes.

Aunque tampoco podemos estar conformes con la forma de reali-

zar el ferrocarril de Medinaceli (ó Torralba) á Soria propuesta por el Sr. Saavedra, hemos visto con satisfaccion que coinciden exactamente las ideas de ese ilustradísimo Ingeniero con las que habíamos concebido, en cuanto nos hicimos cargo del estado de la cuestion de los ferrocarriles de esta provincia, en lo relativo al único práctico y realizable que habia de satisfacer todas las exigencias y necesidades más atendibles y perentorias del país.

El Sr. Saavedra demuestra que es temeridad é imprudencia de consecuencias funestas y onerosas para un país ejecutar obras y vías de comunicacion cuyo coste y perfeccion no esté en relacion con las exigencias del tráfico, y ésto le induce naturalmente á desechar todo otro proyecto de ferrocarril que no sea la línea más corta para unir la capital de la provincia con el ferrocarril más inmediato de los que circunvalan la misma, que es el de Zaragoza á Madrid.

Esa misma idea, como dejamos dicho, nos ocurrió desde luego; y habiendo sabido que el mismo Sr. Saavedra ha estudiado el proyecto del ferrocarril de Torralba á Soria, que ha de realizar por completo ese pensamiento, y que como cosa de tan eminente Ingeniero no puede menos de ser acabada y perfecta, nos hemos decidido á abogar con empeño y decision por esta salvadora solucion, que tan poderosamente ha de contribuir si se realiza en un brevísimo plazo, como no dudamos, á desarrollar los gérmenes de riqueza y prosperidad que existen latentes en esta provincia, y sacarla de su postracion y abatimiento; que sin eso iria cada vez en aumento, siguiendo la marcha de progresiva decadencia que se observa en el país desde muchos años á esta parte.

Y ya que han debido desaparecer todas las ilusiones de los que creian que llegaria un día en que cruzasen por esta capital los trenes directos de Madrid á París, ó siquiera de Valladolid á Calatayud, es preciso pensar seria y formalmente en hacer algo verdaderamente eficaz é importante para los objetos indicados, atendiendo sólo á los consejos de los hombres competentes y únicamente animados de verdaderos sentimientos de patriotismo.

Estos últimos son los que exclusivamente animan al que estas líneas escribe, por más que no sea natural de la provincia, pero sí muy interesado por su prosperidad y enaltecimiento; y aunque escaso en competencia, está dispuesto á ponerla toda al servicio de los intereses de este país.

La historia de lo acaecido en Segovia, de gran semejanza con la de Soria en lo relativo á sus ferrocarriles, ofrece por los resultados últi-

mamente obtenidos un ejemplo digno de imitar, mejor dicho, que copiar al pié de la letra para este mismo resultado final.

Sabido es que sostuvo aquella provincia una lucha gigantesca cuando los estudios del proyecto y construccion del ferrocarril del Norte para que esta línea general pasase por la misma capital de Segovia; y á pesar de que con ello se acortaba considerablemente el recorrido general entre Madrid é Irun, pudieron más otras poderosas influencias, y el ferrocarril fué rodeando por Avila y Valladolid. Desde entonces Segovia ha trabajado incesantemente sin tregua ni descanso, en un período de más de 30 años, para la rectificacion de aquella línea, ó sea para que se fuese de Madrid á Irun por su capital; mas viendo por último que todos esos trabajos eran infructuosos, y que los intereses legítimos y atendibles de la provincia quedaban suficientemente servidos con que se hiciera un ramal de ferrocarril desde Segovia á entroncar con la línea del Norte en Medina del Campo, hace dos ó tres años se emprendieron las obras de ese ferrocarril, y hoy dia está ya en explotacion; siendo de igual longitud próximamente que el de Torralba á Soria, que habria de servir los intereses de esta provincia.

Otros ejemplos hay dignos de imitar: Huesca, á pesar de sus fundadas esperanzas de que un dia cruzase la provincia y la capital el ferrocarril de Canfranc, se apresuró á conseguir el establecimiento del ferrocarril que uniese á esta con la línea de Zaragoza á Barcelona en Tardienta, como lo logró en efecto á poco de terminarse esta línea; Salamanca, que tenia tambien su aspiracion de que por su capital cruzase el ferrocarril á Portugal, se limitó desde luego á pretender la construccion del origen de esa misma línea desde Medina del Campo á Salamanca, y con efecto desde hace diez años está unida con la línea del Norte por la explotacion de este ramal; Cuenca, por donde habia de pasar el ferrocarril de Aranjuez á Valencia, ha conseguido tambien la construccion sólo de la 1.^a seccion, que es lo que principalmente interesaba á la provincia, pudiendo esperar tranquila á que se haga ó no el resto de la línea general; Zamora, en seguida del establecimiento del ferrocarril del Norte, logró su ramal para entroncar con él en Medina del Campo. Muchos otros casos pudiéramos citar, que prueban evidentemente que las provincias que han tomado como empeño preferente unir su capital con la red general de los ferrocarriles de España, lo han logrado indefectiblemente.

