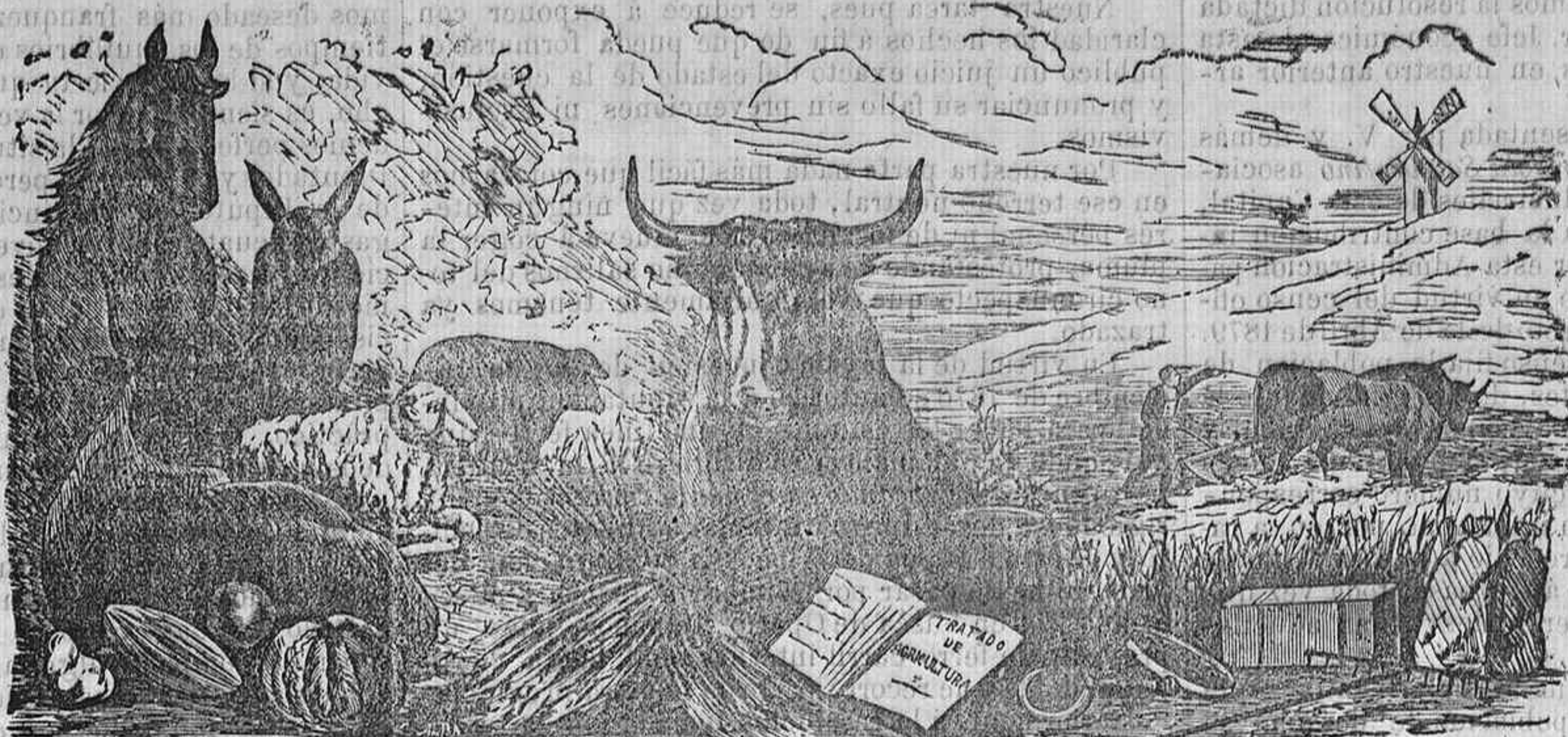




REDACCION, ADMINSTRACION Y NOTICIAS

sobre máquinas agrícolas de diferentes autores:

Plazuela de los Bandos, n.º 1.



PRECIOS DE SUSCRICION.

PARA LOS QUE NO SEAN SOCIOS

cinco reales

trimestre en la capital y

seis reales

fuera, franco de porte.

REVISTA DEL CÍRCULO AGRÍCOLA SALMANTINO.

PUBLICACION SEMANAL.

A LOS CONTRIBUYENTES DE ESTA CIUDAD POR SUBSIDIO INDUSTRIAL.

El Lunes 24 de los corrientes, se presentó al señor Jefe de la Administración económica de esta provincia, por los Sres. Torroja, Presidente del *Círculo Agrícola*, Iscar, Presidente de la sección de comercio del mismo; Alonso y Moneo, representantes del comercio y de la industria respectivamente, y por el que suscribe, como abogado del referido *Círculo*, la exposición en que se solicita la reforma de la base de población que ha servido para fijar las cuotas a los contribuyentes por subsidio, comprendidos en la Tarifa 1.ª del vigente Reglamento general para la imposición, administración y cobranza de la contribución industrial.

El Sr. Cuñado recibió a la citada Comisión con la amabilidad que le caracteriza y la prometió ocuparse del asunto inmediatamente. Satisfecha salió aquella del despacho del Sr. Jefe económico, abrigando la esperanza de ver resuelta en breve plazo la reclamación formulada, mediante la promesa hecha por el simpático Sr. Cuñado, de despacharla sin demora.

No hay para que decir que este señor se ha consagrado a estudiar ese vital asunto para esta población, desplegando un laudable celo, digno de los mayores encomios, y que persuadido de lo justa y fundada que es la petición hecha, ha decidido favorablemente la solicitud, acordando remitir en consulta su acuerdo a la Dirección general de contribuciones.

Sólidos y razonadísimos son los fundamentos de la resolución dictada por el Sr. Jefe económico, que descansan en el brillante informe emitido por el señor Jefe del negociado de contribuciones D. Federico Hoefeld.

Teníamos formada una gran idea de la ilustración de este señor; sabíamos que era muy competente en cuestiones administrativas; pero hemos adquirido el convencimiento de que conoce y domina además nuestra legislación civil, comun y foral, cosa que no es nada común en las personas dedicadas exclusivamente a los estudios administrativos, por razón de los cargos que desempeñan.

La clasificación de los habitantes por razón de vecindad y del domicilio legal de los mismos, ofrece dudas a las personas poco familiarizadas con nuestro derecho administrativo y civil, siendo preciso conocer fundamentalmente ambas legislaciones y la jurisprudencia para resolverlas con acierto.

El Sr. Hoefeld ha dado una evidente prueba de su ilustración, al consignar en su notable informe, que los 1.046 sirvientes de ambos sexos, menores de edad, cuyos padres residen en otros términos

municipales, y los 444, mayores de edad, no empadronados en esta Ciudad, constituyen población de hecho y no población de derecho de Salamanca, como equivocadamente aparece en las operaciones censales.

El domicilio legal de los hijos de familia constituidos en patria potestad, como lo están esos 1.046 sirvientes, es el de sus respectivos padres, y en apoyo de esta doctrina incontrovertible cita el señor Hoefeld el caso 2.º, art. 310 de la Ley orgánica del Poder judicial, y la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 21 de Agosto de 1873, después de evidenciar con luminosos razonamientos que teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley orgánica municipal, y lo prevenido en la Instrucción dada en 2 de Noviembre de 1877 para llevar a efecto la formación del último censo, ha debido incluirse a esos sirvientes en la población real ó de hecho, como transeúntes, por hallarse accidentalmente en esta Ciudad prestando sus servicios, y no en la de derecho que está constituida solo por los vecinos y domiciliados.

