

EL PORVENIR AVILÉS.

PERIODICO DE INTERESES MATERIALES,
INDUSTRIA, LITERATURA Y ARTES.

SALE LOS JUEVES Y DOMINGOS.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Avila, por un mes. 4 rs.
Fuera de la capital franco de porte. 5 rs.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Avila en la imprenta de la Viuda de Estellés; en los partidos en casa de los correspondientes; y en los demás puntos por medio de libranzas sobre correos ó por el de sellos de franqueo dirigidos á la imprenta.

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS.

Los anuncios se insertarán á precios convencionales, así como los comunicados sobre las materias que admite el *Porvenir*, y en estos se insertarán gratis los que firmasen los suscritores no pasando de 12 líneas del tipo ordinario del periódico.

No se admite correspondencia que no venga franca de porte.

Mas ventajoso y muy admisible seria el cuarto trazado, es decir, desde Guadarrama por Arévalo, Medina á Valladolid. Supuesto (no pasa de ser una suposición) la preferencia del tunel de Guadarrama, ningun trazado conciliaba tanto los intereses generales, como este que, sin aumentar la línea respecto del 1.º, y reduciéndola respecto del 2.º, iria á buscar los centros de producción de Arévalo y de Medina, origen tambien de nuevos ramales.

Finalmente el 5.º trazado es el llamado de Avila, ó sea desde el puerto de Navalgrande por Avila, Arévalo y Medina á Valladolid. No podemos ocultar lo que tantas veces hemos dicho y sostenido. Este es el trazado que en nuestra opinion responde mejor á los intereses generales del pais, Si como lo esperamos confiadamente, el cuerpo de ingenieros decide la preferencia del puerto de Navalgrande sobre el de Guadarrama, cesa la cuestion racional, y tenemos por dicha un Gobierno ilustrado y justo que no permitirá que por mas tiempo se sacrifique el verdadero y reconocido bien público á las pretensiones y á las exigencias de una localidad. Pero si á juicio de los ingenieros son aceptables los dos puertos, todavia sigue siendo en nuestra opinion muy preferible el trazado de Avila sobre el de Segovia, porque igualados los pasos de la cordillera, é igualadas las dos capitales, restan en la gran sección de Madrid á Valladolid los dos puntos clásicos de Arévalo y de Medina, que por sus concurridos mercados no solo son los dos mayores centros de producción de esa parte de Castilla, sino tambien el origen de los ramales de Salamanca y de Galicia; de esos ramales que han de llevar la animacion y el movimiento á tantas y tan dignísimas provincias y que á su vez han de dar vida á la línea central. Para nosotros todo trazado que por atender á una sola ciudad, sea Avila ó Segovia, abandone aquellos ricos y abundantes centros de producción, ó que

por alejarse de ellos obligue á aumentar la longitud de los ramales, será un trazado defectuoso, perjudicial y contrario á los intereses generales del Estado.

El máximo de la perfeccion consiste en nuestra opinion, en *atravesar la cordillera por un punto en que pueda verificarse con pendientes suaves y con curvas de grandes radios; en favorecer, si es posible, una capital de provincia, en atravesar los mayores centros de producción; y en proporcionar las posibles derivaciones para líneas secundarias, que lleven todo lo mas lejos la riqueza y la vida á otras provincias.* Mientras mas queremos aplicar estos principios á la sección comprendida entre Madrid y Valladolid, mas y mas nos confirmamos en las inmensas ventajas que el trazado por Avila tiene bajo el punto de vista del bien público, tomado en toda la estension de esta palabra.

En resumen; nosotros en el estado actual de la cuestion, vemos dos casos.

1.º Si las ciencias deciden que el paso de la cordillera por el puerto de Navalgrande es preferible al de Guadarrama, la cuestion está resuelta de un modo inapelable, ó por mejor decir, no hay ya lucha noble y racional, pues la decision es de la naturaleza.

2.º Si estando como lo está, demostrado que es posible vencer el puerto de Navalgrande, se vé que tambien lo es el de Guadarrama, en cuyo caso cesa la cuestion de ciencias, y entra á decidir la de administracion, todavia el orden de preferencia, bajo el punto de vista del interés general es el siguiente:

1.º Navalgrande, Avila, Arévalo, Medina á Valladolid.

