



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO V.

SEGOVIA 14 DE ENERO DE 1880.

NUM. 2.º

SUMARIO.

Bases para el concurso de las líneas del Noroeste.—
Consideraciones sobre estas bases, del «Problema.
—Idem del «Adelantado.»—Linea directa por Se-
govia, de «El Problema.»—Los capitales extranje-
ros y las líneas directas, de la «Gaceta Industrial.
Suelos.—Bibliografía.—Aviso para Junta general.

REAL ORDEN

DE 19 DE DICIEMBRE

publicada en la Gaceta, dando á conocer las bases para el concurso que ha de celebrarse en Madrid el dia 21 del corriente ante el Ministro de Fomento y la Comision de Sres. Senadores y Diputados nombrada al efecto por las Cámaras para la adjudicacion de las líneas férreas, llamadas del Noroeste,

«Excmo. Sr.: Autorizado el Gobierno, en virtud de ley de 19 del corriente mes para otorgar por concurso público la concesion de los ferro-carries de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia, S. M. el Rey (Q. D. G.) ha tenido á bien dictar, para el debido cumplimiento de la citada ley, las siguientes reglas:

1.º Las Compañías, Empresas ó particulares que pretendan la concesion de las cuatro líneas de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo Trubia, con sujecion á la ley de 19 del mes actual, podran presentar sus proposiciones en uno de los dos locales y plazos, á eleccion, que á continuacion se expresan:

Primero. En el Negociado de ferro-carriles del Ministerio de Fomento, desde las doce de la mañana el dia 22 de Diciembre de 1879, hasta las once y media del dia 21 de Enero de 1880.

Segundo. En el despacho de Ministro de Fomento ante el mismo Ministro, Comision auxiliar de Senadores y Diputados, y Notario que actúe en el concurso desde las once y media hasta las doce de la mañana de dicho dia 21 de Enero de 1880.

2.º Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado, indicando en la cubierta el nombre de la Compañía, Empresa ó particular que la presenta. A cada proposicion acompañará, por separado y en pliego abierto la carta de pago correspondiente que acredite haber, entregado en la Caja general de Depósitos 4 millones de pesetas en metálico, ó su equivalente en efectos de la Deuda pública, calculado al tipo que para este objeto está señalado en las disposiciones vigentes. Si la proposicion comprendiese, además de las cuatro líneas, la ejecucion de una linea directa desde Madrid por Segovia á Palencia, se acreditará en la misma forma haber hecho un depósito de 9 millones de pesetas, en vez de los cuatro millones anteriormente marcados.

3.º Las proposiciones se redactarán con arreglo al modelo siguiente:

«La Compañía (Empresa ó particular) N., se obliga á tomar á su cargo la construccion y explotacion de las cuatro líneas de ferro-carries de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Tru-

bia, con sujecion á la ley de 19 del actual y á la regla 9.ª de la Real orden del mismo mes; y se compromete además á entregar al Gobierno, dentro del plazo marcado en la base 3.ª de aquella ley, y con la aplicacion y destino que en la misma se establece, tantos millones de pesetas (la cantidad en letra.) «Se compromete igualmente á construir y explotar, con sujecion á las prescripciones de la citada ley de 19 del presente mes, una linea de ferro-carril desde Madrid por Segovia, á empalmar en Palencia con los ferro-carriles del Noroeste.»

Esta última parte de la proposicion se suprimirá, si la empresa proponente no acepta el compromiso de construir esta última linea.

4.ª Al hacerse la entrega de cada pliego, se anotará, en la cubierta ó sobre del mismo el dia y hora de su admision en el ministerio de Fomento, y el número correlativo de orden que en la presentacion le corresponda; inscribiendo ambas circunstancias en un registro especial, abierto al efecto, dándose de ellas copias por vias de resguardo á la persona que presente el pliego, para que pueda acreditar estos particulares. Esta copia sera autorizada por el Jefe del negociado de ferro-carriles y por el Director general de Obras públicas, Comercio y Minas.

La admision de pliegos terminará en el negociado de ferro-carriles, á las once y media en punto de la mañana del dia 21 de Enero de 1880, y seguirán admitiéndose hasta las doce en punto del propio dia ante el Ministro de Fomento y aquellos senadores y diputados que se hallen presentes, que han sido designados para formar la Comision auxiliar de que se ha hecho mérito.

