

Don Julian Revenga - de B. S.

OBSERVACIONES

SOBRE LA CONSTRUCCION

DE UNA LINEA

DE FERRO-CARRIL.

que partiendo desde la Nava del Rey
empalme con la general del Norte
en la estacion que haya de hacerse
en Medina del Campo.

1856.

VALLADOLID:

Imprenta de Don Dámaso Santaren.

CVA. BASC. LEG. 65-2 T 4001

4001 - leg 65 p. 20

OBSERVACIONES

SOBRE LA LEGISLACION

DE UNA LEY

DE...

... de ...

1888

...

...

HTCA
U/Bc LEG 65-2 n°4001

... LEG. 65-2 n°4001



1>0 0 0 0 2 0 2 2 2 6

OBSERVACIONES

SOBRE LA CONSTRUCCION

DE UNA LINEA

DE FERRO-CARRIL,

**que partiendo desde la Nava del Rey
empalme con la general del Norte en
la estacion que haya de hacerse
en Medina del Campo.**



VALLADOLID. - 1856.

IMPRENTA DE D. DÁMASO SANTAREN.

UVA. BHSC. LEG. 65-2 n°4001

RESERVA

SOBRE LA CONSTRUCCION

DE UNA LINEA

DE FERRO-CARRIL,

que partiendo desde la Nava del Rey
empuñase con la general del Norte en
la estacion que ha de hacerse
en Medina del Campo.



VALLADOLID.-1858.

IMPRESA DE DON JUAN BATALEN.
VVA. BHSC. LEG. 65-2 n°4001

Excm^a. Diputacion provincial.

Habiendo salido esta poblacion de la inaccion y del estado abatido en que se ha hallado por largos años en la direccion de sus bienes de Propios, privándola en algun dia de su administracion e intentando el concurso por medio de los Tribunales, hallándose hoy en el estado mas floreciente para con seguridad entrar en obras de grande utilidad local, y poder cooperar en las de interes provincial que con tanta decision y acierto procura contribuir tan digna corporacion, me cabe la mas noble satisfaccion al dedicar á V. E. esta pobre pero humilde memoria del proyecto que tiene esta poblacion. Contando

con la benevolencia que siempre se nos ha dispensado y su acreditado celo en obras de grande utilidad general.

Recibala S. E. como prueba de sumision y respeto que la tiene este Ayuntamiento, y en particular su 2.º Alcalde que pite á Dios guarde á S. E. muchos. Wara del Rey
Enero 16 de 1856.

EXCMO. SEÑOR.

Ballino Díez.

De acuerdo con mis dignos compañeros, tan luego como S. M. (Q. D. G.) sancionó la ley del Ferro-carril del Norte, que tanta gloria cabe al gran Congreso Constituyente que la votó y en particular á los dignos Diputados Señores Moyano, Calvo Asensio y Sagasta, que tan felizmente trabajaron, concebimos la idea de elevar á esta poblacion á la altura que la corresponde, proyectando una linea de Ferro-carril, que partiendo de esta empalme con la general del Norte en la estacion que ha de hacerse en Medina del Campo; via férrea que contribuirá en grande escala al desarrollo de los intereses en general de un pueblo agrícola, y á llevar á cabo una de las primeras y principal reforma que el siglo nos reclama á todos los pueblos en general. Convencidos cada dia mas y mas de la grande importancia del proyecto y de la suposicion mercantil que llegaría á ocupar en algun dia esta poblacion despues

de realizado, atendiendo á su situacion topográfica, rodeada de rios, pueblos abundantísimos en cereales que se aprovecharian del beneficio que puede reportarles esta linea para trasportarles de su cuenta á la general, y buscar el punto ó mercado mas ventajoso, ó vender al comercio de esta, á parte de la provincia de Salamanca que se aproveche de la carretera que pasa por Alaejos, y otra de la de Zamora que confina con la de Salamanca, como es el mercado de Fuente Sauco que indispensablemente los que le hacen tienen que pasar por esta para ir á Medina, punto el mas próximo de la linea general, pueblos muchos y buenos que constituyen la mayor parte de su riqueza en granos, y no en una corta cantidad, sino en grande escala, y mucho mas habiendo dado ya un gran paso los pueblos de Fuente Sauco, Fuente la Peña, Vadillo y otros, nombrando su Junta directiva para la construccion de un buen camino vecinal que termine en el límite jurisdiccional de Alaejos, y como no dudo le dará La Nava con aquel, para que hermanados los intereses de los dos partidos y comercio, á poca costa puedan aquellos pueblos ver realizados sus nobles proyectos, al comercio que hoy se hace en géneros coloniales y fierro con la provincia de Salamanca, Ciudad-Rodrigo y otras muchísimas razones poderosas y de gran valor que seria muy inoportuno el esplicar, se acordó por el Ayuntamiento reunir á los mayores contribuyen-