Con no menos fundadas razones demuestra el Sr. Hoefeld que los 444 sirvientes mayores de edad, que figuran en el censo de 1877, como población de derecho, están mal clasificados, porque residiendo sus padres en otros términos municipales, y no estando inscritos en el padron de vecindad de Salamanca, les falta este requisito preciso, con arreglo a la ley municipal del año de 1870, cuya observancia se previno en la Instrucción del 77, para poder figurar en la población de derecho de esta Ciudad. Esos sirvientes no pueden figurar como vecinos de Salamanca, porque según el párrafo primero, artículo 11 de la precitada Ley municipal de 20 de Agosto de 1870, necesitaban estar empadronados con ese carácter y no lo estaban. Tampoco pueden considerarse como domiciliados porque estaban emancipados, y no se consideran por esa ley domiciliados en una población, mas que a los habitantes que sin ser vecinos y sin estar emancipados residen habitualmente en el término municipal, formando parte de la casa ó familia de un vecino. De estos razonamientos y de la circunstancia de haberse mandado separar con una llave a esos sirvientes en las cédulas individuales ó de familia, del censo, y de lo consignado en el último párrafo del repetidas veces citado art. 11 de la Ley municipal del año 70, deduce el Sr. Hoefeld, que esos sirvientes tienen el carácter de transeúntes por no ser vecinos ni domiciliados, y encontrarse accidentalmente prestando sus servicios en esta Ciudad. Si a esto se une que esos sirvientes no han dejado de pertenecer al pueblo en donde residen sus padres; que el domicilio y la vecindad no se pierde por la ausencia temporal de una persona del pueblo en donde esté vecindado ó domiciliado, según se declaró en sentencia del Tri-

bunal Supremo de Justicia de 6 de Diciembre de 1838, y que el domicilio y la vecindad solo pueden adquirirse de oficio ó a instancia de parte, siendo preciso según esa ley solicitar y probar, en este último caso, que el peticionario lleva una residencia efectiva continuada por seis meses a lo menos en el punto en que pretendiere vecindarse, se comprenderá cuán erróneo es el incluir a esos sirvientes en la población de derecho de Salamanca, como se han incluido en ese censo.

Por lo que respecta a los 694 acogidos pertenecientes a las casas de Beneficencia de Béjar y Ciudad-Rodrigo, es tan evidente a juicio del Sr. Hoefeld, que se han incluido indebidamente en la población de derecho de Salamanca, que en breves razonamientos patentiza el error en que se ha incurrido al comprenderles en las cédulas colectivas de la casa Hospicio de esta Ciudad.

Esos acogidos están amparados por la beneficencia provincial, pero ni residen en esta Ciudad, ni hay por qué comprenderles en el censo de población de la misma.

Grandes son los encomios que merece el brillante informe del Sr. Hoefeld, y grandes, grandísimos aplausos merece la justísima resolución dictada por el Sr. Jefe económico, en cuya virtud se manda incluir nuevamente a esta Ciudad en la base 5.ª de la Tarifa 1.ª, publicada con el vigente Reglamento de la contribución industrial Los comerciantes é industriales de Salamanca, que profesan notorias simpatías al Sr. Cuñado, tienen un motivo más para estarle reconocidos. Sin dejarse guiar por las prevenciones que engendra la lucha entre administradores y administrados, origen de apasionadas resoluciones no pocas veces, ha decidido con la mayor rectitud esta cuestión vitalísima. No dudamos que la Dirección general de contribuciones aprobará lo resuelto por el Sr. Jefe Económico, y que los contribuyentes de esta Ciudad se verán libres de esa abrumadora é insostenible carga, que la variante hecha en la base de población les ha impuesto. El *Círculo* se dará por muy satisfecho con que así suceda, dando por bien empleadas todas sus gestiones en pró de los contribuyentes, y desde las columnas de su REVISTA envía la expresión de su agradecimiento al respetable Sr. Cuñado, quien antes de ahora ha dado pruebas a esta Asociación, de lo mucho en que estima los esfuerzos de las clases productoras y contribuyentes por mejorar su suerte, manifestándose propicio a cuanto se encamine a ese objeto, debiéndose a esta circunstancia el favorable informe que dio acerca del Banco Agrícola, creado por esta Sociedad en el año próximo pasado.

CIRIACO RODRIGUEZ MARTIN.

**

A continuacion insertamos la resolucion dictada por el digno é ilustrado Sr. Jefe económico de esta provincia, á que aludimos en nuestro anterior artículo.

«Vista la instancia presentada por V. y demás individuos del *Círculo Agrícola Salmantino* asociados de comerciantes é industriales de esta Capital, en que se reclama contra la base contribucion industrial la que se elevó por esta Administracion para el actual año económico en virtud del censo oficial aprobado por Real decreto de 18 de Abril de 1879.

Resultando que este censo fija la poblacion de derecho en 19.492 habitantes, de los que dedujo la Administracion 2.100 como vecinos del Arrabal y habitantes exteriores al casco, dejando un remanente á este de 17.392, á cuyo número corresponde la base 4.ª contribucion industrial, por cuya razon esta Administracion procedió á la formacion de las matrículas con arreglo á esa base, toda vez que no habia datos que pudieran desvirtuar aquellas cifras.

Resultando de los documentos justificativos que se acompañan que en la poblacion de derecho se han comprendido 444 sirvientes de ambos sexos mayores de edad y 1.046 de menor edad, cuyos padres son vecinos de otros términos, como asimismo 1.964 acogidos en el establecimiento de Beneficencia, hallándose estos fuera del término municipal, no obstante comprender este número 424 que corresponden á Ciudad-Rodrigo y 270 á Béjar, donde están en los establecimientos benéficos provinciales de vida y administracion independientes, aun cuando son hijuelas de la Casa-cuna de Salamanca y atendidas todas por los gastos de la Diputacion provincial:

Considerando que no ha habido razon alguna para incluir en el censo de la poblacion de derecho á los sirvientes de ambos sexos de menor edad, cuyo domicilio legal es el de los padres que residen como vecinos en otros términos municipales, pero ni aun los de mayor edad por no haber adquirido el derecho de tal, mediante instancia de parte, ni mediante declaracion de oficio, como la Ley municipal de 20 de Agosto de 1870, art. 26 de la Instruccion de 2 de Noviembre de 1877, dictado para llevar á efecto el censo de poblacion, caso 2.º del artículo 310 de la Ley del Poder judicial y sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 21 de Agosto de 1873:

Considerando que tampoco ha debido incluirse en la poblacion de derecho los 694 acogidos, socorridos, huérfanos y expósitos de las Casas-cunas hijuelas de Ciudad-Rodrigo y de Béjar, porque deben agregarse á sus respectivos Ayuntamientos donde radican los establecimientos benéficos:

Considerando que estas inclusiones erróneas en el censo de la poblacion de derecho elevan indebidamente la base contribucion de esta Capital, y deduciendo esas cifras del total general que fija el censo oficial provisional, queda reducida su importancia á la 5.ª base contributiva:

Visto el art. 70 del Reglamento de 20 de Mayo de 1873,

Declaro bastante justificada la reclamacion contra la base contributiva de esta Capital de que se trata, y en su consecuencia debe bajarse á la 5.ª á los efectos de la contribucion industrial, y que en su consecuencia se proceda á la oportuna liquidacion, mediante á los efectos de la devolucion de lo pagado demás durante los dos trimestres trascurridos del actual año económico, toda vez que está llevando á cabo la exaccion de la contribucion industrial, con arreglo á la base 4.ª por haber formado la matrícula con sujecion á las cuotas que se fijan para la misma; debiéndose elevar el expediente íntegro á la Direccion general de Contribuciones á los efectos del art. 7.º del mencionado Reglamento.

Lo que comunico á V. para su inteligencia, la de los demás reclamantes y efectos consiguientes.

Dios guarde á V. muchos años. Salamanca 27 de Enero de 1881.—*Cárlos Cuñado*.—Sr. D. Ricardo Torroja, Presidente del *Círculo Agrícola Salmantino*.

LA VERDAD

ANTE EL FERRO-CARRIL INTERNACIONAL.

Es tanto lo que se ha escrito respecto al ferrocarril que ha de unir á Salamanca con Portugal, tantos los puntos de vista que se han tomado en este asunto, y tan diferentes los tonos y formas que se han empleado en aquellos escritos, que con seguridad puede decirse ha llegado á extraviarse la opinion.

Nuestra tarea pues, se reduce á exponer con claridad los hechos á fin de que pueda formarse el público un juicio exacto del estado de la cuestion, y pronunciar su fallo sin prevenciones ni exclusivismos.

Por nuestra parte nada más fácil que colocarnos en ese terreno neutral, toda vez que ningun interés personal ni de localidad nos mueve á coger la pluma, protestando de antemano no salirnos del tono circunspeto que voluntariamente tenemos ya trazado.

En virtud de la ley de concesion de 22 de Diciembre de 1876 se autorizó á la Diputacion provincial para hacer los estudios de una línea férrea que partiendo de Salamanca, se dirigiese á la frontera portuguesa, *bifurcando en el punto conveniente*; dirigiéndose desde luego un ramal á Fuentes de Oñoro y el otro á Barca de Alba. La continuacion del primero ha de pasar por Coimbra á Lisboa y el segundo iria en busca de Oporto. Tenemos, pues, un proyecto de ferrocarril internacional, hasta cierto punto doble que recorre parte de nuestra provincia. Posteriormente á la resolucion tomada por la Diputacion, solicitó autorizacion la Compañía Financiera para hacer el estudio de la línea directa, ó lo que es lo mismo, de un solo ramal en direccion á Fuentes de Oñoro.