5.ª El acto del concurso será público, y tendrá lugar el dia 21 de Enero de 1880, á las doce de la mañana, en el despacho del ministro de Fomento, ante la Comision de Senadores y Diputados nombrada al efecto, con arreglo al art. 3.ª de la ley, presidida por el ministro de Fomento, y con asistencia de un notario. A la hora marcada, dicho notario dará testimonio del número de pliegos presentados, así como del nombre ó razon social de los proponentes, hecho lo cual, el ministro de Fomento dispondrá se proceda á la apertura de los pliegos y lectura de su contenido.

6.ª Terminada esta, se extenderá un acta en que consten las proposiciones presentadas, así como los nombres de los interesados que las hayan formado. Este acta sera firmada por el ministro de Fomento, y por todos los individuos de la Comision de senadores y diputados que hayan asistido al acto, y por todos los autores de proposiciones que hayan concurrido al mismo; se unirán á ella las proposiciones presentadas, y en esta forma quedaran en poder del ministro de Fomento para que proceda á cumplir lo dispuesto en el art. 4.ª de la ley en cuanto se refiere á significar la que se considere preferible, lo cual tendrá lugar acto continuo; este último acto no será público.

7.ª El ministro de Fomento dará oportuna cuenta en Consejo de Ministros, para los efectos prevenidos en los artículos 4.ª y 5.ª de la ley.

8.ª Publicado el real decreto, admitiendo una de las proposiciones ó desechándolas todas, se devolverán á los respectivos interesados los resguardos de los depósitos constituidos para tomar parte en el concurso, excepto el correspondiente á la proposicion que haya sido admitida, cuyo depósito se ampliará en el término de quince dias, contados desde la fecha de la adjudicacion, hasta la cantidad que corresponda, con arreglo á la base 8.ª del art. 1.ª, ó al art. 3.ª de la ley.

9.ª Para cumplir lo que el art. 7.ª de la ley previene, se entenderá que las empresas, compañías ó particulares que presenten proposiciones en el concurso, quedan obligados en materia de tarifas á la cláusula siguiente: «El tipo máximo que podrá exigirse dentro de las lineas cuya concesion es objeto de este concurso, por el transporte de viajeros, encargos y mercancías con destino á los puertos de la Coruña, Vigo ó Gijon, cualquiera que sea la estacion de procedencia en las lineas del Noroeste ó en otra cualquiera y vice-versa, será un 20 por 100 menor para los dos primeros puertos, y un 10 por 100 menor para el de Gijon que el máximo legal de las tarifas concedidas á la linea de San Isidro de Dueñas á Alar del Rey.»

De real orden lo comunico á V. E. para su inteligencia, y á fin de que disponga la insercion de esta real orden en la «Gaceta de Madrid» para conocimiento del público. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 19 de Diciembre de 1879.—LA SALA »

CONSIDERACIONES SOBRE ESTAS BASES.

(De El Problema.)

Como comprenderán nuestros lectores, el momento crítico de resolver la tan debatida cuestion se acerca. El porvenir de las provincias del Noroeste, pende desde este momento del tribunal que haya de decidir de parte de quien están las ventajas y á quien se ha de otorgar la preferencia en la concesion de los ferro-carriles del Noroeste. En estos instantes, se aventura el porvenir de las provincias de Galicia y Asturias. Que la compañía del Norte se apodere ahora de las lineas del Noroeste, y entonces todas las ventajas que el ferro carril haya de ofrecer á Galicia y Asturias, no compensarán, sin duda las desventajas de sufrir las consecuencias lógicas del sistema que sigue la Compañía del Norte en la aplicacion de tarifas.

Langreo podría aspirar á surtir de carbon á las provincias castelanas. Si el Norte explota la linea de Asturias, sus carbones no podran pasar mas allá de Palencia. Vigo podía aspirar, por las hermosas condiciones de su incomparable ria, á convertirse en el depósito comercial de todo el litoral Cantábrico, y el puerto obligado de embarque para las harinas que surten los mercados de nuestras Antillas. Si el Norte explota la linea de Galicia, Vigo verá su ria desierta, y como puertos, á los que la naturaleza negó toda condicion de seguridad y capacidad, continuarán monopolizando un tráfico que debiera ser suyo.

Gijon, con su proyectado puerto de refugio; Asturias, con el creciente desarrollo de su industria minera; la Coruña, con su magnífica posicion; Galicia, con sus enviadas producciones, serán víctimas de la voracidad de la Compañía del Norte, que mañana, como hoy y como siem-

pre, dirigirá el tráfico hacia la frontera francesa, ó hacia Santander ó Irun, siempre con el propósito de beneficiar, no va sus propios intereses, que esto sería hasta cierto punto admisible, sino de las empresas con quienes se halla ligada, de las que depende, y las que maneja desde París, con sus elucubraciones financieras Mr. Pereire.