tes en sesion extraordinaria, que se celebró en el dia festivo 8 de Diciembre para exponer á su exámen y deliberacion el proyecto, consultando no solo su opinion, sino sujetándose á llevar á debido efecto el acuerdo que de aquella gran reunion resultase.

Ciertamente no salieron defraudadas las esperanzas del Ayuntamiento, que hubo una grande é ilustrada concurrencia; y en particular de los contribuyentes que reunian las cuatro quintas partes de riqueza de la poblacion.

El Sr. Presidente manifestó qual era el objeto de aquella reunion extraordinaria, y acto continuo me cedió la palabra para esplanar la idea ó proyecto en general, como en efecto lo hice, principiando por analizar los bienes de Propios que tenemos, los recursos con que se cuenta y lo que podemos dar á un empresario de subvencion, toda vez que en los bienes de Propios se llevase á debido efecto su desamortizacion, que lo deseaba, y al efecto propuse se solicitase por todo el pueblo la venta y roturacion del monte, porque no me cabia duda se hallaba comprendido en el artículo 3.º del Real decreto de 26 de Octubre de este año próximo pasado.

No habiéndose ocurrido duda alguna sobre estos particulares, pasé á hacer unas pequeñas observaciones sobre la construccion de la linea y su administracion, haciendo ver lo que próximamente podia costar, por ser un terreno de ésta á Medina tan llano, que podemos llamar

privilegiado para construir Ferro-carriles, el capital que la empresa podrá emplear, y las utilidades que podrian resultar suficientes al capital invertido.

Despues de una discusion ámplia y razonada quedó aprobado el proyecto, nombrando entre los vecinos mas ilustrados y competentes una junta de siete, que reunidos al Ayuntamiento acordasen los medios de llevarse á debido efecto en el término mas corto posible.

Viendo el entusiasmo y decision con que los contribuyentes recibieron el proyecto del Ayuntamiento, tuve el honor de manifestar á tan respetable reunion que aunque el Ayuntamiento contaba con los recursos necesarios para terminar su proyecto segun les habia manifestado, era preciso que no solo se diese el apoyo moral que en aquel momento recibia sino algo mas; por lo que teniendo un fondo reservado de valor de 46,000 rs. por dos años, que llamamos en ésta de pámpana y rastrógera, que pagan los ganaderos que disfrutan la campiña, se cediese al Ayuntamiento con el de los dos años mas próximos, para invertirles, de acuerdo con la junta, en el estudio de la línea con arreglo á los artículos 16 y 17 de la ley de Ferro-carriles, y pedir la concesion ó gastos extraordinarios que ocurran.

En general este noble vecindario correspondió á este llamamiento, á escepcion de un número tan cortisimo como de poco valor, que no merece los honores de manifestarse, te-

niendo ya en Depositaria fondos suficientes para los primeros gastos, cabiéndome la satisfaccion de manifestar que en cuestiones análogas de estos fondos, jamas se decidieron con tanto entusiasmo y casi por unanimidad.

Incompetente para tratar una cuestion tan delicada como de grande interés local, incapaz mi pluma de estampar mis nobles pensamientos, porque educado en un pobre pero humilde mostrador sin mas estudios que los que éste proporciona, el pueblo y la benemérita Diputacion, sabrán dispensarme los errores en que pueda incurrir; pero investido con el cargo de 2.º Alcalde, superior á mis escasos merecimientos, comprendo los deberes que pesan sobre los que representan á sus vecinos, que siempre he procurado cumplir dignamente, y como en nadie reconozco mayores aspiraciones para hacer la felicidad de sus administrados por todos los medios legales, me he decidido á presentar este pobre trabajo á S. E. con el objeto de que tenga una verdadera idea de este asunto, para que con mayor acierto resuelva el dia que se presenten los correspondientes expedientes, haciéndole público entre los vecinos para que las personas mas autorizadas y competentes puedan ilustrar al Ayuntamiento con sus observaciones, que no dudo admitirá muy gustoso, porque no se me oculta que sin embargo que en la sesion extraordinaria que se celebró, nadie pidió la palabra en contra, ni se puso nada en duda, habrá muchos que no se hallen

