



M6816  
R 2871

*Sancho el Libro*

A.T.A.  
473

**EL FERRO-CARRIL**

DE

**BILBAO,**



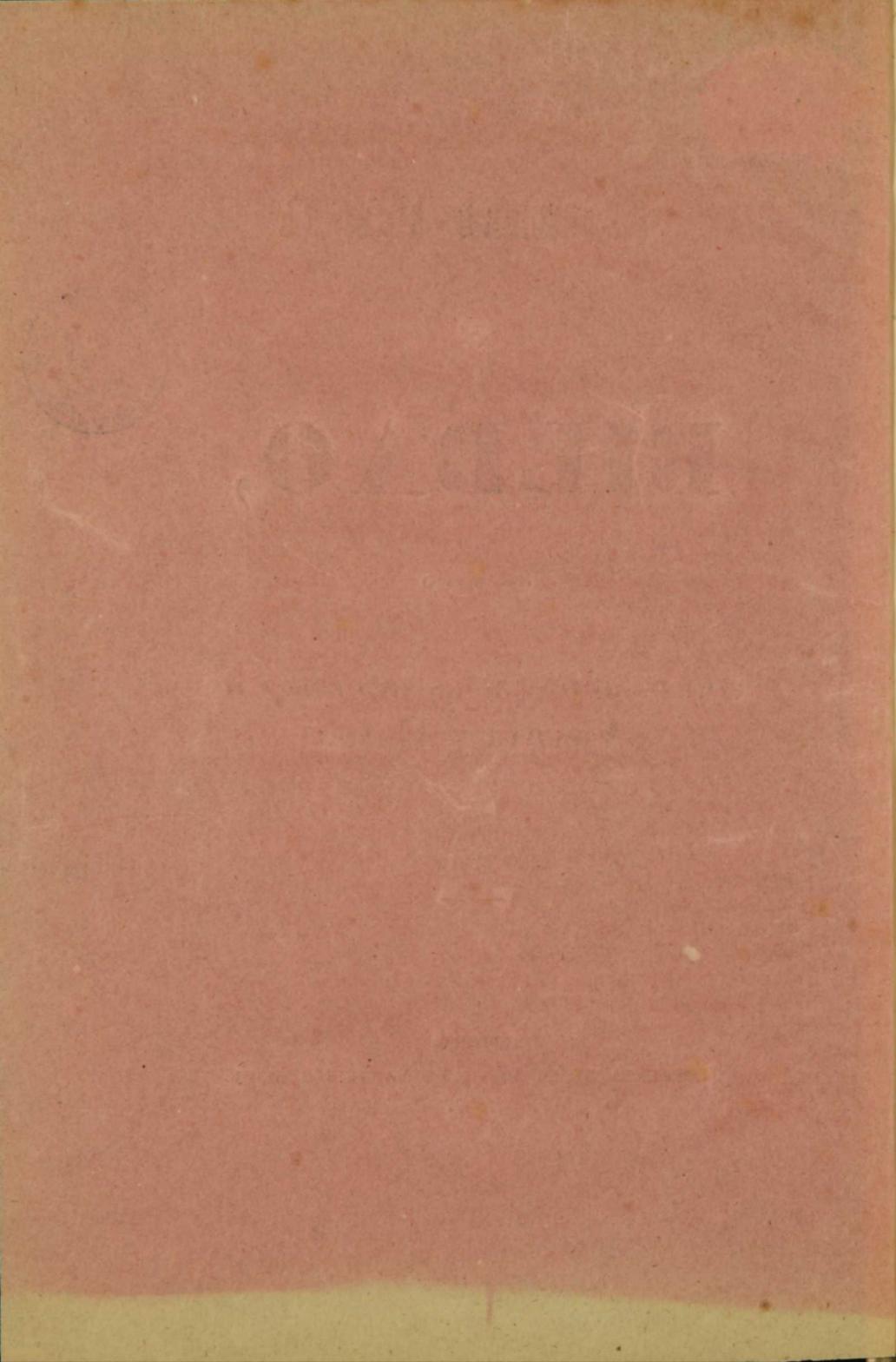
CONSIDERADO

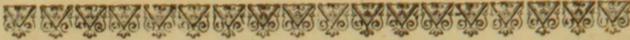
con relacion á los intereses de  
**Vizcaya y Alava.**

VITORIA

IMPRENTA DE LA VIUDA DE MANTELI E HIJOS

1857.