Si el Norte logra la concesión de los ferrocarriles del Noroeste, Segovia nunca verá construido su ferro-carril. A lo sumo, la Compañía del Norte se dignará hacer uso de su generosidad, y construirá el ramal desde Villa-ba; pues no es posible esperar que, dueño del Noroeste dejase de hacer con la línea directa hasta Medina, única que podría legalmente concederse, si acaso hubiera quien quisiera construirla, que lo dudamos, o que ha hecho con todas las líneas adyacentes: hundirlas bajo el peso de su soberbio poderío para someterlas luego con condiciones onerosas, al yugo de sus combinaciones. Testigos, las líneas de Santander y Bilbao.

En cambio, si otra cualquier empresa adquiriese el Noroeste, las cosas pasarían de bien distinto modo. Sin otra clase de intereses que los que habrían de originarse de la explotación de las expresadas líneas, el espíritu de la propia conservación le habría de llevar a emanciparse de la tutela del Norte, sino hoy mañana, construyendo la línea desde Madrid y favoreciendo el tráfico de los puertos de Asturias y Galicia.

Quedándonos aún tiempo suficiente para tratar este asunto, ofrecemos para el número próximo completar este trabajo, con consideraciones que juzgamos pertinentes. Deseamos contribuir, con todo el poder de nuestras débiles fuerzas, al mejor éxito del concurso, y no hemos de omitir para ello esfuerzo ni sacrificio alguno.—(Del «Problema.»)

(De *El Adelantado.*)

Ya lo saben los segovianos; la condición de línea directa, y es únicamente accesoria y no esencial precisa como ser debiera; solo en el caso de que alguna Compañía, empresa ó particular, ofrezca hacer sin subvención alguna, por parte del Estado, la línea de Palencia á Madrid, pasando por Segovia, como prolongación de las líneas del Noroeste, solo en este caso, repetimos la noble, la leal, la, hasta ahora, abandonada Provincia de Segovia, tendrá ferro-

carril, solo en ese caso saldrá del injusto y triste aislamiento en que yace; solo en ese caso sus derechos serán atendidos, y alcanzará el logro de sus legítimas aspiraciones.

¿Pero hay esperanzas, se nos preguntará, siquiera sean ligeras, de que el único caso que puede favorecernos, llegue á ser en el concurso un hecho?

Vamos á exponer lo que sobre el particular creemos.

Si la Empresa del Norte sale favorecida en el concurso, como solo ha de hacer proposiciones á las líneas del Noroeste, se limitará á terminar las líneas de Galicia y Asturias hasta Palencia, haciendo así un negocio inconcebible, toda vez que de Palencia á Madrid, tiene ya en explotación la línea; de modo que del Crédito Mobiliario, nada podemos esperar, por estar encontrados sus intereses y los nuestros.

Ahora bien; cualquiera otra empresa que en el concurso salga agraciada, aun cuando la proposición favorecida se limite solo á las líneas del Noroeste, tendrá que, mas ó menos pronto, buscar salida natural, y esta solo puede dársela la línea directa, pasando por Segovia, para el arrastre de viajeros y mercancías del Noroeste á Madrid y viceversa; pues de lo contrario, y siendo tributaria del Norte, esta anularía por completo á aquella en un plazo relativamente corto, causándola vejámenes y entorpeciendo el comercio de Asturias y Galicia, en la aplicación de las tarifas y oponiendo cuantos obstáculos pudiera en los trasbordos.

De modo que el único peligro que á Segovia se le presenta para la consecución de sus justos deseos, es que la Empresa del Norte, salga, en el concurso, airoso.

Pero aun dado que así sucediese, ¿habríamos perdido las esperanzas, de que el silbido de la locomotora viniese á despertar, de la atonía mortal en que sumergida se halla, á esta desgraciada Provincia?

De ninguna manera; ya lo dijimos en el número 25 de la Revista de la Socie-

dad Económica y hoy volvemos á repetirlo; si á pesar de todo, nuestro patriótico objeto no tiene el resultado que por justicia, derecho y aun por negocio es de esperar, no importa, Segovia, mal que pese á sus enemigos, seguirá, un día y otro día, luchando por la línea directa de Madrid á Gijón, Coruña y Vigo, y en último resultado defenderá la línea de Madrid por Segovia á Medina, Zamora y Astorga, y ofrecerá sus influencias y recursos á la Compañía que pida las subastas de Zamora á Astorga, línea ya concedida con subvención y la de Madrid á Segovia por Medina, sin subvención únicamente el trozo de Madrid á Segovia.