sumamente satisfechos, creyéndose que son sueños de oro, no porque no convenga en las ventajas que nos reportaria una vez realizado el proyecto, sino porque acostumbrados á que hasta hoy nos hallásemos con los mismos bienes de Propios, que no han producido para pagar las cargas de censo que contra si tenian, adeudando mas de 1.000,000 de rs. de réditos no satisfechos, y que hoy, gracias á las actuales circunstancias y al ventajoso arreglo terminado, nos hallamos que nada debemos, habiendo redimido la mayor parte de los créditos, y la parte que falta se redimirá vendiendo el resto de los bienes de Propios que nos dará lo suficiente para la construccion de la línea y sobrará para quedar un ingreso en el presupuesto municipal, que ni hoy tiene ni tuvo jamás, deshipotecando no solo el pinar del comun de vecinos, sino el crédito general de la poblacion que se hallan hipotecados al cumplimiento de las cargas de los grandes capitales que acabamos de redimir; y otros muchos que opinen que aunque tengamos suficientes recursos para la construccion de la línea, que pereceria esta por inaccion por no tener alimento suficiente para sostenerla; y como yo me he propuesto á que el pueblo sacrifique parte de los fondos con que cuenta sin subvencion alguna, mas que la utilidad indirecta que le ha de proporcionar la línea, segun tuve el gusto de esponer en la sesion, y que la empresa que la tome gradúe el capital que ha

de invertir proporcionado á las utilidades que opine ha de tener, que por mucho que se analicen por los productos de esportacion ó importacion, siempre han de esceder conforme la práctica ha hecho ver constantemente en otros paises, donde tanto abundan los ramales de Ferro-carriles, divido estas observaciones en dos partes en donde se probará la posibilidad de la construccion y la utilidad de su administracion.

Para hacer ver lo que me he propuesto en la primera parte, manifestaré los recursos con que cuenta esta poblacion para realizar el proyecto sin comprometer su crédito ni menos hipotecarle de nuevo, y los ingresos que hoy dan al presupuesto municipal que son nulos, sin que en ello pueda ofrecer la menor duda, y que desamortizados sus bienes reuniremos un capital importante.

No dejará de llamar la atencion pública, el que la poblacion tenga que desprenderse de grandes sumas, que dará á la empresa de subvencion sin rédito alguno mas que las condiciones económicas que se estipulen en favor de ella, y se me dirá que vamos á emplear un capital que solo nos va á proporcionar una utilidad indirecta, dejando á la empresa la directa que la proporcione la administracion de la línea, que efectivamente es exacto; pero será preciso se tenga muy en cuenta y á la vista el que esta poblacion proyectaba de cualquier modo construir un buen camino vecinal á Medina

del Campo ó carretera, que sobre no representar una utilidad indirecta tan grande como el Ferro-carril, costaria bastante su construccion y mucho mas su conservacion, que no bajaria de un gasto anual de 10 á 12,000 rs. por lo menos, por lo que el capital que se dé á la empresa sea de la cantidad que quiera, aunque no produzca representará en proporcion mas costo que lo que costase la construccion y conservacion de la carretera, y de consiguiente incalculables las ventajas del Ferro-carril á las de una carretera por mil conceptos que están al alcance de todos.

Estado en el que se manifiesta los recursos con que cuenta esta poblacion.

En el espediente de ventas de bienes de Propios para pago de sus acreedores, deducido ya el 20 por 100 satisfecho al Tesoro, pagos de réditos y censos y un presupuesto aprobado para compra de edificios para escuelas públicas y obras de 100,000 rs. sobre la cantidad de 857,270 rs., aprobado por la Excelentisima Diputacion para invertirla en obras ó acciones de Ferro-carriles, que ingresará por terceras partes en los tres años siguientes. . . 857,270.

Un monte rebollar de mil ciento á mil doscientas obradas, que deducidas contribuciones y gastos de ad-

Suma anterior. 857,270.
ministracion, solo produce al presupuesto 1,000 rs. anuales, y en venta para roturarlo con leñas, le presupuesto en 3.300,000 rs., que deducidos 586,000 rs. de censos únicos que tienen ya los bienes de Propios, quedan en 2.714,000 rs., y rebajado de esto el 20 por 100 que corresponde al Estado, queda líquido. 2.474,200.
Censos que percibe el Ayuntamiento. 86,749.