**H**A llegado el momento de decir la verdad sin ambages ni rodeos , y á esta estremidad , que hemos rehuido hace tiempo , nos ha traído la obstinacion de un pueblo que sobreponiéndose á los intereses de dos provincias , quiere á todo trance hacernos servir de dócil instrumento á sus planes : agenos á las pequeñas rencillas y preocupaciones de campanario , sentiremos que una sola de nuestras palabras pueda ofender en lo mas mínimo á sus hijos que apreciamos y admiramos por muchas de sus dotes ; pero ante la defensa de respetables intereses que se intenta atropellar no nos es dado permanecer en silencio.

Desde que en nuestras provincias se ha hablado de caminos de fierro , hemos presenciado en Vizcaya un hecho anómalo y singular. En tanto que la capital Bilbao aplaudia y trabajaba por crear ese espíritu de mejora y adelanto ; en tanto que sus hijos llenos de entusiasmo movian á los alaveses y castellanos estimulándolos á tomar parte en la empresa , los habitantes del Señorío no ya solo permanecian apáticos , sino que miraban con ceño y prevencion este proyecto : Vizcaya no pedia , no queria la vía férrea. Ésta es una verdad por mas que ad-

mire á los profanos que consideran nuestras cosas desde lejos.

¿Por qué razon Vizcaya, una de las provincias mas ilustradas de la Península, no acogia desde luego esta moderna palanca de civilizacion y riqueza? No entra en nuestro propósito investigar las causas que á ello pudieran moverla, y solo nos cumple el dejar sentado este hecho, que nadie podrá negar de buena fé.

Solos los bilbainos en la empresa, aunque en las diversas concesiones sonara el nombre de Vizcaya, á ellos se debe cuanto se ha hecho y trabajado en este asunto: Bilbao estaba separado de la provincia, trabajaba por su cuenta y riesgo. Pero han pasado algunos años desde que se inició esta cuestion y aunque lenta una reaccion sorda fermenta en el pais, y á no dudarlo si hoy se consulta su opinion, lejos de rechazar un camino que pusiera gran parte de su territorio en comunicacion con la vía, lo acogeria con placer y sin ser profetas nos atrevemos á asegurar que muy en breve esa benevolencia se trocará ó en un deseo ardiente, ó en un tardío arrepentimiento que podrá ser causa de no pequeños disgustos.

Vizcaya no ha visto la gran partida que se juega en estos momentos, juego en que va envuelto todo su porvenir: una vez echados los dados ya el mal es irreparable. Vizcaya se mostró apática y recelosa al oír hablar de caminos de fierro y no quiso abrirle sus valles y sus pueblos: Bilbao por su situacion mercantil midió desde luego su inmensa importancia, é hizo de él cuestion de vida ó muerte; y al ver la estraña posicion en que se colocaba la provincia, proyectó un camino para su exclusivo servicio y el que mas cuadraba á sus intereses.

¿Y Vizcaya verá indiferente fallarse esta inmensa cuestion y permanecerá con los brazos cruzados? ¿Es esta por ventura una de esas resoluciones en que cabe enmienda una vez adoptada? Hecho el camino á Miranda, los vizcainos han renunciado para siempre á este medio de comunicacion y prosperidad; resolucion grave y digna