Segovia no desmayará ante el primer aparente descalabro, y, persuadida de la justicia que asiste á la causa que defiende, será nueva espada de Damocles, suspendida sobre la línea del Norte, para que la empresa de esta no lleve á cabo, con gran perjuicio de los sagrados intereses de la patria, los planes invasores y monopolizadores que para su engrandecimiento acaricia.

LINEA DIRECTA POR SEGOVIA.

La prensa especial francesa, en su mayoría, es contraria al proyecto de construcción de la línea directa de Madrid á Palencia, por Segovia, que forma parte del proyecto de concurso para la concesión de las líneas del Noroeste.

Fúndase esta oposición en razones análogas á las que se adujeron en contra de la línea directa á Ciudad-Real, y esto bastará para comprender lo débil de los argumentos. Hoy, como entonces, se truena, contra los inconvenientes del supuesto paralelismo de dicha línea en proyecto con la del Norte, se habla de intereses perjudicados, de medidas contrarias á la protección que se debe al capital extranjero invertido en la construcción de los ferro-carriles españoles, y se afirma que la proyectada línea no es productiva porque atraviesa comarcas pobres, y por lo caro de su construcción, etcétera, etcétera.

Se ha dicho ya tanto y tan bueno en defensa de las líneas directas, que se hace difícil hallar argumentos nuevos que aducir. Casi bastaría copiar los principales empleados por la mayor parte de los periódicos de Madrid, para probar la falta de base de las declamaciones de los periódicos franceses.

No lo intentaremos, por ahora, ni mucho menos habremos de volver á resucitar una cuestión que creemos resuelta en el sentido legal, justo y conveniente, resolución que ha sancionado además la práctica con resultados innegablemente satisfactorios.

Pero como no hay regla sin excepción, ni teoría admitida que no ofrezca particularidades más ó menos contradictorias, vamos á concretar los indicados argumentos á un caso especial: al de la construcción de una línea directa entre Madrid y Palencia, por Segovia, objeto hoy de la inquina de nuestros colegas traspirenaicos.

Argumento capital. La línea proyectada es paralela á la del Norte, y por consiguiente, ha de alimentar su tráfico á espensas del de esta, creándose una competencia fatal para ambas. El resultado de esta competencia, se dice, afectará á los capitales interesados en la Compañía del Norte; luego para proteger esos capitales, que por ser extranjeros tienen que ser excepcionalmente considerados, es necesario impedir toda competencia, por provechosa que pueda ser al país.

En primer término, negamos el pretendido paralelismo. No pueden ser paralelas dos líneas que teniendo comunes sus estaciones de partido y término, ofrecen una diferencia de más de 150 kilómetros en su recorrida. Esto es de sentido común. Podrán ser paralelas en determinados trazos del trazado, en la parte más corta é insignificante; pero esto no es bastante para considerarlas paralelas.

Pero, aun admitiendo el paralelismo, no vemos la razón por qué haya de ser un obstáculo á la construcción de la línea directa. Por respetables que sean los capitales extranjeros y los intereses de una empresa con dinero extranjero constituida, no han de serlo más que los del país, y este, como demostraremos fácilmente, sale grandemente beneficiado con la nueva línea. No vemos tampoco que la empresa del Norte haya de sufrir tan grave quebranto, pues si bien es cierto que perderá todo el tráfico que hoy sostiene el Sur y Este con el Noroeste, en cambio tiene medios, que indicaremos en breve, para fomentar el arrastre en sus líneas, y compensar con este aumento la pérdida que le haga experimentar la línea directa.

Cierto. La nación debe proteger al capital extranjero que viene á fomentar las obras de utilidad pública; pero esa protección estriba, en nuestro concepto, en ciertas garantías que la ley establece; se traducen en facilidades para su mejor y más lucrativo empleo, pero no significa, ni podría significar nunca, sin grave injusticia, un privilegio no consignado en la ley, y perjudicial á los intereses públicos.

Que no existe excepción legal en favor de esos capitales en el sentido que reclaman los enemigos de la línea directa, es un hecho probado. Ni la ley del 3 de Junio de 1855, ni el pliego de condiciones del 15 de Febrero de 1856, ni la ley de 14 de Noviembre de 1868, ni la de 20 de Agosto de 1873, ni

por último, la vigente de 23 de Noviembre de 1877, conceden ningún privilegio á la Compañía del Norte. En cambio, esta Compañía sabía perfectamente, al presentarse á la subasta de la red del Norte, que existía una ley, la de 11 de Julio de 1856, que concedía á Segovia el derecho de construir una línea que partiendo de Madrid, empalmase en cualquiera de las estaciones de la línea del Norte; comprendidas entre Villalba y Valladolid.