Fincas urbanas segun sus tasaciones para venderse, deducido el 20 por 100. 20,000.

Ochenta y dos obradas de tierra de Propios presupuestadas en venta, deducido el 20 por 100. 198,800.

Doscientas obradas de Beneficencia presupuestadas en venta á 2,500 reales cada una. 500,000.

SUMA. 3.834,019.

No agrego en este estado ni los bienes del comun de vecinos, ni un millon de rs. que tenemos en alcabalas, por las que satisface el Tesoro anualmente al pueblo 31,000 rs., libres de contingente y amortizacion.

Vistos ya los recursos con que contamos, me ocuparé en demostrar lo que producen en la actualidad segun el presupuesto municipal

del año corriente, en donde se observará que deducidas las cargas que se redimen, según he manifestado ya, nos hallamos que aunque se perdiese toda la suma de los 3.854,019 rs. no resultaría que el presupuesto quedaría según en la actualidad se halla, para con religiosidad poder atender á los gastos presupuestados como hasta hoy, viniendo á resultar esta grande diferencia de la desamortizacion que se haga de los bienes, y de la importantísima hecha por el Ayuntamiento para pagar gruesos capitales con grandes ventajas.

Ingresos con que cuenta el Ayuntamiento de los bienes presupuestados en venta.

El monte rebollar de mil doscientas obradas, deducidas contribuciones, contingentes y administracion.	4,000.
Ochenta y dos obradas de tierra de Propios, según sus arrendamientos, rebajado contribucion y contingente. . . .	4,260.
Doscientas obradas de Beneficencia, deducidas las contribuciones y puesto el trigo que rentan á 26 rs., por un quinquenio, según hasta hoy ha salido.	6,450.
Edificios urbanos.	600.
Los capitales de censos.	4,918.
TOTAL.	<u>14,228.</u>

Cargas que tienen estos productos.

El capital del censo de 586,000 rs. que deduzco del valor del monte, reditua anualmente. 12,756.

Cargas de alquileres de edificios para las Escuelas y Maestros que hoy paga el presupuesto, y se ahorrará toda vez que se hagan las obras proyectadas con los 100,000 rs. que deduzco ya aprobados en el expediente de ventas de tierras para pago de acreedores. 1,600.

TOTAL. 14,356.

RESUMEN.

Ingresos líquidos. 14,228.

Cargas contra estos. 14,356.

Sale gravado hoy el presupuesto en 138.

Queda probado que llevada á debido efecto la desamortización, nos dará un valor de 3.854,019 rs. y en vez de perjudicar al presupuesto, conforme hoy se halla, le favorece en 138 rs. cada año.

Bien conocido es del público que una de las principales y mas costosas materias para la construccion de los Ferro-carriles, es la

madera que se necesita, y mucho mas en esta provincia que escasea en general, y escaseará mucho mas y subirá de valor, cuando se construya la seccion de Medina del Campo á Valladolid; y de consiguiente para ésta, aunque no sea mas que el transporte para situarla en la línea, subiría mucho de precio; pues bien, un paso mas de decision por el Ayuntamiento y abnegacion por el pueblo, como me prometo se dará, y podremos surtir de la madera necesaria á la empresa, haciendo un pequeño sacrificio que representará grande interés á ésta y no menor á la poblacion.

El trazado podrá tener de distancia á Medina como unos once á doce kilómetros poco mas ó menos, que próximamente podrán ser cuarenta y ocho mil pies; por lo que, lo mas que se necesitará serán veinte y cuatro mil pies de madera de pie de grueso, y el largo que generalmente se adopta para los Ferro-carriles. El rico pinar del comun de vecinos que tenemos, se halla dividido en diez secciones, dándose una corta de dos á tres mil vigas cada año en una de estas por el orden correspondiente, siendo en general tan superiores, que cada una puede dar de largo de diez y ocho á veinte pies unas con otras, por lo que en dos años podemos hacer tres cortas, una que se vá á solicitar como de costumbre para cortarse en Febrero ó Marzo, y en iguales fechas de los dos años siguientes

las otras dos, y si necesario fuese se anticiparía algo de acuerdo con los encargados del ramo, viniendo a reunir para aquella época nueve mil vigas suficientes para todo el trazado, y quedando para el pueblo la ramera ó descuaje de la viga, y estas para la empresa nos representarían un valor de 25,000 duros próximamente, y para el presupuesto municipal una baja de 6,000 rs. anuales, cantidad insignificante en proporción del valor que representan, porque como línea del común de vecinos, se fijan los precios en obsequio de estos, porque su creación fue por ellos sin retribucion alguna.