Después de grandes dificultades y contratiempos terminó la Corporacion provincial sus estudios el 1.º de Agosto próximo pasado presentándolos al Gobierno antes de espirar el último plazo concedido por las Cortes.

Mucho tiempo antes habia ya presentado en el Ministerio de Fomento la Compañía Financiera los suyos, y étenos aquí con dos proyectos de un ferrocarril internacional. El uno dentro completamente de la ley de concesion de 22 de Diciembre de 1876, y otro fuera de ella, pero queriéndose amparar á los beneficios de la ley general de ferrocarriles.

En tal estado las cosas, la Diputacion, auxiliada por los Diputados á Cortes y Senadores de la provincia, consiguió se obligase también á la Financiera á practicar la bifurcacion, publicándose al efecto la Real orden de 18 de Agosto último para que tanto la expresada compañía, como la Diputacion hicieran el empalme de las dos líneas entre Boadilla y San Muñoz, concediendo al efecto un plazo improrrogable de cuatro meses para hacer este nuevo estudio.

Inconvenientes de contabilidad, y sobre todo, la imposibilidad de rectificar los estudios en tan breve plazo, impidió á la Diputacion hacer esta nueva bifurcacion. En cambio la Financiera completa sus estudios con sugesion á lo dispuesto por el Gobierno, los tramita, y consigue se comprueben por la division de ferrocarriles de Castilla la Vieja, mandando al efecto una Comision de ingenieros que en estos momentos se encuentran sobre el terreno desempeñando su cometido.

Tal es el estado hoy del asunto y esta es á grandes rasgos su historia, omitiendo, como es consiguiente una porcion de detalles bastantes á formar un libro, pero que no creemos necesario indicar siquiera, á fin de no extraviarnos de la cuestion principal.

Como á la Diputacion no se la fijó previamente el punto donde habia de practicar la bifurcacion, creyó corresponder noblemente á los intereses que la estaban cenfiados, verificándolo en Calzadilla la Valmuza á 11 kilómetros de esta Capital, para que de este modo recorriese el trazado el mayor número posible de pueblos pertenecientes á los partidos de Ledesma y Vitigudino, procurando á la vez que el ramal que ha de pasar por Ciudad-Rodrigo se aproxime á Tamames. Deseaba, en una palabra, la Diputacion tener en su dia un ferrocarril muy provincial, sin que por eso dejase de ser internacional.

Hoy la Provincia se encuentra bien servida en cuanto á planos y proyectos, pero de aquí á la construccion de estas líneas hay una inmensa distancia.

Si ahora se preguntase á cualquier salmantino cuál de los dos trazados escogeria bajo el punto de vista provincial, sin vacilar optaria por el de la Diputacion; pero si á renglon seguido se le plantea la cuestion de *posibilidad*, es indudable que no se atreverá á decidirse interin no le ilustren convenientemente.

Aquí llegábamos con nuestro relato cuando se nos anuncia que los señores Senadores y Diputados de la Provincia habian dirigido una extensa carta á la Corporacion provincial. Desde luego sospechamos cuál seria su objeto, pero nunca creimos encontrarnos con una indecision tan angustiosa, y menos aun con indicaciones que nos han dejado helados. Tal documento está escrito con mucha habilidad y discreccion; pero, á la verdad, hubiéramos

desearo más franqueza, pues pasaron ya los tiempos de los equilibrios en todas las esferas de la vida; y si bien es cierto que las formas valen mucho, es siempre mejor la verdad desnuda. Comprendemos perfectamente la situacion difícil de nuestros Diputados y Senadores, pero no es más halagüeña la de la Diputacion provincial, después de haberse gastado cuatrocientos noventa y nueve mil novecientos sesenta y un reales y setenta y seis centimos en hacer los estudios del ferrocarril. Mas precisamente porque las circunstancias son críticas es preciso revestirse de gran valor, y después de inspirarse en el más puro patriotismo y buen sentido práctico, decir á la Provincia sin ambages ni rodeos la verdad toda del asunto.

Ahora bien, para que el público pueda formar su opinion le diremos que la Diputacion provincial no puede legalmente construir por cuenta propia su proyectado ferrocarril, ni aunque pudiera debia hacerlo. No hay tampoco (al menos que nosotros sepamos) compañía alguna dispuesta á ir en su dia á la subasta: no se ha podido hacer la bifurcacion en el sitio señalado por el Gobierno colocándose hasta cierto punto fuera de la ley. Finalmente aun suponiendo que todas estas dificultades se allanasen tendríamos siempre un trazado provincial cuyo presupuesto asciende á la suma de 51.926,675 pesetas y que segun la ley corresponde como subvencion á este presupuesto la cantidad de 12.981,668 pesetas. La distancia comprendida por las dos líneas es de 230 kilómetros y 90 metros, de los cuales 135 con 867 metros corresponden á la del Duero, y 144 con 223 metros á la de Ciudad-Rodrigo.

En frente de este proyecto tenemos el otro internacional tambien que recorre igualmente parte de la provincia, pero que no sirve en tanta estension como el de la Diputacion á los partidos de Sequeros, Ledesma y Vitigudino; mas en cambio estos estudios de la Financiera miden 125 kilómetros en la línea de Salamanca á la raya de Portugal por Ciudad-Rodrigo, y 72 en el ramal del Duero. Su presupuesto se eleva á la cifra de 44.325,000 pesetas y por consiguiente la subvencion que le pertenece es solo de 11.820,000 pesetas.

Ademas la bifurcacion parte del punto indicado por el Gobierno, y de consiguiente se halla este trazado en condiciones de servir de fundamento al correspondiente proyecto de ley que autorice la subasta de construccion de la línea internacional, y como complemento de todo esto, existe una compañía altamente interesada en esta línea, y muy propicio por otra parte el Gobierno á secundar aquellos propósitos en atencion á la economía que este proyecto proporciona á los fondos del Estado y á los intereses generales.

De la anterior comparacion resulta que los estudios de la Compañía Financiera tienen 83 kilómetros menos que los de la Diputacion, y su coste es de 7.601,675 pesetas mas bajo que el de dicho Cuerpo provincial y en tal concepto la subvencion del Estado (mas la de la provincia en su caso) sería tambien menor. Si á esto añadimos las facilidades legales y de tramitacion es indudable que las condiciones de viabilidad estarán en favor del financiero trazado.

No bien hemos redondeado estos puntos de confrontacion cuando parecemos oír á varios amigos exclamar: ¡*Financieristas!* ¡*Financieristas!*! ¿pero qué importa? sigamos adelante y entre tanto que tengan paciencia los que gritan.

Segun la carta que en otro lugar verán nuestros lectores, (1) una de las preguntas que los señores Diputados y Senadores hacen á la Diputacion provincial es: si esta puede comprometerse á suplir con fondos provinciales los mayores gastos que el trazado mas estenso produzca, con el objeto de poder contestar en el Congreso al argumento de fuerza que el Gobierno ha de oponer fundado en la parte económica.

Si la Corporacion provincial contesta afirmativamente, tiene que gravar sus presupuestos en cuatro millones sesenta mil pesetas para el pago de la subvencion total de los 83 kilómetros que es la diferencia entre ambos trazados mas tres millones sesenta mil pesetas, ó sea la cuarta parte de la subvencion correspondiente al presupuesto de la traza provincial, arrojando en su consecuencia ambas partidas la aterradora cifra de siete millones y ochenta mil pesetas que tendrán que salir de los fondos provinciales.

De modo que la situacion difícil de los estudios costeados por la provincia viene á complicarse con una solucion á *foriori* planteada por el Gobierno fundada indudablemente en razones económicas no

(1) Véase el documento número. 1.

solo respecto al Tesoro sino tambien en cuanto al movimiento mercantil, toda vez que á mayor recorrido corresponden mayores precios en las mercancías y viajeros.

En vista de tan crítica situación, ¿cuál debe ser la conducta de nuestros representantes en Cortes y de provincia? Dificil es dar siempre un consejo, y mucho más cuando no se pide; pero dispuesto ya á resolver tan árduo problema según mi leal saber y entender, he de manifestar con entera franqueza mi pensamiento en este asunto.