Además, capitales extranjeros habrán de ser los que construyan la línea directa, y no creemos se alegue contra estos un derecho de prioridad que sería inútil si, por desgracia existiese. En materia de protección, ya se contentarían las empresas y capitales extranjeros con que dejaran de gravar sobre las compañías de ferro-carriles los exorbitantes impuestos del fisco. No conocemos otra mejor protección.

Dícese que la nueva línea será improductiva. Lo mismo se dijo de la de Ciudad-Real, que viene con su floreciente situación económica á desmentir aquella especie, como mañana desmentirá la directa á Palencia esos pronósticos y esas apreciaciones, fundadas en un tráfico que juzgen insuficientes y nosotros consideramos todo lo contrario, fundándonos en los datos que al efecto vamos á exponer, y que se refieren al año último.

Para apreciarlos debidamente es necesario tener en cuenta que, el trazado de la línea en proyecto, acorta en más de 150 Kilómetros la distancia entre Madrid y la actual red del Noroeste, y que, por consiguiente, los trasportes á tarifa general que tienen una base de percepción fija, experimentarán una economía representada por la siguiente fórmula $\text{Base} \times 150$; de modo que, sin género alguno de duda, todo el tráfico actual entre Madrid, Segovia y las estaciones más allá de Palencia en dirección al Noroeste y Santander, será dirigido por la nueva línea. Hablamos del transporte á tarifa general; pues, en los que se verifiquen á precios reducidos, cabe competencia, cuyo alcance no podemos examinar en este momento.

Ahora bien; durante el año de 1878, únicos datos que poseemos, este tráfico está representado por las siguientes cifras en números redondos.

VIAGEROS.	MERCANCIAS. A GRAN VELOCIDAD.
Entre Madrid, Segovia y la Granja. 39.000	Entre Madrid y Segovia, toneladas. 470
Idem Madrid y el Noroeste. . . 23.000	Idem Madrid y el Noroeste, id. . . 1.000
Idem Madrid, Palencia y las estaciones de la línea de Santander. 48.900	Idem Madrid, Palencia y las estaciones de la línea de Santander. 1.300
Número total de viajeros. 110.000	Total toneladas á gran velocidad. 2.775

No incluimos en estos datos más que los trasportes de Madrid á las estaciones comprendidas entre Palencia y Santander y las del Noroeste, que resultando necesariamente más económicos por el menor recorrido, habrán de ser preferidos por el público.

Como fácilmente se comprenderá, carecemos de datos acerca del tráfico, que pudiéramos llamar local, de la línea directa; pues sólo tenemos algunos, aunque incompletos, del de las capitales de Madrid y Segovia entre sí; mas para todo el que conozca la importancia productora de las comarcas que ha de recorrer la proyectada línea, no debe haber duda acerca de la importancia del tráfico de gran velocidad.

Como se vé, el expresado tráfico, en el que va comprendido, como procedente de Madrid, los trasportes de las mercancías á gran velocidad trasladados de los ferro-carriles del Mediodía, es por sí sola dato bastante á calcular los beneficios del nuevo Ferro-carril en esta parte de los trasportes, á los que habrá que añadir los equipajes, ganados, coches y otros elementos de tráfico, que por abreviar hemos suprimido, y que sin embargo, habrán de ser muy productivos.

Réstanos ahora ocuparnos de los trasportes á pequeña velocidad, hacer algunas observaciones referentes á las dificultades y supuestos gastos del trazado por el Guadarrama, y resumir las precedentes consideraciones para probar lo inexacto de las afirmaciones hechas por nuestros colegas franceses y españoles contrarios á la línea directa y deducir, como consecuencia lógica, la bondad casi absoluta de aquella.

Este será el objeto de nuestro próximo artículo. — (Del «Problema.»)

Los capitales extranjeros y las líneas directas.

Por falta de espacio hubimos de renunciar en el número anterior á hacernos cargo del artículo que con el mismo epigrafe que encabeza estas líneas, publicó nuestro estimado colega *El Popular*, uno de los contados periódicos políticos que se consagra con fe y hasta con entusiasmo al fomento y defensa de los verdaderos intereses del país.

Unas cuantas afirmaciones de *La Epoca* merecieron otras tantas respuestas del colega antes citado, y como en ellas va envuelta la gravísima cuestión de que se trata, antes de decir algo por nuestra cuenta, parecemos oportuno reproducir el artículo de *El Popular*, que dice así:

«*La Epoca* tiene una monomanía contra las líneas rectas: son su *bête noire*. Dice el colega:

«Ahora bien: que los capitales extranjeros pueden crear un conflicto si se apoderan de las líneas férreas españolas, así dice el Sr. Alonso Pesquera. Y si los capitales extranjeros no hubieran venido á interesarse en la construcción de las líneas férreas españolas, ¿podría ir el Sr. Alonso Pesquera á Valladolid en seis horas?»