2.º Guadarrama, Segovia, Arévalo, Medina á Valladolid (esto es en el supuesto de que sea fácil el trazado desde Guadarrama á Arévalo, que es cosa que ignoramos.)

3.º Guadarrama, Arévalo, Medina á Valladolid.

4.º Guadarrama, Segovia á Valladolid.

5.º Guadarrama á Valladolid.

Hasta aquí, no solo respetamos sino que no hacemos la mas remota indicacion á la Comision de ingenieros que está llamada á aclarar y á presentar con toda exactitud y verdad las condiciones topográficas de la cordillera, y de la zona comprendida entre ella y la Côte. Respetaremos su voto, porque tiene para nosotros todo el valor que se merece. Tampoco nos hacemos cargo de esos artículos semi-políticos que con frecuencia vemos en algunos periódicos, aunque no son productos de las redacciones, sino de corresponsales mas cándidos que inteligentes. Nosotros hemos dicho otras veces, y lo repetimos ahora, confiamos tranquilamente en los resultados que den los estudios, y en la justificacion del Gobierno. Nuestra posicion no puede ser mas independiente. Ni Avila, ni Segovia, disputan á Valladolid la posesion del ferro-carril, luego no es nuestro propio interés el que defendemos, y mucho mas cuando con el decoro de nuestro language, y con tal claridad de nuestras demostraciones, procuramos siempre presentar datos y no teorías, y defender solo las cuestiones que se refieren al bien público. (Duero.)

FERRO-CARRIL DEL NORTE.

(Continuacion del artículo anterior.)

No sabemos, ni podemos inducir de donde saca el remitente Segoviano esos datos particulares, y preciosos, en que funda, tan á su placer, la confianza, con que asegura, «que aun les queda al Duero y al Porvenir Avilés muchísimo que confesar;» y entre esto muchísimo, de acuerdo con la ciencia: «Que la línea de Navalgrande por Avila es la que no puede sufrir competencia, no ya con la de Guadarrama, sino ni con la de Navacerrada!...

Antójasenos al leer esto, que habló de chanza el articulista, pues en tono serio, no puede concebirse, que imaginase tal contrasentido. De buena fé le aseguramos, que, si, de acuerdo con la ciencia, se resolviese la preferencia de Guadarrama para el paso de los puertos, humillaríamos nuestra cerviz dócilmente ante la demostracion: mas hoy no está á esa altura el negocio, que nosotros sepamos. Y aun diremos mas; si razones, que hoy se esconden declarasen la direccion del trazado por Guadarrama, creemos que tras esta conveniencia, se haria mas clara aun, la de dirigir la línea por Avila, para llegar á Valladolid, con mas ventajas para la vía, para los viajeros; y para las comarcas circunferentes, que pueden reportar de este gran proyecto todo el beneficio que deben, y el cual sumado, hará ese total de utilidades, y de intereses, que levanta á tanta altura, sobre todas las proyectadas en la Nacion, la línea del Norte.

Al llegar aquí, entramos en la cuestion con plenitud y confianza, y cuán francamente nos es dado; y á pesar de que la ciencia, hasta hoy tiene, sin

competencia declarado preferente el trazado por Navalgrande y Avila; y que en los estudios anteriores del Guadarrama aun se vieron grandes desventajas; tomemos solo para examinar ahora, el trayecto que correrá desde Guadarrama ó Navalgrande, por Segovia, ó por Avila hasta Valladolid.

Nuestro colega el Duero con la fuerza de demostracion que tanto le distingue, nos ha precedido en estas consideraciones, y exámen; y nosotros, siguiendo sus huellas hasta donde podamos, trataremos del desempeño de tan importante comparacion. Solo necesitamos buena fé en nuestro antagonista, y que no salte en las comparaciones necesarias, por lo de las curvas y las rectas tan gastado ya en gracejo como falto de oportunidad.