Agregada esta cantidad de las vigas de 25,000 duros, á la de 3.834,019 rs. nos representa una suma de 4.334,019 rs., siendo en efectivo en poco mas de dos años 1.357,000 rs., y el resto en acciones de ventas de Propios.

Para tratar la segunda parte relativa á la administracion de la línea, y hacer ver por cálculos estadísticos las utilidades que puede reportar por año, es preciso tener ya tarifas de peage y trasporte, que como hasta hoy no nos hayamos ocupado de esto, las presento en proyecto, sin perjuicio de las modificaciones que pueda sufrir, que no serán tan importantes que alteren los ingresos en grande cantidad, ya de mas ó de menos.

Encomendado

Encomendado

74,000

Trigo que sobra despues del consumo
por un quintal 1000

Proyecto de tarifas de derechos de peage y transporte.

		PEAGE.		TRANSPORTE.		TOTAL.	
POR CABEZA Y KILOMETRO.		Reales	Cént.	Reales	Cént.	Reales	Cént.
VIAGEROS.	Carruages de 1.ª clase.	28		16		44	
	Idem de 2.ª	22		10		32	
	Idem de 3.ª	10		5		15	
GANADOS.	Bueyes, vacas, toros, mulas, caballos y otros animales de tiro.	28		16		44	

POR TONELADA Y KILOMETRO.

FRUTOS COLONIALES.	Toda clase de pescados frescos y salados, frutos coloniales, fierro, carbones y vino.						
	efectos manufacturados del reino ó extranjeros.	38		24		62	
LES.	Granos, arinas y semillas.	32		20		50	
OBJETOS VARIOS.	Carruages de cuatro ruedas ó carros malos destinados al transporte	55		45		1	
	Carrós de paso ó de la montaña de bueyes.	35		25		60	

La percepcion de los objetos ó artículos no espresados, se hará con arreglo á los que guarden mas analogia.

ESTADO estadístico en el que se manifiesta los productos de granos y caldos que se puedan esportar por esta línea de los pueblos de este partido y otros de la provincia de Zamora y Salamanca.

NAVA DEL REY.

	Arrobas.	Fanegas.
Trigo que sobra despues del consumo por un quinquenio al año.	34,000.	

	Arrobas.	Fanegas.
<i>Suma anterior.</i>		34,000.
Cebada, centeno y avena.		5,000.
Garbanzos.		4,000.
Algarrobas.		7,000.
Vino y aguardiente.	330,000.	
TOTAL.	330,000.	50,000.

CASTREJON.

Después del consumo le sobra de todo grano. . . 16,000.

ALAEJOS.

Trigo despues del consumo.		44,000.
Cebada y centeno.		6,000.
Algarrobas.		6,000.
Garbanzos.		3,000.
TOTAL.		59,000.

TORRECILLA DE LA ORDEN.

Trigo despues del consumo.		20,000.
Cebada.		1,500.
Centeno.		4,000.
Algarrobas.		8,000.
Garbanzos.		2,000.
TOTAL.		35,500.

SIETE IGLESIAS CON SUS EBANES.

De todo grano despues del consumo. . . 22,000.

POLLOS.

De todo grano despues del consumo. . . 16,000.

CASTRONUÑO.

De todo grano despues del consumo. . . 14,000.

VILLAFRANCA.

De todo grano despues del consumo. . . 6,000.

A estos productos sobrantes que dan estos pueblos, agregaremos el comercio que hacen los llamados tratantes ó que se dedican á la compra de granos para llevar al Canal, y este se hace por unos en la provincia de Salamanca en la parte llamada la Armuña, y los otros en la de Zamora en los pueblos situados á la izquierda del Duero, que todos reunidos hacen un mercado diario grande, que porque no se tache de exajerado, manifestaré los que cada pueblo tiene destinados exclusivamente á esta clase de comercio con espresion de carros y caballerías.

	Caballerías.	Carros.
Pollos tiene.	150.	»
Alaejos.	100.	60.
Torrecilla.	160.	30.