Si, y en bastante ménos, pasando por Segovia. Añade el colega:

«Es necesario que no nos dejemos llevar de la pasión, ni procuremos alejar de nuestro país el capital extranjero, porque eso no puede hacerse sin suicidarse.»

Pero este capital en cambio nos asesina con las tarifas más elevadas del planeta, amen de cuantiosas subvenciones y anticipos recibidos, amen también de las tarifas especiales á favor del extranjero y en contra del comercio nacional, de suerte que sea más barata la conducción á Burdeos que á Santander á Bilbao.

Sigue *La Epoca*.

«El Sr. Gonzalez (D. Venancio), inspirándose en la legislación de 1855 y en los derechos adquiridos por las empresas, señalaba el peligro de seguir otros procedimientos, poco conformes con la justicia, y hasta pudieramos decir con la moral.»

Loado sea Dios! Como anillo en el dedo le viene la opinión del Sr. Gonzalez á *La Epoca*; pero podía añadir que el Sr. Gonzalez es consejero de empresas de ferro-carriles que le tiene un odio mortal á las rectas.

¡La moral!!! Oh! *All right, all right*. ¿Pero la moral está reñida con las rectas? ¿Y no hubieran sido más moral que las empresas se hubieran acordado de hacer un trazado, no de zig-zag, sino recto como los intereses del país y el amor al prójimo demandan, en lugar de quejarse ahora á nombre de la moral?

Prosigue *La Epoca*:

«Si se admite como doctrina corriente el paralelismo de las líneas, ¿quién se atreverá á exponer su capital, su trabajo y su fortuna?»

¡Santo Dios! ¡Ni la geometría es respetada! ¡Dos

líneas que al terminar distan unos 700 kilómetros se llaman paralelas!

«El Sr. Ministro de Fomento, añade, declaró que no era partidario de las líneas directas, pero que debía respetar la iniciativa parlamentaria. Esa iniciativa, creásemos, debe estar contenida por la prudencia, porque la libertad del diputado tiene sus limitaciones en el derecho constitucional.»

Hasta aquí los colegas citados

Omitimos todo comentario sobre el último párrafo de *La Epoca* en que se habla de derecho constitucional y de contener la iniciativa parlamentaria, pues ni estamos autorizados para tratar cuestiones políticas, en que no podemos ni queremos ocuparnos; pero nos antoja que *La Epoca* levanta un falso testimonio al ministro de Fomento declarándole adversario de las líneas directas, y si así no fuera tan o peor para el Conde de Toreno.

En cambio es manifiesta la animosidad de *La Epoca* contra las líneas directas, pues no satisfecha todavía con lo dicho sobre ellas en el artículo que hemos copiado de *El Popular*, en el mismo día en que está lo dicho a la vez publicaba *La Epoca* un sueltito en que, á propósito del proyecto de ley para la línea directa de Puertollano á Córdoba, ya recordaba un discurso del Sr. D. Venancio Gonzalez (siempre don Venancio) en que hablando «de los inconvenientes de esos atajos» (la línea directa), exponía los temores de que se retrajera el capital extranjero.

A nosotros nos parece más graves y más fundados los temores manifestados por el Sr. Alonso Pesquera, de que los capitales extranjeros puedan crear un conflicto, y en este punto vimos más allá que nuestro amigo y diputado por Valladolid, pues creemos que el conflicto está ya creado, y la culpa de que lo esté corresponde en gran parte á los Gobiernos que aquí se han sucedido, y que por falta de energía, ó por sobre de ignorancia, ó por lo que sea, no quisieron ó no supieron preverlo ni impedirlo. Creemos, sin embargo, que es tiempo todavía de evitar que el conflicto llegue á tomar proporciones alarmantes, y estamos dispuestos por lo mismo á no cejar en nuestro propósito de llamar la atención general, y muy especialmente la del Gobierno, á quien más directamente incumbe la aplicación del remedio, sobre este asunto, que es mucho más grave de lo que parece y de lo que generalmente se cree, por lo mismo que no suele presentarse bajo su verdadero aspecto.