Empiezo por hacer justicia al celo y actividad con que siempre han procedido los Diputados á Cortes y Senadores de nuestra provincia, defendiendo en todas ocasiones las conveniencias generales y locales, y llegando en la cuestion concreta del ferro-carril hasta las trincheras de lo posible. Nada diré de los gigantesco esfuerzos empleados por la Diputación, ni del entusiasmo de la Junta provincial del ferro-carril, pues en el ánimo de todos está que no se ha omitido medio alguno para realizar una justa esperanza y llenar una legítima aspiración, cual es la de tener un ferro-carril internacional y muy provincial á la vez; pero no siempre se puede lo que se quiere, con permiso sea dicho del adagio vulgar; *querer es poder*, ni tampoco es máxima constante que lo bueno sea lo mejor, puesto que la experiencia nos demuestra todos los días lo contrario, poniéndonos enfrente la gran máxima *del que todo lo quiere, á veces todo lo pierde*.

En atención á cuanto llevo expuesto. ¿Qué solución nos queda ya? En nuestra humilde opinión tres caminos se pueden elegir: 1.º Exigir á la provincia un inmenso sacrificio agobiando al esquilado contribuyente; 2.º Bajar la cabeza á la fuerza irresistible de los hechos aceptando como buenos los estudios de la Financiera, y 3.º En caso de resolvernos por esta última solución trabajar sin tregua ni descanso hasta conseguir que en virtud de la instancia (1) elevada por la Diputación provincial al Gobierno, se saque inmediatamente á subasta la construcción de dicha línea, previos los requisitos legales, cargando la subvención exclusivamente á los presupuestos generales del Estado.

Si optamos por el primer término es necesario averiguar si puede imponerse á la provincia el enorme gravamen de siete millones y ochenta mil pesetas que representa la mayor estension de su trazado y la diferencia de subvención obligada por el art. 13 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

En primer lugar el presupuesto de gastos provinciales importa hoy la cantidad de ochocientos cincuenta y ocho mil veinticuatro pesetas. De esta suma será muy difícil hacer ninguna economía importante, antes al contrario, si la situación económica de los pueblos lo permitiese, sería menester añadir otras partidas para carreteras, caminos vecinales, granja-modelo, aumento de la Guardia civil, palacio para la Diputación, ensanche de la casa hospicio y otras muchas más cosas que las necesidades de la época han hecho precisas en todos los países cultos; al menos que pretendamos estacionarnos en el camino del progreso. Bastante hará la provincia con subvenir en la parte que las leyes la obligan á la construcción del ferro-carril, (dada la hipótesis que la expresada instancia no fuese atendida) sin meterse á gravar más sus presupuestos por todo lo que falta de este siglo! Bonito porvenir esperaba á las Diputaciones venideras!

¿Aceptaremos el proyecto de la Financiera con la condición de que sea el Estado el único encargado de pagar la subvención? Al extremo que han llegado los sucesos tampoco dudariamos un momento en contestar afirmativamente. Creemos más, nos parece que es la nueva bandera llamada á enarbolarla así por la Diputación como por los Diputados y Senadores de la provincia.

Finalmente, si fuéramos tan desgraciados que nuestra última pretension no fuese atendida por el Gobierno, seríamos siempre consecuentes con nuestro criterio, á saber: *gastado hasta el último cartucho en defensa de la solución más provincial, dejar hacer, contentándonos con lo posible*.

No queremos ver reproducida la historia del ferro-carril de Medina del Campo á esta capital, cuyas páginas de diez y seis años hemos tenido muchas veces que leer y cuyo libro puede decirse no se ha cerrado todavía. En una palabra, queremos ferro-carril á todo trance, pues sentiríamos morirnos sin ir antes por él á Lisboa ú Oporto.

Tal es nuestra opinión franca y sincera, de la cual no variaremos interin no se nos pruebe de una manera clara y precisa que el trazado de la Diputa-

cion es más corto y más económico para el Tesoro, la provincia y el público en general, que el de la Compañía Financiera, y sobre todo mientras no se nos convenza que los estudios de aquella Corporación se hallan en las mismas condiciones legales que los de la mencionada empresa.

RAMON CARRANZA.

DOCUMENTOS QUE SE CITAN POR EL SEÑOR CARRANZA.

Número 1.º

Sr. Presidente de la Diputación provincial de Salamanca.—Madrid 17 de Enero de 1881.—Muy señor nuestro y de nuestra especial estimación: Al reanudar sus tareas los Cuerpos Colegisladores y reunirnos de nuevo en esta Corte los Senadores y Diputados de esa provincia, nos hemos ocupado con el debido interés del importantísimo asunto del ferro-carril internacional.

Unánimes han sido como era de esperar nuestros deseos en favor del proyecto y del trazado que respetando los intereses generales que el camino ha de servir, atiendan y más aprovechen las conveniencias provinciales y locales. Estos fueron desde el primer día nuestros propósitos y de ellos hemos dado públicas y solemnes pruebas, como que en este asunto y en cuantos se relacionan con nuestras respectivas procedencias y representaciones, solo nos guió el vivísimo deseo de servir las leal y dignamente. Esto explica y justifica el calor con que defendimos otro día la observancia de la ley de 22 de Diciembre de 1876, y la afición que hemos significado á que la bifurcación que dicha ley impone se acerque cuanto sea dable á Salamanca para que sin perjuicio de ningún pueblo pueda servirse á los más.

El Gobierno reconoció la justicia de nuestras reclamaciones y se declaró por el estricto cumplimiento de la ley de 22 de Diciembre. Pero al determinar el punto de bifurcación acaso se ocupó exageradamente de los intereses generales cuya representación le compete en primer término. Es lo cierto que con aquel acuerdo no parecen muy favorecidos los intereses provinciales y locales.

Como era de temer, la opinión pública se sobrecitó en esa provincia y los pueblos se congregaron y opusieron contra el trazado que el obligado punto de bifurcación imponía, y esa misma celoza é ilustrada Corporación secundó tan respetable movimiento y expuso á su vez en igual sentido.

Pero el Gobierno de S. M. creyendo ya cumplidas con sus acuerdos las exigencias de la ley de 22 de Diciembre, invocando las conveniencias de los trazados más cortos y directos por la facilidad y baratura que en las comunicaciones producen, alegando las conveniencias que el Gobierno de la Nación vecina le recomienda, y amparándose en el simpático propósito de reducir la subvención y con ellas las cargas del Tesoro público desestimó aquellas solicitudes. Entretanto, se han completado unos estudios con sujeción á lo dispuesto por el Gobierno de S. M. y se tramitan y comprueban en la esperanza de que pronto servirán de fundamento al correspondiente proyecto de ley que autorice la subasta de construcción de la línea internacional. Se acerca el día, no es aventurado esperar, en que las Cortes tengan que ocuparse de este asunto. Y la opinión pública está acaso más que nunca preocupada en esa provincia con sus antiguos y laudables propósitos.

Mas como los estudios que sirvieron de norte á estas aspiraciones no se cursan y el Gobierno se cree al amparo de la ley é invoca respetables consideraciones en su defensa y no surgen capitales que prometan la realización de nuestros ideales, se ha creado una situación difícil para nuestra común causa, y es necesario estudiarla desapasionadamente antes que el conflicto sobrevenga y conviene preparar entretanto soluciones dignas de todos.

Sin esto acaso no estuviese lejano el día en que ante un proyecto de ley que ha de facilitar la construcción del ferro-carril internacional, los representantes de la Provincia de Salamanca que mas que ninguna otra ha de ser beneficiada por él, se encontrasen ante la dura disyuntiva de convatirlo por no satisfacer las conveniencias provinciales y locales, perjudicando é indefinidamente inmensos intereses, ó aceptarlo cobarde ó vergonzosamente en mengua del principal papel que debe corresponderles en tan solemne ocasión. Ahora bien, para evitar conflictos tan funestos á todos los que sim-

patizamos en el afecto á esos pueblos y de su bien nos ocupamos y preocupamos, interesa y es de suma urgencia, que esa Corporación provincial estudie con su ilustrado criterio y con el mejor conocimiento que tiene de las condiciones del país, las singulares circunstancias en que se encuentra el espediente del ferro-carril internacional, que dé el merecido valor á la consideración que ante el Gobierno y ante los Cuerpos Colegisladores tendrá siempre la economía en la subvención con que hasta ahora se nos viene haciendo fuerza, que aprecie al menos si podremos contestar á este argumento comprometiéndonos á suplir con fondos provinciales los mayores gastos que el trazado más estenso produzca, que vea si hay otros medios igualmente dignos de abogar por nuestra común empresa, sin imposibilitar, ni dificultar la ansiada y extraordinariamente beneficiosa construcción del ferro-carril, y que envíe si los juzga oportunos, una respetable Comisión de su seno con las convenientes instrucciones y autorizaciones para concertar con nosotros lo mejor.