Notamos que siempre que por parte de los Segovianos se trata esta cuestion, se viene á parar en querer ceñirla á un mero y exclusivo paralelo entre las dos provincias de Avila y Segovia, huyendo de ampliar los términos hasta donde el interés de tan grave asunto lo reclama. Este modo mezquino de considerarla, lejos de traer luz, y convencimiento sobre ella, la ahoga y deja circunscrita á meras argucias, que ni aun persuaden completamente en la esfera reducida á que la contraen. No señores; no es ese el modo de considerarla; y aunque Avila y su provincia no rehuyen esos estrechos limites de comparacion de pueblo á pueblo de comarca á comarca, de productos á productos, debe empezarse si se quiere, por ahí, para concluir en la estension indefinida á que pueden llevarnos las mayores y mas naturales irradiaciones que de cada punto partan para llevar el bien mas y mas facilmente por el ámbito de nuestras provincias colidantes; y cuanto mas sensible pueda hacerse y lograrse este efecto, tanta mayor suma de ventajas se ofrecerá en el estudio comparativo. Y harto repetido está, que adoptando un principio es necesario aceptar sus consecuencias.

Sobre tales principios, y considerando la línea del Norte en su primera seccion, desde el paso de los puertos á Valladolid, (pues antes no nos corresponde) ¿qué es lo que aparece, sin esfuerzos, y sin poner en tortura las inteligencias? Que hasta ahora la línea de Navalgrande á Valladolid por Avila, reconocida mas fácil, y practicable con incomparables ventajas, sobre pasar (naturalmente llevada por el terreno) por una antigua capital atraviesa los centros de produccion de Castilla Arévalo, y su rica comarca, Medina y Campos; aproximándose cuanto cabe en lo accidentado de nuestro pais, á recibir las producciones de las avenidas de Estremadura, de la ciudad manufacturera por excelencia, Bejar, de las provincias de Salamanca y Zamora y de la misma provincia de Segovia, cuya parte esencialmente productora en cereales y otros artículos, queda en igual proximidad á la línea, vaya esta por donde quiera de los puntos en cuestion. De modo que con este ligero avance que hacia el O. se dá á la gran línea del Norte, al traerla por el confin de la comarca que se estiende entre los puertos Carpentanos, y los divisorios de Estremadura toma, sin aumentar notablemente nunca la distancia, un desenvolvimiento que sobre ser natural, basta por si solo á

darle el interés que corresponde á una gran línea general.

Desenvolvimiento que sobre ser conveniente es además necesario, y que satisfará una gran parte de las necesidades de caminos, que tan lamentablemente se siente en nuestra Nación; pues con una reduccion suma de gastos facilitará las comunicaciones de gran parte de Estremadura, por la calzada del puerto del Pico; ya abierta; y por la practicable ya tambien del de Villatoro, se pondrán en contacto con la via férrea otra parte de las provincias occidentales, que cuentan con productos estancados; por su aislamiento hoy en el centro de la Peninsula, y en el de los productos de su misma clase. ¿Y por qué no añadiremos, que puede esta misma línea tan francamente desenvuelta por esta parte de Castilla, servir de base para la que necesariamente habrá de comunicarnos con la capital del pueblo Lusitano?

Las líneas secundarias de enlace quedan reducidas de esta manera á tan fácil ejecución, y tan ligero coste: y tan aumentadas en su interés, que Salamanca y Zamora pueden llegar á la general muy en breve; así como por su lado Bejar, y aun Plasencia, podrían acometer esta misma empresa sin graves sacrificios.

Estas verdades son de altísima importancia, aunque solo se atienda á la vida y nutrición de la línea por la parte de productos, y su transporte; mas crecen hasta lo infinito, cuando se aplican al primer interés de esta via europea, que es el movimiento de viajeros, pues al aumentar la facilidad, y comodidades, fomentará la curiosidad de visitar las comarcas (hoy desconocidas de Europa) al ponerlas en contigüidad tan manifiesta; y hé aqui otra necesidad satisfecha, y necesidad muy pronunciada en el espíritu comunicativo del siglo XIX.

Y esto todo aunque no sea sino simplemente enunciado; no tiene un valor conocido, intrínseco por decirlo así, sobre todo ante el Gobierno, que sobre los datos científicos tiene que resolver teniendo en cuenta otras muy altas, y muy trascendentes consideraciones económicas, políticas y administrativas? ¿No hay mas que decretar el trazado de una gran línea por un punto berrado entre sierras, á donde ninguna comunicacion general acometió, y para donde era necesario emprender otro sistema costosísimo de ramales, que, sabe Dios á qué sacrificios obligaria? Por tanto hemos dicho, que aun en el caso de ser Guadarrama el punto del paso de la sierra, la conveniencia general de la Nación y del Gobierno reclamaria la direccion por Avila, para llenar tantas necesidades como sin esfuerzo violento pueden serlo.