Empecemos por declarar que á nosotros no nos ha entusiasmo de nunca la por muchos cacareada afluencia de capitales extranjeros, que tanto entusiasmo á los que creen, ó dicen, por lo menos, que ha de hacernos felices, pues no anhelamos para nuestro desgraciado país un porvenir análogo al de Turquía, Egipto y otros á donde ha afluído el capital extranjero en mayor abundancia que á ninguna otra parte. Nosotros creemos que el capital no tiene simpatías ni antipatías, y va, por consiguiente á donde cree que le tiene más cuenta, siendo esta, en nuestro sentir, la única razón de haber afluído á España los capitales extranjeros.

Pero es muy justo, dirán acaso los que examinen la cuestión de una manera superficial, es muy justo que encuentren una legítima remuneración los capitales que vienen á fomentar la riqueza del país, en lo cual estamos de acuerdo, pues estamos muy lejos de ser enemigos de los capitales extranjeros. Lo que no queremos en manera alguna es la ingerencia extranjera que hasta aquí ha traído consigo la afluencia de esos capitales que han puesto en mano de unos cuantos banqueros extranjeros el monopolio de nuestros principales elementos de producción que explotan en contra de nuestros intereses, favoreciendo los de los países de donde proceden los capitales empleados en España.

Pocas palabras bastarán para demostrarlo, y para ello nos fijaremos en lo sucedido en la importantísima industria de los caminos de hierro.

A dos mil millones de reales asciende próximamente, según los datos que hemos podido recoger, lo que aquí se ha gastado en material de ferro-carriles, cantidad que en su mayor parte ha servido para fomentar y dar vida en otros países á las industrias más ó menos relacionadas con la de caminos de hierro. ¿Y de dónde han salido esas millonadas? Muy corto de vista se necesita ser, á nuestro juicio, para no ver que más pronto ó más tarde el país es quien los paga, y con creces, sin reportar los beneficios que de otra suerte habría conseguido.

Tenemos, en verdad, una red, trazada sin concierto, de vías ferreas más ó menos malas, más ó menos caras, propiedad en su mayor parte de unas cuantas compañías extranjeras, que saben explotarlas de la manera más perjudicial posible para los intereses del país. Y para no citar más que un solo caso, indicaremos el hecho de que los comerciantes é industriales de París, Burdeos y otros puntos en relación directa con la línea del Norte estén en mejores condiciones que los de San Sebastián, por ejemplo, para surtir los mercados españoles, merced á una combinación de tarifas, que nos contentaremos con llamar absurdas, con que la compañía francesa de la citada línea se ha propuesto favorecer á sus compatriotas en detrimento del productor español que, por esta y por otras causas, tienen que sucumbir ante esa competencia ruinosa por la irritante desigualdad de condiciones en que se le coloca.

He aquí una de las ventajas que nos han proporcionado los capitales extranjeros empleados en la construcción de los ferro-carriles españoles; y no queremos hablar de las fuertes subvenciones dadas por el Gobierno, que en algunos casos habrían bastado ellas solas para construir el camino, pues esta es otra cuestión de mucho bulto, que no puede ser tratada de una manera incidental.

Si una parte siquiera de lo gastado en material para ferro-carriles se hubiera empleado en fomentar aquí las industrias que lo producen, España contaría hoy con fábricas en condiciones de suministrar los carriles para nuestras vías ferreas, y se habría creado en el país un poderoso elemento de riqueza. Lejos de eso, continúa el funesto sistema de dejar entrar libremente el material extranjero para las nuevas líneas que se conceden y aun para renovar

el de las que están en explotación. ¿Por qué no hemos de seguir en este punto el ejemplo de Francia, Rusia y otros países?....

Lo que decimos de los ferro-carriles podríamos aplicarlo igualmente á nuestras cuencas carboníferas, acaparadas también en gran parte por los mismos capitalistas dueños de las vías ferreas, que por este medio se han hecho árbitros de nuestro desenvolvimiento industrial, encerrando en un verdadero círculo de hierro á nuestra pobre y desatendida industria.

Segunda ventaja que nos ha traído la afluencia de capitales extranjeros.

Otra de las ventajas que debe España á esos capitales es la especie de Estado dentro del Estado creado por los sindicatos de banqueros extranjeros, para los cuales parecen ser letra muerta las leyes del país, asunto gravísimo que pasamos en silencio porque nos llevaría acaso aún más allá de nuestro propósito, y son por otra parte demasiado conocidos de todo el mundo los abusos de nuestras grandes compañías de ferro-carriles y otras (1) para que haya necesidad de insistir en este punto. Unos más y otros menos, todos hemos sufrido y estamos sufriendo sus consecuencias, con la ventaja de saber de antemano que son inútiles las reclamaciones que se hagan, pues de algo han de servir esos Consejos de administración, refugio de ministros cesantes y de políticos de todas cataduras, que se encargan de asegurar con su influencia, la impunidad de los abusos cometidos.