Rogamos á V. Sr. Presidente que tenga la bondad de comunicar esta nuestra carta á sus compañeros de Corporación y trasladarnos en su día la resolución que adopte.

Con esta ocasión se reiteran de V. afectísimos amigos y S. S. y B. S. M.—Siguen las firmas.

Documento número 2.º

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.—La Diputación provincial de Salamanca á V. E. reverentemente expone: Que en vista de lo dispuesto en la ley de 22 de Diciembre de 1876 sobre prolongación del ferro-carril de Salamanca á la Frontera Portuguesa, y de lo dispuesto además en el art. 79 de la ley general de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877, acordó esta Corporación elevar ante V. E. la presente solicitud en súplica de que tan luego como se hallen aprobados los estudios, memorias, proyectos y demás requisitos que fueren menester para el remate, se anuncie desde luego, sin necesidad de nueva ley, la subasta de la línea general de ferro-carril de Salamanca á la Frontera de Portugal con la bifurcación correspondiente: así como se sirva declarar que esta Diputación provincial no está obligada á abonar cantidad alguna por subvención á la empresa constructora ó concesionaria, conforme á lo dispuesto en el art. 2.º de citada ley de 1876 por corresponder su pago únicamente al Estado figurando aquella en los presupuestos generales del mismo.

Funda este Cuerpo provincial su pretension, respecto al primer particular en el texto expreso del art. 1.º de la ley de 22 de Diciembre citada, y en lo establecido en el art. 79 de la ley general de ferro-carriles de 1877. En efecto, por la primera se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta con arreglo á la ley, la concesión de una línea que partiendo de Salamanca á la frontera de Portugal con la bifurcación conveniente, haya de empalmar con las líneas portuguesas de la Beira Alta y del Duero. Por el art. 79 de la ley de 1877, se dice que lo preceptuado en esta no invalida ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad á la misma. Pues bien, si es verdad que cuando haya de concluirse una línea de servicio general deberá preceder siempre á la concesión una ley que establezca las condiciones con que esta deba de otorgarse, según dispone el art. 11 de la de 23 de Noviembre citada; no es menos cierto que este requisito no es menester cuando existe un derecho adquirido con anterioridad á la misma ley. En este caso hallase la línea de prolongación expresada; anteriormente á la ley general de ferro-carriles existe la autorización del Gobierno para anunciar la subasta, y conforme á aquella procede otorgar la concesión en pública subasta, que se llevará á efecto tan luego como se determine con los requisitos señalados en las leyes.

No es menos claro el fundamento que en nuestro entender existe para la segunda parte de la solicitud. Por el art. 2.º de mencionada ley de 1876 se otorga la subvención á referida línea con cargo á los presupuestos generales del Estado, determinándose allí el tiempo, modo y forma como debe aquella pagarse; con lo cual es evidente que no tiene lugar en el presente caso la aplicación del art. 13 de la ley de 1877 y menos todavía cuando se trata de una línea de servicio general é internacional lo que no afecta á una sola provincia sino que viene á enlazar el vecino reino de Portugal con todas las líneas españolas, hallándose por lo tanto interesadas

(1) Véase el documento núm. 2.º

en la misma diversas provincias de nuestro territorio.

Por lo tanto, en vista de las anteriores consideraciones,

Suplica á V. E. se sirva acceder á los dos extremos anteriormente solicitados por hallarse comprendidos en las leyes antes mencionadas. Gracia que espera merecer de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.—Siguen las firmas.

Sr. Director de la REVISTA del *Círculo Agrícola*.

Muy señor mío y distinguido amigo: Al ver en el último número de su ilustrada REVISTA que la Diputación provincial no celebraba sesiones, tuve un verdadero sentimiento por haber publicado mi artículo «La Ley y la provincia»; pues al remitirlo, lo hice en la inteligencia de que aquella Corporación se hallaba reunida y que, por tanto, cuando mi artículo hubiese visto la luz pública, ya había deliberado sobre la carta que días antes habíamos acordado los representantes en Cortes de esa provincia. De otra suerte habría dilatado el compromiso que tenía contraído con la prensa de esa Capital, á fin de no anticipar el menor juicio sobre el extremo que los Senadores y Diputados habíamos sometido á la deliberación de la Diputación provincial.

Confieso á V. que estaba algún tanto pesoso de mi conducta no más que por haber sido el primero en lanzar á la opinión pública tan importante asunto; pero para consuelo mío, en el mismo día apareció en *La Voz de la Frontera* una carta debida á un respetable é ilustrado escritor, suscrita con el modesto pseudónimo de *Petra García*, y en la que comunica el espíritu de la carta de los Senadores y Diputados, haciendo con este motivo algunas apreciaciones y consideraciones.

No conceptuándome autorizado por mis dignos compañeros para llevar su voz en este asunto, no he de entrar ciertamente en ninguna de las apreciaciones que tan notable escritor se sirve hacer respecto de la enunciada carta; así como tampoco de las simpatías que á unos ú á otros pueden merecer tales ó cuales estudios. Solo si diré que este documento ni encierra soluciones definitivas, ni coarta en lo más mínimo la acción de los que le suscriben. Constituye tan solo una mera indicación y un deseo de entrar en íntima inteligencia con una comisión de la Diputación provincial para de común acuerdo, y en vista de los medios y de las circunstancias, acordar el procedimiento que haya de seguirse en la vital cuestión de ferro-carril.

Hechas estas salvedades paso á ocuparme por cuenta propia, de algunas de las consideraciones expuestas por *Petra García*, ya que ambos hemos hecho eco á la prensa de nuestras impresiones y ya que solo por estas puede hoy juzgar la opinión pública.

Empezaré por el hecho apuntado por mi respetable contendiente de que siendo 57 kilómetros la diferencia que existe entre los estudios de la Diputación y los de la Sociedad Financiera, á razón de 240.000 rs. de subvención kilométrica, resultaría un gravamen de 13.680.000 rs. que se impondría á la provincia.

En primer término la operación no resulta exacta; porque según el art. 2.º de la ley de 22 de Diciembre de 1876, la subvención habrá de ser igual á la cuarta parte del presupuesto no pudiendo exceder de 240.000 reales por kilómetro. Es así que el presupuesto de la Diputación no arroja ni con mucho esta cifra de subvención, luego los términos de la operación no son exactos y por consiguiente tampoco su resultado.

Ante un hecho tan evidente preciso sería rebajar la cifra de 13.680.000 rs. que consigna mi apreciable contendiente; pero como no tengo empeño en depurar cuál de los dos estudios dice la verdad, ó si tan notable diferencia es efecto de la naturaleza del terreno en que aquellos se han ejecutado; y como tampoco entra en mi ánimo cercenar á cualquiera empresa los mayores medios para la construcción de las líneas, doy por bueno el presupuesto de la Sociedad Financiera y acepto enunciada cifra.

Mas concurre la circunstancia de que cuantos vemos acariciando el pensamiento de un sacrificio por el de la provincia, hemos partido siempre, bien de el Gobierno modifique el punto de bifurcación, de que contribuya con la provincia á la diferencia de subvención que actualmente resulta. En cualquiera de estos casos, habrá que convenir en que sufrirá una notable reducción la cifra tantas veces citada, y en que no sería dado calcular hoy con exactitud su verdadero importe; pero ante los datos y manifestaciones expuestas, preciso es reconocer que todas las probabilidades están en pró de un resultado mas económico.

Sigue mi distinguido articulista: «Los jefes de este movimiento oposicionista pretenden que la Diputación contraiga un empréstito, y que toda la provincia pague

trece millones y medio de reales, para que los pueblos de Tamames, Vitigudino y Ledesma tengan la locomotora en sus orillas. Esto es hasta ahora pura y simplemente un rumor.»

Hace bien *Petra García* en exponerlo como un rumor; porque ni hay tales jefes ni nadie que yo sepa ha formulado tal empréstito ni tampoco defendido la solución provincial en el único concepto de que la locomotora visite los pueblos de Vitigudino, Tamames y Ledesma. Lo que hay es que como los expresados pueblos por su situación topográfica representan puntos convenientes para beneficiar zonas productoras, y como tienen á la vez importancia propia, han sido atendidos en la solución provincial. En este sentido y nó en otro alguno vienen siendo objeto preferente de la atención de todos.

Y dicho esto, bueno será atenuar el efecto que pudiera haber producido la noticia del empréstito, así como también determinar la clase de sacrificio por el que venimos abogando.