En tal sentido es en el que el *Porvenir Avilés* ha considerado desde luego la línea del Norte como la primera en preferente importancia para España entera; como urgente por lo mismo y económica, bajo muchos aspectos, atendido el deplorable estado además de nuestras comunicaciones interiores, y con la Metrópoli de las provincias que por la naturaleza tienen marcado su paso por este ángulo, para viajar y traficar hacia el N. y sus playas. Porque Avila, en su posicion es el centro na-

tural de grandes comunicaciones, que desde las columnas de Alcides deben ir al mar Cantábrico.

Cinamos empero la via férrea á las montañas que dividen las Castillas, llevémosla por Segovia, y esas once leguas, que declina al N. E., sin ventajas para nadie, la arrancarán completamente del comercio interior; y aumentarán en el caso de querer hacerla accesible los gastos de una manera incalculable. Esta sola reflexion vale mas, que las lanas de los esquilos de Segovia, y la rubia; y las maderas, que creemos, no escóderán á los productos nuestros, y que en todo caso como que quedan sobre la línea, ni dan ni quitan interés á la cuestion.

Este modo de considerar esta parte de la línea del N. es el conveniente, y parécenos que aun la ciencia misma á que ahora está exclusivamente encomendado su estudio, no puede prescindir de él; pero el Gobierno jamás.

Y segun este modo de analizar, es como se ha dicho por la ciencia en sus primeros estudios, y reconocido por las provincias todas de Castilla, y antiguo reino de León; que la línea por Avila á Valladolid, es la que, *ahorrando gastos*, ayudando á los *importadores* y *esportadores*, y facilitando las comunicaciones interiores debia ser adoptada con preferencia; y en su consecuencia se apresuraron las ciudades y provincias nombradas á concurrir con sus esfuerzos á la pronta realizacion de este proyecto que vá á cambiar enteramente la faz de mucha parte de la Monarquía, y especialmente la de toda Castilla y Leon.

Hé ahí nuestras convicciones; y *nuestras confesiones razonadas* aunque á la ligera. Porque el bien general es la base de ellas; porque Castilla es la llamada á nueva vida por un camino tan natural, y tan necesario á la España como á la Europa, por eso salió á la arena el *Porvenir Avilés* con fe, y con ardoroso entusiasmo; y con un interés noble; no por la mera localidad, como parece imputarle con bastante desembozo el Segoviano articulista.

Estas razones de interés general son las que han de presidir á la resolucion de tan grave negocio; y no las de mera localidad, que nada valen fuera del círculo de los intereses personales, ó de comarca.

Comprenda nuestra verdadera posicion franca, y desembarazada el Segoviano; y nos hará justicia; y lleno de ese celo por el bien de Castilla, que se vé claro en sus artículos, ayude al *Duero*; y al *Porvenir Avilés* en pró de los intereses de nuestro suelo Castellano, que acaso nada sobre en las circunstancias presentes para sacarle de los riesgos que se dice, amenazar al proyecto regenerador que tantos afanes nos cuesta.

Gran fortuna de Castilla es, que su bien se halla unido al de media España por lo menos, y que toda entera reconozca la necesidad urgente de la línea que ha de atravesarla para poner á esta Nación en contacto con la Europa, de que hoy parece aislada en medio del movimiento universal.

A. Z.

EXTRACTO DE LA GACETA DE MADRID.

Gaceta del 29 de Octubre.

Un Real decreto nombrando y trasladando ge-
s de provincia.

Una real orden concerniente al arreglo de la
euda pública.

Otra del Ministerio de Gobernacion estable-
ciendo la clasificacion en las carreras correspon-
nientes á aquel Ministerio, conforme al Real de-
creto organico de fecha de 20 de Junio último.

La del 30 contiene:

Varias reales órdenes del Ministerio de Ha-
cienda de menor interés general.