Pero este artículo se ha hecho ya más largo de lo que permite el espacio de que disponemos, sin haber entrado todavía en la segunda parte de la cuestión, ó sea la de las líneas directas, que reservamos para un próximo número.

JOSE ALCOVER.

(De la Gaceta industrial.)

SUETOS.

Dice nuestro apreciable colega el «Iruae-bat» que si en alguna ocasión sabe que un tren (del Norte, por supuesto), llega á la hora señalada, tendrá cuidado, en prueba de imparcialidad, de ponerlo en conocimiento de sus lectores.

El servicio del ferro-carril del Norte—dice—es cada vez más detestable, pues ni un solo día llegan los trenes á la hora.

Por esas causas, apreciable colega, y por otras y por las de más allá, estamos nosotros temblando por temor de que tal calamidad se nos entre por las puertas.

(Del Comercio, de Gijón.)

(1) En este mismo número se habla de la cuestión de los humos de Huelva, con motivo de proyecto de ley presentado á las Cortes por el Ministro de Fomento.

Sigue nuestro estimado colega el «Irurac-bat,» ocupandose del ferro-carril del Norte y dice: «Ya no decimos al encargado de recoger la correspondencia de esta redaccion: «vaya usted á traer el correo,» sino: «vaya usted á preguntar cuantas horas de retraso trae el tren.»

Bonito porvenir nos espera si por desgracia nuestra caemos en las garras del Norte, pero estamos aun a tiempo de evitarlo, y es preciso que todos trabajemos para que mañana no tengamos como el «Irurac-bat» que lamentar los perjuicios inmensos que dicha empresa ocasiona al comercio de aquella plaza y al público en general.

Duro, pues, valiente compañero, que nosotros prometemos no des euidarnos.

«El Problema,» interesante revista de administracion é intereses materiales que se publica en Madrid, dice en su último número que el Banco de Paris parece resuelto á no tomar parte en el concurso abierto para la concesion de los ferro-carriles del N. O á causa de la cuantiosa suma exigida por la ley como garantía, quedando solo como competidores serios en la subasta la compañía del Norte y el sindicato francés que preside Mr. Donon, á quien se espera en Madrid.

Esperamos el resultado con ansiedad, pero tememos llevarnos un chasco soberano.

Aparta señor el Norte
y venga Mr. Donon,
mira que el Norte es un pez.....
y los peces..... peces son.

(Del Comercio de Gijon.)

Se cree que son tres las compañías extranjeras que tomarán parte á fines de este mes en el remate de los ferro-carriles del Noroeste.

(De la Correspondencia.)

La lluvia que cayó todo el día de ayer resultó ser nieves abundantes en Oviedo, Langreo y Pajares; creemos que por este motivo no llegó anoche el correo de Castilla.

Contra una fuerza mayor me eallo; [pero contra el Norte

BIBLIOGRAFIA.

Hemos recibido una atenta comunicacion del señor Director de la Sociedad económica de Murcia, remitiendo á esta un ejemplar del trabajo que ha publicado con el título de

«Reseña histórica» de la Real Sociedad económica de Amigos del País de la ciudad de Murcia desde su fundacion hasta fin de 1877, redactada por una comision de individuos de su seno y publicada por acuerdo de la misma Corporacion:

Este notable trabajo acordaron hacerle para remitirle á la exposicion de Paris de 1878 y fué redactado por los Socios Sres. D. Agustin Escribano y Lopez, D. Felix Martínez Espinosa, D. Carlos García Clemencin, D. Jerónimo Ros de Gimenez y D. José Ramon Berenguer.

La Sociedad económica de Murcia que comenzó como otras varias con el nombre de Escuela patriótica, fué autorizada su creacion por cédula expedida por el Supremo Consejo de Castilla el 24 de Mayo de 1876, celebrando su sesion inaugural, después de redactados, discutidos y aprobados sus Estatutos, el día 17 de Diciembre de 1777 y habiendo seguido sin interrupcion desempeñando sus nobles y útiles fines hasta el día sin interrupcion.

La grande analogia que sus tareas han tenido con las desempeñadas por este y todas las Sociedades económicas nos ahorra el detallar sus actos.

Agradecemos la remision de un trabajo tan minucioso como bien escrito, felicitamos á sus autores por el acierto con que le han desempeñado y tan curiosa obra ocupará lugar preferente en la Biblioteca de esta Sociedad.

AVISO.

El día 15 á las siete y media de la noche se celebrará la Junta general ordinaria, suplicando á los Sres. Socios su asistencia á la misma.