de meditarle con detenimiento pues se trata de grandes ventajas ; resolucion importante capaz de echar un borron en su historia si consideramos que juegan la suerte de las generaciones venideras. Y esto es una realidad no una hipérbole ; un camino de fierro no es una de esas obras que se improvisan ó se rehacen y multiplican ; una generacion lo crea y pasarán muchas generaciones antes que otros carriles marchen en la misma direccion. Solo á alguno de esos grandes emporios comerciales les es dado tener dos caminos para un mismo punto , y aun esos son cortos y alguno de ellos siempre se resiente de la rivalidad. Bilbao proyectó un camino para su exclusivo servicio ; inútil nos parece detenernos en demostrarlo , pues basta una rápida ojeada sobre el trazado para convencerse que la provincia está apartada de la línea. Vizcaya forma en su extremo una estrecha garganta que comunica con las Encartaciones ; este istmo es el que ha de cortar el camino ; este el espacio que ha de correr en el solar vizcaino , distancia que en línea recta alcanzará á lo sumo á *dos ó tres leguas* y en donde no encontramos poblacion alguna.

La línea parte de Bilbao siguiendo las orillas del Nervion que cruza repetidas veces oprimida por las angosturas del río y sus violentos giros. Sube con pendientes que van al 13 y 14 por mil , y desde Orduña con grandes rodeos y forzando las pendientes al 19 y 20 por mil lame esa mole llamada Peña de Orduña. Alcanza por fin la divisoria entre el Océano y el Mediterráneo entre Gujuli é Izarra á 599 metros sobre el mar , dirigiéndose al desfiladero de Techa donde marcha por la estrecha garganta que apenas basta á las aguas del Bayas que va siguiendo con cortas pendientes pero no pequeñas dificultades.

Este proyecto del ingeniero Sr. Sta. Cruz , solo mide 97 kilómetros de Bilbao á Miranda , distancia que fuera preciso alargar el dia que tratara de realizarse para suavizar las fuertes pendientes y que alcanzaria lo menos

los 117 kilómetros del proyecto del ingeniero inglés Ross, cuyo trazado es idéntico á muy cortas excepciones al del Sr. Sta. Cruz.

Aunque nuestras observaciones no lleven por desgracia el sello de la ciencia ; basta el mas vulgar sentido comun para comprender las enormes dificultades del trazado que someramente acabamos de indicar ; no nos detendremos pues á ponerlas en relieve que bastan por sí solas y sin mas comentarios ni cifras á espantar no ya solo á los legos sino á los hombres especiales acostumbrados á vencerlas.

Diremos sí , que fuera de los puntos extremos Bilbao y Miranda , no alcanza el trazado en su gran desarrollo mas pueblo que Orduña ; ni valles , ni campos , ni producciones , ni fábricas que hacer valer ; pues indudablemente son el país mas áspero , mas desierto y miserable estas catorce leguas que recorre del territorio alavés : en una palabra , se trata de llegar desde Bilbao á Miranda sin tener para nada en cuenta el espacio medio. Este ferro-carril no es vizcaino , pues Vizcaya no sospecha que pasa por su territorio hasta que alcanza la estacion de Bilbao : no es alavés , pues solo le proporcionará el beneficio de una larga columna de humo y el animar las soledades de Cuartango con el silvido de las máquinas.

Y ¿tal es la importancia del pueblo para el que se proyecta que deban anteponerse sus caprichos á los intereses de toda Vizcaya y á la conveniencia de Alava? ¿Pretendemos acaso que la activa y rica Bilbao una de las mas preciadas joyas de nuestras montañas quede aislada y muerta en medio de la prosperidad que otros pueblos se prometen? Nadie querrá hacernos esa injuria : deseamos y lo decimos con verdad , anhelamos por ver recompensados los esfuerzos y actividad de sus entusiastas hijos : queremos para su puerto el mas vasto comercio , la prosperidad mas grande ; pero nos rebelamos ante un exclusivismo ciego : lleguen á Bilbao las locomotoras , pero al ponerlo en contacto con el mundo , no quede aban-

donada Vizcaya, no se prescinda de Alava. Bilbao es un pueblo grande y rico; pero Vizcaya y Alava juntas son mas ricas y mas grandes: ¿por qué pues no contar para nada con ellas? ¿Por ventura la línea de Orduña es la sola posible? ¿Se halla cercada Vizcaya de tan elevadas montañas que no sea posible penetrar en su territorio? Prueba bien patente de lo contrario son el trazado y estudios del ingeniero D. Félix Uhagon.