Lo mismo seguramente hubiera conseguido Soria si hubiera prescindido á tiempo de quiméricas y exageradas pretensiones.

Pero ya que no se ha hecho así, y que la experiencia ha venido á demostrar que lo único que hoy por hoy se puede pretender es unir esta capital con la red general de los ferrocarriles de España, que por todas partes rodea á esta provincia, hemos de discutir cuál línea ó ramal satisfará más cumplidamente sus intereses legítimos y más atendibles por el Estado.

III.

El Sr. Saavedra en sus mencionados artículos, y establecido ya en principio que lo que convenia á esta provincia era llevar un ferrocarril desde Soria hasta empalmar con una de las líneas generales inmediatas, examina y discute las cuatro direcciones que se pueden seguir, llegando á la conclusion de que la más conveniente, económica y realizable es la de Soria á Medinaceli.

A la verdad el Sr. Saavedra no se ocupa de la consideracion, á nuestro juicio más de tener en cuenta para decidirse sobre la mejor direccion á dar á la línea de que se trata, que es la que sigue el tráfico de mercancías y viajeros desde la capital de la provincia. Ese movimiento más activo de mercancías y viajeros ha sido siempre, y lo es hoy, entre Soria y Castilla la Nueva y Aragon. Pues bien, la comunicacion más rápida y directa con Madrid y Calatayud sería la que se estableciese por el ferro-carril de Soria á Medinaceli, ó Soria á Torralba, que es sin duda por el que el Sr. Saavedra se ha decidido en último término.

Acaso la comunicacion con Zaragoza fuese algo más breve construyendo el ferrocarril de Soria á Tarazona, si la empresa del Norte realizaba el proyecto (que aún es problemático) de esa ciudad á Tudela; pero entónces quedaban sin servir las necesidades preferentes de tráfico entre esta capital y Calatayud y con Castilla la Nueva y Madrid; además de ofrecer aquella línea los inconvenientes, indicados por el Sr. Saavedra, de su mucho coste, efecto de «el paso de las varias divisorias que se encuentran desde la orilla del Duero hasta salir del territorio de la provincia.»

Por el contrario, el ferrocarril de Torralba á Soria, que compare cumplidamente el tráfico de esta provincia entre Castilla la Nueva y Aragon, no ofrece ninguna dificultad seria de ejecucion, y formando una arteria central en la red general de vías de comunicacion de la provincia, á ella puede afluir todo el tráfico comercial y de viajeros para sus comunicaciones directas con las provincias de España,

con las que esta sostiene más cambio de productos y movimiento de viajeros.

Y no hay que decir que se oponen á la realizacion de este pensamiento los intereses no satisfechos de las capitales de partidos judiciales Agreda y El Burgo de Osma, por las cuales no ha de pasar el ferrocarril de que se trata; porque en cuanto á la primera, siempre ganaria mucho para sus comunicaciones con Castilla la Nueva y Madrid, más que si se hiciera el ferrocarril de Valladolid á Calatayud, debiendo renunciar ya á la esperanza de que se haga el ferrocarril de Soria á Tarazona que interesa muchísimo menos á la capital de la provincia.

Y en cuanto al Burgo de Osma, sabido es que está hecha la concesion por Real orden de 20 de Diciembre de 1882 á D. Antonio Marqués Riva, y aun empezadas las obras del ferrocarril de Valladolid á Ariza pasando precisamente por El Burgo de Osma y Almazan, (por donde ha de pasar el de Torralba á Soria); de modo que esa cabeza de partido judicial y de la Diócesis está llamada á quedar unida directamente por uno y otro ferrocarril con esta capital y con Valladolid.

Pero hay más, y es que aun cuando no se llegase á establecer la línea de Valladolid á Ariza, podria unirse facilísimamente el Burgo de Osma con Almazan por tranvía establecido sobre la excelente carretera, y á propósito para el objeto, que ya existe construida entre esas dos poblaciones.

Queda, pues, demostrado que las dos mencionadas capitales de partido judicial de esta provincia, no solo no tienen derecho á oponerse, ni deben hacerlo, al establecimiento del ferrocarril de Torralba á Soria, sino que tienen un gran interés en que éste se construya brevemente, como todo el resto de la provincia, y principalmente su capital, cuyas aspiraciones legítimas deben ser preferentemente atendidas por el Estado.