Visto ya el estado de las caballerías que se dedican á la exportacion de cereales, ya sean ó no de su cuenta se podrá calcular al año en doscientas mil fanegas, por lo que agregadas á las que se pueden mandar de las provincias expresadas, que reúnen cosechas por mas de un quínduplo cada una que los pueblos de este partido, fijaré la cantidad que ha de alimentar esta linea además de lo que exportan nuestros porteadores en trescientas mil fanegas de todo grano.

De todo grano despues del consumo. 14,000 M.
 VILLARICA
 De todo grano despues de 1800-2-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-00

RESUMEN GENERAL DE LA ESPORTACION ESPRESADA.

	Arrobas.	Fanegas.
La Nava.	330,000.	50,000.
Alaejos.	»	59,000.
Castrejon.	»	16,000.
Torreçilla.	»	55,500.
Siete Iglesias.	»	22,000.
Pollos.	»	16,000.
Castronuevo.	»	10,000.
Villafranca.	»	6,000.
Por los tratantes.	»	200,000.
De las provincias de Zamora.	»	300,000.
TOTAL.	330,000.	714,500.

IMPORTACION que se puede hacer por la linea para el comercio de los pueblos que se han fijado para la esportacion.

	Arrobas.
Nava, en fierro 40,000 quintales que hacen.	62,400.
Frutos coloniales.	6,000.
Jabon y aceite de la Mancha.	10,000.
Alaejos y Torreçilla en fierro.	10,000.
Bacalao, jabon y otros efectos.	4,000.
Para Fuente Saucó en fierro.	20,000.
En azúcares y bacalao.	10,000.
TOTAL.	122,400.

Resumen general de importacion y esportacion con sus producciones.

	Reales vn.
714,500 fanegas que hacen 33,391 toneladas á 6 reales.	200,346.
452,400 arrobas que hacen 5,655 toneladas á 7 rs. 44 céntimos.	42,073.
2,500 viajeros en coche de 2. ^a que con la vuelta hacen 5,000 á 3 rs. 84 céntimos.	19,200.
8,000 id. en coche de 3. ^a que hacen 16,000 á un real y 82 céntimos.	29,120.
TOTAL (SALVO ERROR).	290,739.

No figuran en este estado ni la importación que se hará en maderas, cales y yesos que vienen por Medina, ni la exportación de las lanas que se llevan para Santa María de Nieva, las grandes compras que se hacen de carneros para surtir de carnes á Madrid, el buen vino tinto de Toro, que por gran porte que cuesta para llevarlo á las montañas de Santander, sin perjuicio de su superior calidad, no puede competir con el de la Rioja y otros puntos que consumen, pero en el día que realizados los Ferro-carriles se sitúe en el puerto por un coste de 4 y medio á 5 rs. cántaro, lo mas desde aquel punto, no solo se consumirá, sino que subirá de precio en las bodegas, las ricas y abundantes frutas de la misma Ciudad y uva de Castronuño que surten hasta los mercados de la provincia de Segovia, y que luego su principal consumo será en Madrid á donde podrá llegar tan fresca y lozana como se corta, que todos estos artículos y otros muchos, por insignificantes que sean, reunidos podrán dar de ingreso una buena cantidad que sino cubre los gastos de administración y conservación de la línea podrá faltar muy poco.

El cálculo de los viajeros tanto en coches de 2.^a como de 3.^a, que fijo en 10,500 de salida é igual cantidad de entrada, á primera vista parecerá exagerado; pero opino que no es así sino que subirá á mayor número, como se convencerán los que tengan una verdadera

idea de las personas que de este partido y otros que pasan por esta, viajan á Valladolid; los muchos ordinarios que subsisten en esta carrera; los trabajadores que en la época de la recolección de cereales salen á trabajar á la provincia de Avila, por donde ha de pasar la línea general; los muchos Gallegos que pasan por esta para dedicarse á la siega y otros trabajos en la provincia de Madrid y Segovia, que por pobres que sean indudablemente marcharán en Ferro-carril, en coche de 3.^a, no solo porque les cueste menos que han de gastar en calzado, sino por la economía en el tiempo tan precioso en aquella época, que todos los trabajadores aspiran á hacer dos recolecciones, una en las provincias mas prontas y la otra en las mas atrasadas, el deseo en general de viajar y mas en provincias y pueblos en donde no se conocen las diligencias ni las carreteras.