Este proyecto, al arrancar de Vitoria, pasa inmediato á Gamarra mayor y menor, Retana, los dos Miñanos, Luco, Urbina, Urrúnaga, Villareal, Ochandiano, y llega á la divisoria en el alto de Urquiola con solo una pendiente de 12,6 por mil en dos y medio kilómetros. Desde la divisoria desciende ya al rio Durango, y faldeando con frecuentes rodeos por las laderas del rio Dima y del Arratia, pasa junto á las poblaciones de Ceunuri, Villaro, Dima, Yurre, Lemona, Vedia y Artunduaga. Sus pendientes en este trazo varían del 16 al 11 por mil, aunque interpolados trechos horizontales ó de una inclinacion del 5 al 8 por mil.

Desde la union de los rios Arratia y Durango, se dirige el camino á Bilbao por las orillas del último rio hasta su confluencia con el Nervion, donde se reune al trazado del Sr. Santa Cruz que hemos indicado. Esta línea tiene 91 kilómetros desde Vitoria á Bilbao, 26 kilómetros menos que el trazado Ross, y solo alarga la distancia de Miranda á Bilbao en 7 kilómetros. Este camino coloca á Vizcaya en contacto con la línea, es una vía completamente provincial y pone á Vitoria, punto importante, en relacion directa con un puerto cercano: Vitoria, centro de grandes comunicaciones y de donde irradian numerosas carreteras á Rioja y Navarra. La empresa que ha de tomar á su cargo el camino de Bilbao, encuentra un ahorro de 26 kilómetros de ferrocarril, que convertidos en guarismos, bien puede asegurarse sumarán 26 ó 30 millones, y de la comparacion con el trazo directo á Miranda solo resulta que se separa 7 kilómetros, es de-

cir legua y cuarto. No acabamos de comprender el tenaz empeño de Bilbao en sobreponerse á consideraciones tan obvias y esa resolución temeraria de romper lanzas con Vizcaya y Alava.

Si llevamos la línea á Vitoria, nos dirán, para echar nuestras mercancías en el camino de Miranda á Tudela, habremos de pasar por una vía que pertenece á otra empresa, en la cual tenemos 33 kilómetros que recorrer? Esta es la única objecion que se nos ocurre y que no creemos muy fundada. ¿Por ventura la empresa de la línea del Norte tendrá tarifas mas elevadas que las del camino de Bilbao? Ciertamente no. ¿Podrá imponer á las precedencias de aquel puerto mayor porte que al resto de los vagones que recorran su línea? Nadie se atreverá á decirlo, y la empresa aunque quisiera no podrá hacerlo. Luego el comercio nada perderá en ello, y en cambio de 7 kilómetros al dirigirse á Miranda, tendrá á Vizcaya todo en contacto con la capital, y á su extremo Vitoria, cuya importancia como punto central de comunicaciones, no necesitamos encarecer, y que devolverá con creces á no dudarle un tan pequeño rodeo. ¿Y acaso en un porvenir no muy lejano vendrán las mercancías de Tudela á Miranda por el camino de fierro? ¿El día en que el Ebro se canalice, y se canalizará, vendrá una arroba sobre carriles, gastando vapor, teniendo el rio-cañal medio de trasporte el mas económico de los conocidos? Desde ese momento, la línea de Bilbao á Tudela tendrá una solución de continuidad, y tanto monta se halle en Miranda ó en Vitoria. No dependerá, no, de 7 kilómetros la prosperidad de los puertos: aquel se llevará la palma que presente el mas cómodo y seguro fondeadero, aquel cuyos habitantes sepan atraer al comercio con su actividad.

Nos abstenemos de hablar de un camino aun mas central en Vizcaya, que llegando á Elorrio y Durango, atravesará aquellas ricas é importantes comarcas: sin datos fijos para hacerlo, pues no estan hechos los estudios,

nos limitaremos á pedir que se hagan antes de fallar en este asunto.