IV.

Demostrado hasta la evidencia que lo que más conviene á esta provincia es la construccion inmediata del ferrocarril de Torralba á Soria; y siendo de creer, que á pesar de la poca cuantía del presupuesto de la obra (13 millones de pesetas) como el tráfico mercantil y movimiento de viajeros que ha de alimentar la línea no ha de ofrecer, por de pronto, aliciente bastante á empresa alguna para pe-

dir la concesion de la misma al Gobierno, aunque se la considere subvencionada con el máximo de la 4.^a parte del presupuesto, según la ley de 16 de Agosto de año pasado; hay que pensar en seguir otros procedimientos que los acostumbrados para el establecimiento de estas costosas é importantes vías de comunicacion.

Afortunadamente hay un precedente único aun en España, y adoptado por iniciativa del Ingeniero que estas líneas suscribe, que tiene una perfecta aplicacion aquí, y á lo cual no puede negarse el Gobierno, no sólo por los grandes títulos que esta provincia tiene á ser atendida por el Estado, sino por aquel caso que ha sentado jurisprudencia.

Nos referimos al ferrocarril de Monforte á Orense, ramal de extraordinaria importancia que une ya con la línea general de Madrid á la Coruña la de Orense á Vigo, y ha hecho desaparecer por consiguiente la solucion de continuidad que existia entre Madrid y el fondeadero mejor de España y de Europa, y el de más fácil comunicacion con las Américas, que es la ría de Vigo. Pues bien, ese ramal de ferrocarril, no obstante el gran movimiento de tráfico á que estaba llamado, ninguna empresa le hacía proposicion, porque á pesar de eso y de la crecida subvencion que le estaba asignada, no ofrecia aliciente de lucro bastante para compañías particulares, acaso por el crecido coste de las obras. En tal situacion se propuso por el que suscribe á la Direccion general de Obras públicas, que en vez de la subvencion señalada para la concesion del ferrocarril, se diera como tal la explanacion y obras de fábrica y arte construidas á la Compañía concesionaria, que habia sólo de sentar la vía y explotar, prévia la subasta y adjudicacion á la que ofreciese mayor baja en las tarifas. Así se ha hecho en efecto, y ya ese importantísimo ferrocarril se ha debido abrir al servicio público.

Ahora bien, el Estado que viene obligado á subvencionar con más de 30 millones de pesetas los ferrocarriles de Baides á Castejon y Valladolid á Calatayud por Soria, desde San Estéban de Gormaz, tendria que invertir sólo bastante ménos (por la baja en la subasta) del presupuesto, que puede apreciarse en 10 millones de pesetas, de las expropiaciones y construccion de la explanacion, obras de fábrica y accesorias del ferrocarril de Torralba á Soria; es decir, que realizará una economía de más de 20 millones de pesetas en el presupuesto general de gastos de las obras públicas de España.

Obtenido esto, no es dudoso que hubiera una empresa ó compañía que se encargase del establecimiento de la vía y explotacion del

ferrocarril, pues ya el producto bruto podria alcanzar á cubrir los intereses y amortizacion del capital empleado en vía y material móvil, gastos de explotacion, etc., y quedar sobrante como beneficio industrial; y aunque este hubiera de ser pequeño, y no bastante aliciente para ninguna empresa particular y ajena á los intereses de esta provincia, no hay duda que apelando á los sentimientos de patriotismo de sus habitantes y á la Diputacion y corporaciones municipales interesadas en la explotacion del camino, se podia constituir una gran Compañía que sostuviera esa, aunque directamente no se obtuvieran grandes beneficios por el pronto; pues es incuestionable que aunque las líneas férreas se desarrollen por localidades donde el movimiento mercantil no sea bastante á alimentar la línea, siempre que en el país existan gérmenes de riqueza y produccion que desarrollar, éstos se desenvuelven indefectiblemente y alcanzan aquellas grandes beneficios industriales.

Y aunque los particulares no correspondiesen á aquella invitacion, esta Diputacion provincial y las Corporaciones municipales interesadas, que tan dispuestas se mostraban en 1880 á auxiliar las líneas generales que cruzasen la provincia, estaban en el deber ineludible de auxiliar ó subvencionar convenientemente (bien en especie, suministrando maderas para traviesas, etc., bien en metálico, ó garantizando un interés á los capitales á invertir) á la empresa ó compañía concesionaria del ferrocarril de Torralba á Soria que se obligase á establecer la vía, aprontar el material móvil necesario y poner en explotacion la línea.