Sabido es que las contribuciones del Estado como las del Municipio, tienen su límite legal que no puede alterarse por nada ni por nadie, sino en virtud de nuevas leyes. De aquí, que aun cuando la Diputación provincial acordara subvencionar en la forma indicada la construcción de dichos ferro-carriles, no por esto resultaría gravado el contribuyente en mas de lo que actualmente satisface al Tesoro y al Municipio. Podría por que está en sus facultades elevar el repartimiento que hace entre los ayuntamientos de la provincia; pero aun cuando desconozco el tanto proporcional á que la Diputación tiene ajustado su reparto, desde luego entiendo que no lo haría si las circunstancias del país no se lo permiten, ni nadie pretende semejante aumento. Dicho sacrificio había de recaer única y exclusivamente sobre el presupuesto ordinario provincial.

Yo no sé si este presupuesto permitiría ó nó el expresado sacrificio; cuestión es esta de la exclusiva competencia de la Diputación quien seguramente habrá de resolverlo, en caso necesario, con el patriotismo y la prudencia de que tiene dadas muy altas y relevantes pruebas. Para satisfacción y vanagloria nuestra viene aquella Corporación atendiendo, si bien dentro del estrecho círculo de sus recursos, á las mayores necesidades y al cumplimiento de sagradas obligaciones; y á buen seguro que no se lanzaría á empresas locas y temerarias que pudieran comprometer la suerte y el bienestar del país. Y tan firme es mi convicción en este punto que, sea cualquiera la solución que adoptase, incluso la del empréstito, que hasta ahora solo ha sido comunicada por *Petra García*, aun cuando con las reservas consignadas, muy lejos de discutir aquel acto, me tendría á la Corporación provincial incondicionalmente á su lado.

Peró por fortuna nuestra no me parece que habia necesidad de apelar á un medio tan extremo; cinco millones y medio, sino recuerdo mal, importa la subvención con que la provincia ha contribuido al ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca, y aun creo que actualmente consigna millon y medio en su presupuesto ordinario como último plazo de tan sagrada obligación. Si esta cantidad se consigna sin alarma y sin tener que apelar á recursos extraordinarios, mejor parece que podría señalarse una cantidad menor en cada presupuesto con destino al ferro-carril de Salamanca á la Frontera; porque en conformidad á la vigente ley de ferro-carriles y según precedentes muy recientes, el importe de las subvenciones no se satisface en proporción á los trabajos, sino en un término que varía según las condiciones del presupuesto y que alcanza en algunas concesiones hasta 16 ó 20 años.

En esta forma nó puede negarse que sería ventajoso el sacrificio para la provincia, y que podría quedar en condiciones de atender en el momento que sea necesario á la construcción del ferro-carril de Béjar á Salamanca, cuyo auxilio no han perdido nunca de vista los que abogan por la subvención á las demás líneas férreas.

Verdad es que durante el tiempo de estos compromisos no pueden ser atendidas como fuera de desear las obras provinciales; este y nó otro es el sacrificio de la provincia, porque necesita de muchos puentes y de muchos caminos; pero ¿no justificaria, no compensaria esta falta la construcción de 248 kilómetros de ferro-carril que á parte de su beneficio suponen, aceptando el presupuesto defendido por *Petra García*, más de 250 millones de reales, sin incluir el ferro-carril de Béjar á Salamanca?

Ante esta cifra que representa una inmensa riqueza para el país y el sustento de miles de familias por algún tiempo, debemos, á mi juicio, apresurarnos á hacer todos los sacrificios posibles para su pronta y más fácil realización.

Fijado el sentido y la extensión del sacrificio pretendido para un caso necesario, seguiré á mi ilustrado amigo en las consideraciones que le ha sugerido el

cuadro de lástimas que, según añade, ha dado en llamarse solución provincial.

Como era de presumir, hace destacar en primer término los estudios de la Diputación, estudios, dice, llenos de ondulaciones y curvas que aumenta el porte de las mercancías, el coste del viaje y los gastos de tracción, y tan defectuosos que, invocando el testimonio de una persona facultativa, añade, que no es posible que Gobierno alguno los apruebe.

Sin duda alguna, mi respetable amigo ha incurrido en un error sustancial al escribir las precedentes líneas, pues á lo menos por lo que hace al aumento de porte de las mercancías y coste del viaje en la línea del Duero, si alguna diferencia existe, nó está seguramente la ventaja de parte de los estudios de la Sociedad Financiera, según los datos que todos conocemos. Antes al contrario, la línea que ha estudiado dicha Sociedad por mas que esté ajustada aunque exageradamente á la ley y á las disposiciones del Gobierno, es la defectuosa é inconveniente bajo el punto de vista de los intereses comerciales é internacionales. Examine *Petra García* la distancia de Salamanca á Barca de Alba por San Muñoz y por Ledesma, y veremos por donde está la ventaja.

La línea bifurcada en San Muñoz no responde mas que á razones económicas en la construcción, y precisamente por este objetivo, fué necesario renunciar al formularse la ley de 1876 á una línea más directa y que más beneficiase no ya solo los intereses de la provincia, sino tambien el interés general.

Esta línea es la que por Ledesma ó próxima á Ledesma puede servir á una directa comunicación con Oporto, y aún salvadas algunas de las ondulaciones y curvas, á que se refiere *Petra García*, si es que nó están plenamente justificadas, constituir la locomoción más rápida y más económica sirviendo á la vez legítimos intereses provinciales.

Peró como la ley de 22 de Diciembre de 1876 nó puede ni debe destruirse, como que el Gobierno está interesado en primer término en su más exacto cumplimiento, como en una palabra, yo entiendo y como yo muchos, que en el momento en que se insiste uno y otro día en que el Gobierno atienda exclusivamente á la construcción de la línea tal cual se halla estudiada por la Diputación provincial, sobre nó conseguirlo pudiéramos exponernos á un funesto resultado, de aquí que para salvar la solución provincial ó hacerla prevalecer en cuanto sea posible, hayamos considerado conveniente la subvención por parte de la provincia.

Vea, pues, mi respetable amigo como si la provincia hace un sacrificio, y se hacen si preciso fuere, ligerísimas rectificaciones, aparecen dos ramales que estendiéndose de uno y otro lado de la provincia vienen con ventaja en el ramal del Duero, y con insignificante menoscabo en la izquierda, á servir mejor el interés internacional y el provincial, dentro de la ley de 22 de Diciembre de 1876.

Peró yo no desconozco el argumento que puede hacerse y que confieso me viene preocupando notablemente, argumento que yo mismo me he hecho en mi conciencia y que entrego al juicio de la provincia y muy especialmente al distrito porque he tenido la alta honra de ser elegido Diputado.

Nó hay que desconocer que si con la solución iniciada, y que hoy viene siendo objeto de la más esquisita atención por parte de los representantes en una y otra esfera, y aún del país mismo, hay fundamento bastante para suponer que el Gobierno y las Cortes en su caso aceptarán el pensamiento, ya porque en nada se perjudican los intereses del Tesoro, ya tambien porque satisface mejor el interés internacional, nó hay que desconocer, repito, que queda un factor importante que puede salvar ó matar nuestras aspiraciones. Este factor lo constituye una empresa constructora.

Mas como este punto necesita ser tratado con algún detenimiento y tema haber abusado demasiado de las columnas de esta REVISTA, suspendo entrar por hoy en el exámen de cuestión tan importante. Reiterando á V. Sr. Director, las más expresivas gracias por su excesiva benevolencia, queda suyo seguro servidor afectísimo amigo

ADOLFO GALANTE.

Madrid, 27 de Enero de 1881.

CRONICA PROVINCIAL.

Una pregunta y una proposición.—Nuestro distinguido consocio Sr. Marqués de la Conquista, ha hecho en el Senado la pregunta que copiamos á continuación, y ha presentado en el Consejo Superior de Agricultura la proposición que tambien insertamos, por ser de gran trascendencia para los intereses que defendemos el objeto de esos actos.

Mucho nos complace que en medio del olvido en que se

tienen generalmente los asuntos que más interesan al país, haya personas, que cual el Sr. Marqués de la Conquista, utilicen su posición y sus conocimientos en favor de esos asuntos.

Pregunta.—Cuando en la sesión del 4 de Mayo del año próximo pasado de Diciembre en el otro Cuerpo Colegislador, sus presupuestos relativos al Ministerio de Fomento, se presentó una enmienda en la que se pedía que el Ministerio de la Guerra usara sus atribuciones en lo referente á cría caballar, y que este importante ramo pasara nuevamente al de Fomento.