Hay muchas personas que aconsejan no debe combatirse la línea que proyecta Bilbao: que solo debemos limitarnos á protestar contra el pago de la subvencion y negarnos á dar un solo real, como tenemos derecho á hacerlo, convencidos que Vitoria reportará grandes ventajas, y que Bilbao llevará en ello el justo castigo de su desvío á los intereses del pais. Y no se crea que se fundan en vulgaridades ó sofismas: sus argumentos son claros y estan basados en cálculos por cierto bien sencillos. La línea de Bilbao á Miranda por Orduña, dicen tendrá una vez realizada 20 leguas: una arroba costará segun las dificultades y capital necesario al camino, 3 mrs. por legua luego el porte de una arroba de Bilbao á Miranda importará 60 maravedis.

El porte de una arroba de Vitoria á Bilbao es un real en tiempos normales y mañana que se montara una empresa podría sin duda, combinando sus servicios, hacer el acarreo por 7 cuartos arroba, llevándola en 24 horas á lo sumo. Resultará que por el actual sistema de traccion podemos poner desde Vitoria una arroba en Bilbao con una economía de 32 mrs. comparado al coste que tendrá la misma desde Miranda llevada á Bilbao por el camino que se proyecta. Calculando que esa arroba venga á Vitoria desde Miranda por el ferro-carril del Norte, costará á su llegada 18 mrs. y siguiendo con otros 28 mrs. por carros sumará 46 mrs. coste total porte de esa unidad desde Miranda á Bilbao por Vitoria, siendo 60 mrs. lo que costaría llevada á Bilbao por Orduña.

¿Y qué camino podrá resistir á una competencia de 14 mrs. en arroba sobre géneros de corto valor, ó sea grueso trasporte y en tan corto espacio? Porque 10, 20, 30 horas de mas empleadas en el trasporte, nada significan en los artículos que alimentan el mercado de Bilbao, como harinas, bacalao, trigos &c. En los caminos de fierro el movimiento ó trasporte de viajeros cons-

tituye en general las cinco octavas partes del producto y ganancias: en el camino que se proyecta la cifra de viajeros será nula ó muy reducida no teniendo mas objeto que el servicio de los vecinos de Bilbao y los que vayan á él por sus negocios: en el tránsito pueden ahorrarse todas las estaciones, pues en valde llamarán los conductores á los pobres habitantes de aquellos riscos.

Sentimos tener que consignar estas consideraciones nada lisonjeras; pero como miramos la cuestion desde un punto de vista mas elevado que los intereses de un pueblo siquiera sea el nuestro, mas y mas se acrece el convencimiento que del modo de resolverla dependerá la suerte de dos provincias. Condensando en breves palabras nuestra opinion diremos:

Que Vizcaya no sospecha la inmensa importancia de la cuestion que hoy se agita, y si la conoce y permanece apática, la vaticinamos un tardío arrepentimiento y una falta grave de que podrán pedirle estrecha cuenta las generaciones venideras.

Que el trazado que proclama Bilbao es un camino de esclusivo servicio para su puerto sin que Vizcaya se aproveche de él, pues pasa fuera de sus valles y pueblos, recorriendo lo mas áspero y deshabitado de Alava, que no solo se niega á toda subvencion sino que al ver se prescinde completamente de ella, se opondrá en cuanto alcancen sus fuerzas consiguiendo Bilbao el crear una irritacion hasta hoy desconocida.

Que esta línea es dificultosa siendo mucho mas provincial y conveniente el trazado ya estudiado de Arratia y lo sea quizás el de Durango.

Finalmente: que cuando hayan obtenido el fin que se proponen hollando los intereses y conveniencia de dos provincias enteras, los resultados de su camino serán cuando menos problemáticos si no nulos, habiendo empleado en él las fuerzas productoras de un pueblo entusiasta y rico.

Vitoria 26 de Mayo de 1857.—Ladislao de Velasco y Cuesta.