Pero á nuestro juicio no habria necesidad de apelar á todos esos extremos, pues una vez terminada la explanacion y obras de ese importante ramal de ferrocarril, afluente al de Madrid á Zaragoza, la compañía de éste tendria un vivo interés, y gran beneficio y facilidad en sentar la vía y hacer la explotacion á ménos coste que otra empresa alguna, por no tener que adquirir nuevo material móvil, ni aumentar sensiblemente el personal del movimiento, etc., etc., y no hay duda que se apresuraria á pedir la concesion; no debiendo por ello dejar de ser esta provincia todo lo desprendida y generosa que se ha mostrado siempre que de la realizacion de sus ferrocarriles se ha tratado.

Es decir, que debería ofrecerse á la compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante por lo ménos las maderas para traviesas, etc., etc., que estaban dispuestas á dar para las líneas generales de la provincia las Corporaciones municipal y provincial; y es

seguro que hecho el ofrecimiento á tiempo y aceptado, como no podia ménos de serlo, por la mencionada compañía, se marchaba sobre seguro para pedir al Gobierno la construccion de las obras de explanacion y fabricacion del camino de Torralba á Soria, á lo que aquél no podria ménos de acceder.

Tan pronto como se tuvieran concluidas las obras de explanacion y fábrica del camino, en lo que no se habia de tardar mas de dos años, y se pidiera al Gobierno la subasta para la concesion, contando ya con compañía de alguna de las maneras indicadas, la adjudicacion se haria, y en menos de un año podria sentarse la vía y abrir el ferrocarril al servicio público.

Resta solo, pues, examinar los medios á poner en juego para conseguir la construccion por parte del Estado, en un brevísimo plazo, de la explanacion y obras de fábrica del ferrocarril.

La línea de Torralba á Soria no está incluida en el plan general de ferrocarriles de España que figura en la ley general vigente de los mismos; ni conviene considerarla incluida, valiéndose de la ambigüedad de la ley de 16 de Agosto del año pasado, respecto al entronque en la línea de Madrid á Zaragoza de la de Baidés á Castejon, porque esta tiene señalada una subvencion por kilómetro mucho menor que la que se ha de pedir para aquélla, la cual no podria concederse dentro de lo prescrito en esta última ley citada, si se consideraba el ramal de Torralba á Soria como primera seccion de la línea general de Baidés á Castejon; y así, pues, es preciso ante todo procurar la inclusion de ese ramal en dicho plan general, prescindiendo por ahora de toda idea de prolongacion á Castejon, para no perder en su dia el derecho de subvencion concedida á la seccion de Soria á Castejon, si llegase el caso de haber de hacerse ésta.

Para conseguir el objeto fácil y brevísimamente no hay más que seguir el procedimiento parlamentario tan en uso, que consiste en presentar en una de nuestras Cámaras un proyecto de ley suscrito por tres ó cuatro Diputados ó Senadores, incluyendo en el plan general de los ferrocarriles de España uno que, con la denominacion de ferrocarril de Torralba á Soria, una la línea general de Madrid á Zaragoza con la capital de esta provincia, y estableciendo como subvencion directa de esta línea la explanacion y obras de fábrica ejecutadas por el Estado, á la manera como se ha hecho con el ferrocarril de Monforte á Orense.

Ahora bien, estando estudiado el proyecto de ese ferrocarril por el eminente Ingeniero D. Eduardo Saavedra, no es dudoso que

tan pronto como se presente en el Ministerio de Fomento merecerá la superior aprobacion, y ser abonado á sus dueños segun tasacion, pudiendo servir de base para la contrata de la ejecucion de las obras de explanacion y fábrica que se han de llevar á cabo por cuenta del Estado, y cuyo plazo de ejecucion no debe exceder de dos años.

De modo que si tan pronto como nuestras Córtes reanuden sus tareas legislativas, se presenta el proyecto de ley arriba mencionado, al propio tiempo que en el Ministerio de Fomento el proyecto del ferrocarril de Torralba á Soria, estudiado por el Sr. Saavedra, podria conseguirse sin duda alguna, aunándose todos los esfuerzos de los sorianos influyentes y sus amigos políticos, que para la primavera próxima se dieran principio á las obras de explanacion y fábrica del camino, y para dentro de tres años, ó ántes, estuviera este en explotacion para el servicio público.

¿Qué más puede apetecer por el pronto esta provincia, ni qué manera más práctica y viable puede ofrecérsela de realizar sus más legítimas y atendibles aspiraciones?