La enmienda á que me he referido, fué desechada; pero sus autores no quedaron sin embargo descontentos puesto que la comisión de presupuestos, de acuerdo con el Sr. Ministro del ramo, acudieron en parte á sus deseos, destinando la cantidad de 20.000 duros al fomento de la cría caballar, cuya suma habría de distraerse necesariamente de otros capítulos á que se diera, sin duda, menos importancia. Y si mal no recuerdo, esta distracción, ó transferencia de fondos se hizo de lo recaudado por virtud de la ley vigente sobre repoblación y fomento de los montes, que grava en un 10 por 100 á todos los arrendamientos de bienes que por distintos conceptos pertenecen aún á las municipalidades.

Ahora bien: ¿Será el Sr. Ministro de Fomento amable hasta el punto de ordenar que se remita al Senado una copia de las cantidades y su distribución, recaudada por virtud de la citada ley, y una nota expresiva de la forma en que se invierten los 20.000 duros consignados en la de presupuestos para el fomento de la cría caballar?

Yo así se lo ruego porque me importa saber principalmente, y por ahora, si esta cantidad se entregó al Ministerio de la Guerra, ó si dispone de ella Fomento, y si se ha invertido toda ó parte de ella, y de qué manera y en qué forma.

Dispéñeme el Sr. Ministro de Fomento por tanta curiosidad, á la que no llegaría si estos datos no me fueran necesarios para tratar con toda estension un asunto de la mayor importancia para mi país que como el asunto depende casi exclusivamente de la ganadería y la agricultura tan íntimamente ligadas entre sí.

Proposición.—Los Consejeros que suscriben, convencidos de que, la mejor manera de proteger los intereses agrícolas, haciendo que nuestro país ocupe en el mapa de la geografía productora el lugar que le corresponde, dada la variabilidad de su clima, es, la de proteger la creación de Estaciones agronómicas, como así bien, el dotar á la Escuela de Agricultura de todo lo conveniente para que su enseñanza sea lo más provechosa posible, proponen al Consejo se sirva nombrar una comisión de su seno, para que, estudiando con toda la brevedad posible, asunto de tan vital interés, proponga al Consejo la manera de llevar á cabo la creación de las Estaciones indicadas y el medio mejor á fin de conseguir que la enseñanza que hoy se da en la Escuela de Agricultura, alcance las mayores ventajas.

Madrid, 22 de Enero de 1881.—El Marqués de la Conquista.—El Marqués de Gomosarcho.—Meliton Martin.

Nuestro querido amigo y consocio el Diputado á Cortes D. Fermín Hernandez Iglesias, está dando evidentes pruebas del amor que profesa á este *Círculo* y del grandísimo interés con que toma las cuestiones que afectan á esta población.

Desde el momento en que resolvimos formular la reclamación contra la base contributiva, empezó á gestionar con la actividad que le caracteriza en pró de aquella, y con tal motivo nos ha dirigido varias cartas que en su día reseñaremos. Remitida en consulta á la Dirección general de contribuciones, la resolución dictada por el Sr. Jefe económico de esta provincia, sabemos que el Sr. Iglesias gestiona en ese centro porque se despache pronto y favorablemente ese expediente. La justicia de nuestra causa y el decidido apoyo que nuestro querido amigo la presta, nos hace confiar en el buen éxito de la misma. Siempre creímos que si Oviedo había tenido la dicha de contar con el concurso del Sr. Quintana para lograr la modificación de la base contributiva, Salamanca podría contar con el valioso auxilio del digno Diputado Sr. Iglesias para conseguir que nuestra solicitud encaminada al mismo objeto sea atendida.

En nombre de este *Círculo* y de los contribuyentes de esta Ciudad damos al Sr. Iglesias las más sinceras y expresivas gracias por su noble y loable proceder en este vital asunto.

El Ayuntamiento de esta Capital ha desestimado la solicitud hecha por algunos labradores de la Puerta de Zamora, de que se sustituya la reja fija que tiene la esguera del Salitre, por otra que pueda abrirse en las crecidas del regato llamado del Parchito, como la tuvo en otra época. Bien comprendemos que la Corporación municipal, teme que si la citada reja se quitara ó se sustituyera por otra que pudiera abrirse se facilitaría la introducción fraudulenta de especies sugetas á adeudo por la cloaca, y debido á esto no ha resuelto favorablemente la petición de los labradores. Pero bueno sería que el Ayuntamiento vuelva sobre su acuerdo, y teniendo en cuenta lo peligroso que es el que esa reja no pueda abrirse, en los casos de inundación, escogite el medio de libertar á los vecinos del barrio de la Carretera de Vigo de los grandes perjuicios que les irrojan las avenidas de ese regato, á consecuencia de tupirse la mencionada reja, dando motivo á que se embalse el agua y penetre en las casas como ha ocurrido repetidas veces. Creemos que por atendible que sea la razón en que se funda la negativa del Ayuntamiento, es mucho más atendible la que tienen esos vecinos para que se eviten los crecidos daños que les ocasionan las aguas al invadir sus casas, y por ello adoptará una determinación que concilie los intereses opuestos que al parecer existen en este asunto.

Aumentamos á este número de la *Revista* una hoja más para dar salida á todos los trabajos preparados. Como podrán observar nuestros lectores, dejamos á nuestros consocios una libertad absoluta para exponer sus opiniones en asuntos que, como el del ferrocarril, es de interés sumo para la provincia. Entiéndase una vez más que de los artículos firmados no es responsable ante la opinión esta Redacción.

El procurador Hernandez (Lúcio), trasladó su despacho á la casa núm. 13, del Corriño, principal, que ofrece á sus compañeros, amigos y á cuantas personas le honran con su confianza.

D. Rafael Sunyés, ingeniero inglés, ha presentado hoy una instancia á la Diputación ofreciendo en nombre de una Empresa respetable, construir la línea férrea de esta Capital á Galisteo, pasando por la industrial Béjar.

Han ingresado el Domingo pasado en la Caja de Ahorros 643 pesetas correspondientes á 10 imposiciones nuevas y 16 por continuación.

Véase en la Sección de Anuncios las *Bombas de Moret y Broquet* de París.

CARTAS Y COMUNICADOS.

Sr. Director de la *Revista del Círculo Agrícola*.

Muy señor mío: Con el mayor gusto cumplo el deber que me he impuesto, de consignar por medio de su apreciable periódico, el proceder digno y atento del actual Administrador de correos de esta capital Sr. D. José Barroeta.

Habiendo notado algunas y repetidas faltas en lo que á mi correspondencia se refiere, tuve la buena idea de acudir en queja á dicho Sr., quien desde el momento obró con toda actividad y energía (investigando por sí mismo hasta las más pequeñas operaciones del servicio) con el buen resultado de no haberse reproducido las faltas que motivaron mi queja.

Con el mayor gusto, repito, consigno el proceder de tan dignísimo funcionario no solo para satisfacción justa al mismo á la cual por todos conceptos es acreedor, sino para que el público sepa que puede acudir á él con confianza en toda ocasión que un mal servicio lo requiera, seguro de encontrar en él atención, celo y actividad en favor del buen nombre del ramo de correos en esta capital.

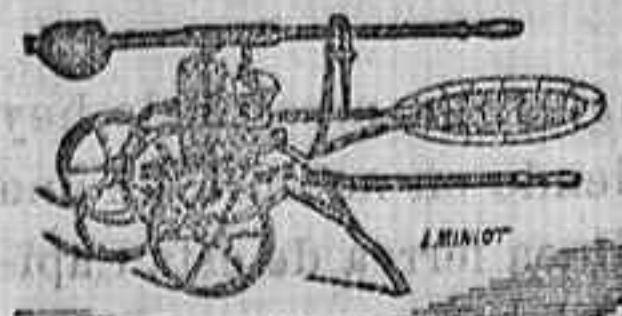
Es, con toda consideración, de V. afectísimo amigo S. S. q. b. s. m. *Un vecino de esta Capital.*—Salamanca, 26 de Enero de 1881.

Se arrienda la dehesa de Peñameces para pasto y labor, con monte alto; está agregada al Ayuntamiento de Villarmayor y linda con los Baños de Ledesma. Para tratar de arriendo, precio y condiciones, dirigirse á D. Vicente Oliva, en Salamanca.

Salamanca.—Imp. de Nuñez.—Corriño, 28.