La del 31 contiene:

Varias resoluciones sobre nombramientos de
las dependencias del departamento de Hacienda; y
la distribucion de fondos del mes de Noviembre
aprobado en Consejo de Ministros.

Gaceta del 1.º de Noviembre.

La continuacion de la distribucion comenzada
en la anterior:

CRÓNICA NACIONAL.

El *Duero* en su último número se ocupa en
sentidos términos de los rumores que tanto cuer-
po van tomando acerca de que el Gobierno se vé
en la precision de reducir, y suspender varias con-
cesiones de ferro-carriles para evitar una crisis mo-
netaria; y se duele de la suerte aciaga que vá te-
niendo la línea del Norte, cuya preferente impor-
tancia es universalmente reconocida; y que él mis-
mo en breves términos demuestra; y en prueba
de la alarma que en la prensa comienzan á produ-
cir estas voces (á que no acaba de dar crédito) co-
pia un artículo de la *Esperanza*, que ha reproducido la *Epoca* apoyándole.

Todos los periódicos mas ó menos así los de la
Corte como los de provincia discurren sobre esta
novedad importante.

Los estudios de la primera seccion de la línea
del N. deben estar concluidos ya; y por tanto
pronto debemos saber su definitivo resultado; y
salir del estado angustioso en que estamos tiempo
hace.

Parece que pronto se publicará el *Código de
procedimientos*, en cuya terminacion se trabaja
con asiduidad y empeño. Buena falta nos hace sa-
lir de entre reglamentos provisionales que atacan
á las prácticas abusivas, y las prácticas que vencen
á las leyes. ¡Ojalá sea cierta la noticia!

GACETILLA RELIGIOSA.

Hoy domingo 7 de Noviembre; San Antonio

y compañeros mártires y San Florencio obispo y
confesor.

Comienza el Sagrado y devoto novenario, que
los hermanos del Patronato de las Benditas Ani-
mas celebran anualmente en la Iglesia de Santa
Maria Magdalena, estramuros de esta ciudad, con
misa solemne á las diez de la mañana y pláticas á
las cuatro de la tarde, que predicarán los orado-
res siguientes:

Domingo 7 está S. D. M. manifiesto, y predi-
carán por la mañana D. Felipe Puertas, presbitero,
y por la tarde D. Martin de Andrés, capellan de
Santa Teresa.

Lunes 8 D. Juan Galiano, capellan de Santa
Teresa.

Martes 9 D. Francisco Quintana, capellan de
la Encarnacion.

Miércoles 10 Rosario.

Jueves 11 Rosario.

Viernes 12 D. Felipe Puertas.

Sábado 13 Rosario.

Domingo 14 D. Luis Santalla, ecónomo de San
Vicente.

Lunes 15, D. Agustin Ramos, ecónomo de
Santiago.

TRANSPORTES.

Correos.—El de Madrid entra en esta ciudad
diariamente de nueve á diez de la mañana.

Sale todos los dias á la una.

El del Barco y Piedrahita, entra los lunes,
jueves y sábados de ocho á nueve de la mañana.

Sale los martes, jueves y sábados á la una.

Diligencias del Norte y Mediodia de España.—
Entran de Madrid y Salamanca todos los dias pa-
res á las tres de la tarde; y salen para los cita-
dos puntos tres horas despues de su llegada. Esta
empresa reserva todos los viajes seis asientos para
los viajeros que le soliciten en esta Administra-
cion. Precios; 50, 40 y 30 reales asiento en ber-
lina interior, rotonda y cupé.

Diligencias.—Postas Generales.—Entran y salen
los dias impares en este mes; reservando pa a esta
poblacion seis asientos.

Precios, 50 40 y 30 rs. en Berlina, Interior y
Rotonda y Cupé.

PRECIOS DEL MERCADO ÚLTIMO DE ESTA CAPITAL.

Trigo de 19 á 24 fanega.

Cebada de 12 1/2 á 13.

Ceniteno de 12 á 13.

Garbanzos de 50 á 68.

Carne de vaca de 12 á 14 cuart. libra.

Idem de ternera de 16 á 17 id. id.

Aceite de 58 á 60 arroba.

IMPRENTA DE LA VIUDA DE ESTELLÉS.