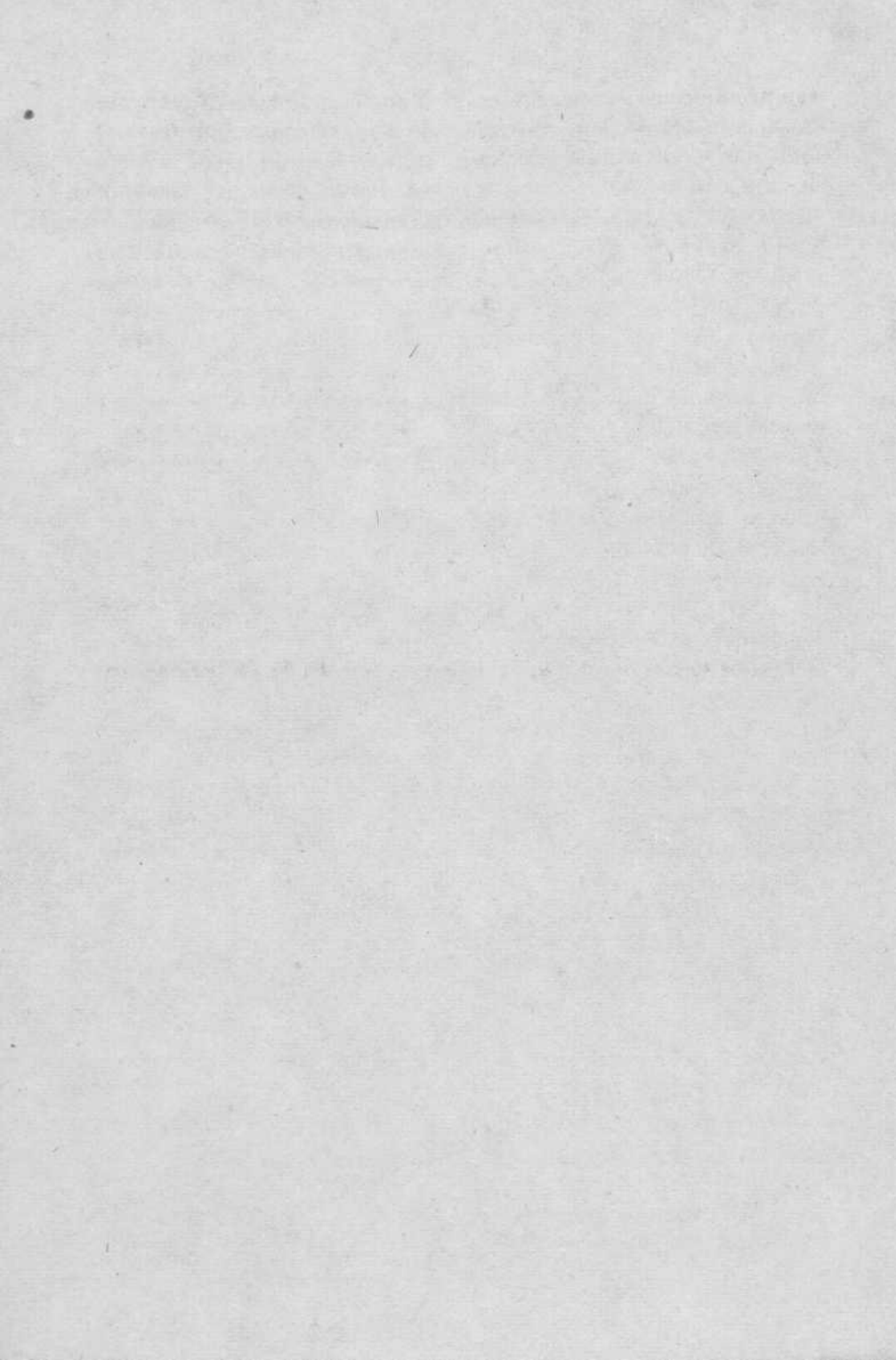
Si ahora eso no se pretende con empeño, y no se logra cumplidamente como sería seguro aunando todos los esfuerzos, culpa será de los que hagan defeccion en esta grande obra de patriotismo por cuestion de amor propio mal entendido, ó por intereses particulares ó locales, que tan por bajo deben estar respecto de los generales de la provincia y su capital.

Mucho sentiríamos ver defraudadas tan fundadas esperanzas, é infructuoso el trabajo que nos hemos tomado en el estudio de esta cuestion de tan vital interés para la provincia de Soria, animados sólo del deseo de contribuir en cuanto estuviera de nuestra parte á sacarla de su postracion y aislamiento.

Soria 25 de Octubre de 1884.

ENRIQUE DE LEON Y MESONERO.





Sign

Est

Tab

Nim