PRECIO EN REALES.	SALAMANCA	ALBA DE TORRES.	BÉJAR	CIUDAD-RODRIGO.	CANTALAPIEDRA.	LEDESMA.	PEÑANANDA.	ALDEANUEVA DEL CAMINO.	VITICUDINO.	SAYANDE.	PIEDRAHITA.	GUÍBULO.	AREVALO.	MEDINA.	PALENCIA.	BURGOS.	ROSECO.	BARCELONA.	VALLADOLID.	PARIS.	MARSELLA.	LONDRES.
Trigo candeal, fanega.	59'30		43	39	40	38	39	47				41	43		40	41		36	41'50			
Id. Barbilla id. id.				36		23	20'50	28	32						19	20'50		30'50				
Cebada.	20'50		26	24	22	23	22'50	32	23			24	21		26	27'30		22	27'50			
Centeno.	21'50		27	25	25	25			23			23	25'50					133				
Garbanzos.				115	160								180					26				
Algarrobas.	21				20	24	19		23			23	19'50									
Bueyes de labor, uno.						1800		1200	1400													
Novillos de 3 años, uno.						1200			1200													
Añojos y añojas, uno.								500	500													
Vacas cotrales, una.						700			900													
Cerdos al destete, uno.						60			70													
Id. de 6 meses, uno.						100			120													
Id. de un año, uno.																						
Id. cebados, arroba, vivo.						47	53	52	50			50										
Carne de vaca, arroba, vivo.	55								50			50										
Acéite, cántaro.	56					65		56	66													
Piel de cabrito, una.	8					7			8													
Lana, arroba.					70																	
Carbon, arroba.	3'25					2'50		3	3													
Vino, cántaro.	28					15		14	17													
Harina de 1.ª, arroba.	15'50		17	17	16	46			17													

SECCION DE ANUNCIOS.



Trasiego de Vinos, Alcoholes,
Aceites cervezas, etc.
RIEGO Y LETRINAS.
Solidez y Duracion.

BOMBAS J. MORET & BROQUET

FABRICA Y OFICINAS : 121, rue Oberkampff, PARIS

Las mas apreciadas por la industria vinicola en Francia y en el Estrangero.

Se garantiza su buen funcionamiento.

5 MEDALLAS, Exposicion Universal de 1878

GRANDE MEDALLA de ORO, 1879

Envio franco de Prospectos en espanol.



Se compra

la obra siguiente: *El Tormes.—Glorias y recuerdos de Salamanca*, por D. Domingo Doncel.—Zaragoza, 1848, un folleto en 8.

Si alguna persona la posee y quiere venderla, se servirá avisar en la calle de S. Justo, núm. 21.

Cerdos cebados.

En Mozodiél de Abajo se venden de superior calidad y peso de 8 á 12 arrobas á escoger á 52 rs. Dirigirse á D. Andrés G. Velasco, en dicho pueblo.

Se arrienda

el portal de la casa núm. 15, del Corrillo, con bodega, habitaciones y tercerillo. En la misma darán razon.

Se arriendan pastos por D. Victoriano Angoso Blanco, de Villoria de Benamadre, en la próxima invernia, para ganado lanar y vacuno en este pais y Extremadura.

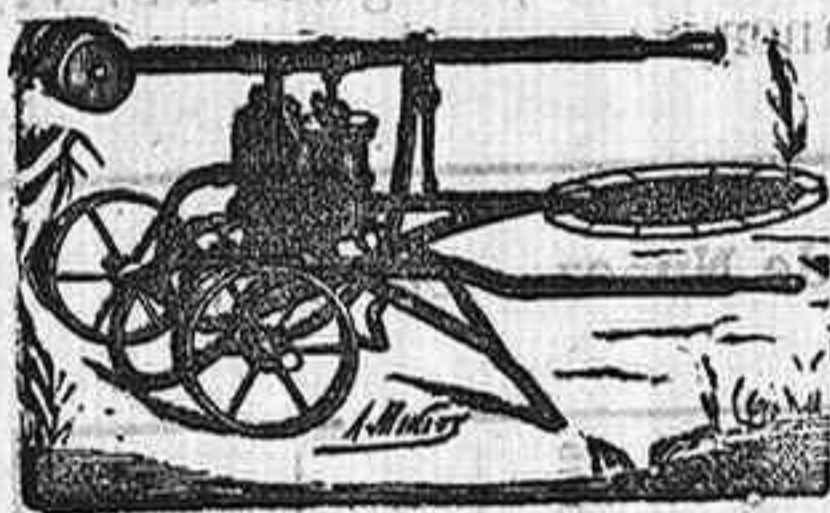
PARA PAPEL DE JARAMAGO CIGARRILLOS

Uno de los mejores que se conocen como higiénicos y el mejor peculiar. — Exigir en cada hoja el nombre de JOSÉ BARDOU e HIJOS. No olvidéis el PAPEL JARAMAGO si queréis conservar vuestra salud. Depósito exclusivo en España: FELIPE MARCH, calle del Hospital, núm. 39, Barcelona. En Salamanca: Depósito, Sres. J. Basademas y C.; Gran Bazar.

COSMYDOR
Incomparable Agua de Tocado, sin ACIDO ni VINAGRE
Los médicos Higienistas de nuestra época preconizan el uso diario del COSMYDOR. Esta incomparable Agua de Tocado, sin Acido ni Vinagre, está recomendada para los usos multiples de la Higiene, del Tocado, y de la Salud. Todos los mas célebres médicos prescriben á las Señoras el empleo diario del COSMYDOR, para los cuidados íntimos de su Tocado. (Se recomienda su uso Diariamente)
SE VENDE EN TODAS PARTES
Depósito General: 28, Calle Bergère, PARIS

Incomparable Agua de Tocado sin Acido ni Vinagre
COSMYDOR
Los médicos Higienistas de nuestra época preconizan el uso diario del COSMYDOR. Esta incomparable Agua de Tocado, sin Acido ni Vinagre, está recomendada para los usos multiples de la Higiene, del Tocado y de la Salud. Todos los mas célebres médicos prescriben á las Señoras el empleo diario del COSMYDOR, para los cuidados íntimos de su Tocado. (Se recomienda su uso Diariamente)
SE VENDE EN TODAS PARTES
DEPÓSITO GENERAL : 28, Calle Bergère, PARIS

J. MORET Y BROQUET.



CONSTRUCTORES C. P. E.
Fabrica y oficinas:
121, rue OBERKAMPFF, PARIS.
5 recompensas. 4 medallas de plata.
Exposicion 1878.
Nueva bomba de riego y para los vinos, cuyo perfeccionamiento la hace superior á los demas sistemas por su comodidad para los usos á que está destinada.
Envio franco del Catálogo.

RELOJERÍA DE BLANCO

Plaza Mayor, núm. 46, Salamanca.

En esta acreditada relojería se encuentra todo lo concerniente á su ramo, en la seguridad que es la más surtida y en la que con más ventajas y confianza se puede comprar.

Se hacen toda clase de composturas á precios equitativos, por difíciles que sean.

Venta de casa.

Se hace de una espaciosa y de moderna cons-

trucción, sita en la calle de S. Pablo, números 51 y 53, en esta Capital. La persona á quien pudiera convenir su adquisición, puede entenderse con su dueño D. Juan Herrero, que habita en el número 1 del Corrillo, inmediato á la Parroquia de S. Martin.

LA FUNERARIA.

28, Plazuela del Corrillo, 28, SALAMANCA.

Agencia especial para practicar toda clase de servicios fúnebres en la capital y fuera de ella. Cajas mortuorias de venta al alcance de todas las fortunas, desde el ínfimo precio de 30 rs. una, hasta 5.000 rs.

De la dehesa de Pericalvo de la Valmaza, se ha extraviado una caballería menor que tiene las señas siguientes: alzada regular, pelo rucio, algo zancajosa, con or-

cado mal hecho en la oreja derecha; faltó el dia 8 del corriente. La persona que la haya encontrado, avisará en dicha dehesa á D. Juan Francisco Cobaleda.

En el pueblo de Linares, Partido de Sequeros; se venden por su dueño D. Luciano Lopez Moral, vecino de Salamanca, las maderas siguientes: ochenta y dos vigas tercias, ciento setenta y cinco tercias y trescientos diez y ocho cuarterones de castaño. La persona que quiera interesarse en dicha compra, puede tratar con dicho Sr. Lopez.

BOMBAS ROTATIVAS DE J. MORET Y BROQUET.



CONSTRUCTORES C. P. E.
121, RUE OBERKAMPFF, PARIS.
Las más apreciadas por la industria vinicola en Francia. — Se garantiza su buen funcionamiento. — 5 medallas en la Exposicion Universal de 1878. — Grande medalla de oro de la Academia Nacional de 1879.
Envio franco del prospecto detallado.