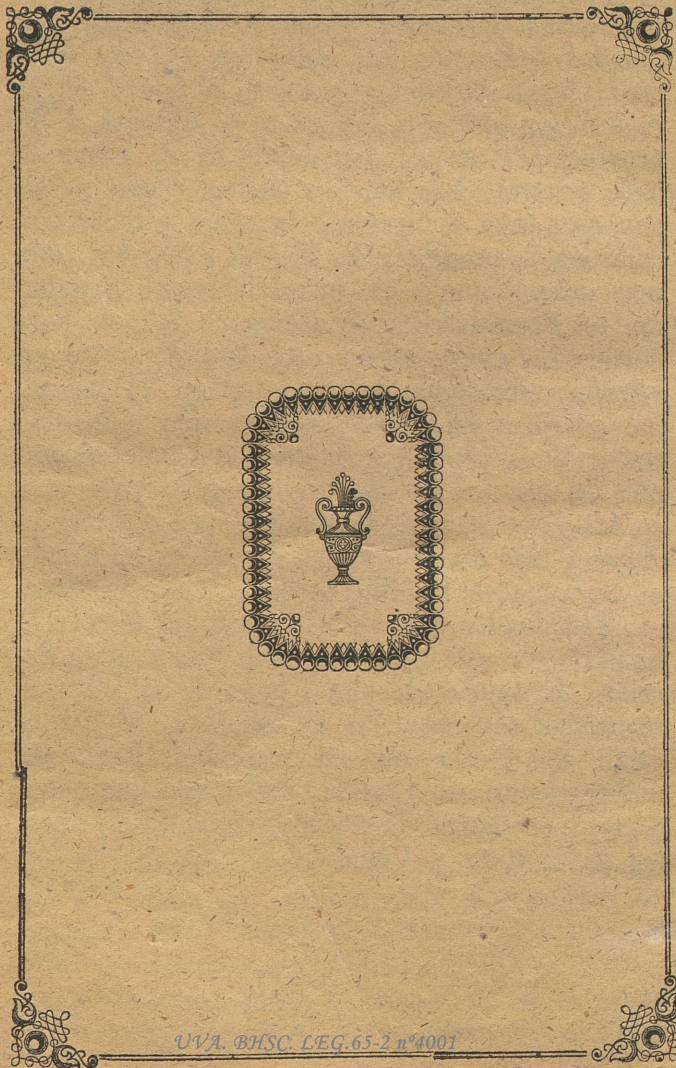
Terminadas las observaciones el hijo mas humilde de este pueblo y mas inepto para escribir, ha tomado la pluma para hacer ver que realizados sus ensueños de felicidad, el Ferro-carril del Norte será el verdadero Norte de nuestra venturosa Castilla, y el ramal que nosotros proyectamos, el engrandecimiento de nuestra Agricultura y Comercio.

idea de las personas que de este partido y otros que pasan por esta, viajan á Valladolid; los muchos ordinarios que subsisten en esta carretera; los trabajadores que en la época de la recolección de cereales salen á trabajar á la provincia de Avila, por donde ha de pasar la línea general; los muchos Gallegos que pasan por esta para dedicarse á la siega y otros trabajos en la provincia de Madrid y Segovia, que por pobres que sean indudablemente marcharán en Ferro-carriil, en coche de 2.º, no solo porque les cuesta menos que han de gastar en calzado, sino por la economía en el tiempo tan precioso en aquella época, que todos los trabajadores aspiran á hacer dos recolecciones una en las provincias mas prontas y la otra en las mas atrasadas, el deseo en general de viajar y mas en provincias y pueblos en donde no se conocen las diligencias ni las carreteras.

Terminadas las observaciones el hijo mas humilde de este pueblo y mas inepto para escribir, ha tomado la pluma para hacer ver que realizados sus ensueños de felicidad, el Ferro-carriil del Norte será el verdadero Norte de nuestra venturosa Castilla, y el canal que nosotros proyectamos, el engrandecimiento de nuestra Agricultura y Comercio.

The image shows a textured, light brown paper cover with an embossed decorative border. The border consists of a double-line rectangular frame with ornate, floral corner pieces. In the center of the cover is a faint, embossed crest or emblem, which appears to be a crown or a similar heraldic symbol. At the bottom center, there is a line of embossed text.

UVA. BHSC. LEG. 65-2 n°4001



UVA. BHSC. LEG. 65-2 n°4001