



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA
DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV.

SEGOVIA 3 DE SETIEMBRE DE 1879.

NUM. 12.

SUMARIO.

FERRO CARRIL DEL NOROESTE. Lo que conviene á Segovia y á las Provincias de Salamanca, Zamora, Leon, Asturias y Galicia, por *Don Ezequiel Gonzalez* —Ecos de la Prensa.—Suelos.

FERRO-CARRIL DEL NOROESTE.

Lo que conviene á Segovia y á las Provincias de Salamanca, Zamora, Leon, Asturias y Galicia.

Cuanto mas se estudia esta cuestion, cuanto mas se piensa sobre las dificultades que entraña, cuanto mas se medita sobre los inmensos intereses que abarca y los incalculables perjuicios que puede originar á ricas y estensas comarcas si llegara á resolverse en contra de aquellos y de estas, tanta mayor actividad debe desplegarse y mayor constancia emplearse para conjurar los peligros que han amenazado y siguen amenazando. Por eso, las Autoridades y Comisiones encargadas de plantear este asunto y encaminarle por sendos seguros, no deben ahorrar fatiga, ni trabajo,

por penosos que parezcan, y en realidad lo sean para elegir con acierto los medios que conduzcan al fin apetecido.

Grande, terrible, en verdad, es la responsabilidad moral que pesa sobre esas Autoridades y esas Comisiones de la Provincia de Segovia al dirigir esta gravisima cuestion, tan rica en esperanzas y futuros beneficios, como preñada actualmente de hondas y trascendentales dificultades. De ellas pende en primer término, porque llamada Segovia por sus circunstancias especiales á darla robusta vida, está en el caso de fijarla de tal manera que lleve en su mismo planteamiento los gérmenes ineludibles de su favorable resolucion, cumpliéndose así el conocido axioma de: *Cuestion bien planteada, cuestion resuelta.*

La cuestion del ferro-carril del Noroeste está en Segovia, en Segovia principalmente, por mas que esta asercion parezca á primera vista una verdadera paradoja. Segovia es el nudo gordiano de ella, y á desatarle, no á cortarle, debe encastrar todo su trabajo y sus esfuerzos. Al ver la seguridad de esta afirmacion no faltará quien diga ¿Cómo ha de radicar en Segovia el punto de la dificultad del ferro-carril del Noroeste? ¿Qué tienen que ver los 438 kilómetros que ya está explotando y los 300 que le faltan por construir, con Segovia y sus intereses locales, cuando tanto dista de allí, cuando otra linea general se interpone, cuando á ella ha de enlazar aquel su terminacion y cuando hay vastas comarcas de por medio que ningun roce mercantil tienen con esta arrinconada provincia?

A primera vista, en efecto, nada parece tiene que ver el porvenir de Asturias y Galicia con el de la Provincia de Segovia, nada la terminacion de la via ferrea del Noroeste, con la que conviene á esta parte del centro de España; pero estudiando á fondo este asunto, se advierte desde luego y sin esfuerzo alguno que dadas las circunstancias del trazado del ferro-carril del Noroeste en su seccion de Medina á Madrid, están tan intimamente enlazados los intereses de esos territorios del Noroeste con los de esta zona central, que es imposible separarlos sin causar á unos y otros gravísimos perjuicios y sin que estos trasciendan de rechazo á otra porcion de Provincias, mas lejanas todavia, incluso tambien todo el Norte de Portugal. Si el comercio del Noroeste ha de tener vida propia, robusta y segura, si ha de estrechar sus relaciones con Madrid y todo el centro de España por el pronto, y mas tarde con Cataluña, Aragon y Valencia, es necesario, es absolutamente indispensable que pueda sostener la competencia con otros territorios fecundizados hoy por la línea del Norte y que se hallan en una situacion privilegiada,

Es necesario, es absolutamente indispensable acortar la distancia de los puertos gallegos y asturianos para que sostengan la competencia con Bayona, Irun, San Sebastian, Pasajes, Bilbao, Santander y otros del Atlántico y del Cantábrico. Es necesario, es absolutamente indispensable que Gijon, la Coruña y Vigo se comuniquen directamente con Madrid y todo el litoral del Mediterráneo sin ser tributarios de nada, ni de nadie. Es necesario, es absolutamente indispensable que Galicia y Asturias, esas nobles y laboriosas comarcas, tengan su tráfico libre é independiente sin deber favores á otras líneas y sin que puedan echarlas nunca en cara que apesar de su mayor distancia de Madrid, habian de gozar del singular beneficio de la igualdad de tarifas con paises y puertos mas cercanos.

Galicia y Asturias, en su noble altivez, no quieren, no pueden querer ese privilegio irritante. Por eso han rechazado, rechazan y rechazarán la especie de limosna que al parecer las otorgaba el artículo sexto del proyecto de ley de las líneas del Noroeste, al pretender ponerlas en iguales condiciones respecto á los precios de tarifas con los demás puertos del Cantábrico y con Bayona y la Estacion de Irun. Y en verdad, que bien mirado todo, esa especie de limosna hubiera sido completamente ilusoria andando el tiempo, porque si es imposible alterar las leyes de la naturaleza, no lo es menos violentar, en poco ni en mucho, los principios de la economía política y los de la comercial, prescindiendo de la distancia y del coste de los servicios en la traccion de mercancías y de viajeros. Si las líneas del Noroeste y del Norte llegaran á correr por cuenta de un mismo dueño, no tardarian en regirse por tarifas distintas, hallando bien pronto el medio de legalizar la variacion y burlando á los inocentes que de buena fé creyeran en la imposible unidad de aquellas.

No han caído, afortunadamente, Galicia y As-

turias en el canto de Sirena que les regalara el citado artículo sexto; pero si han escapado por el pronto de ese aparente gustosísimo cebo, no o eso deben dormirse en los laureles de su hábil victoria y descansar en una ciega confianza, creyendo haber desaparecido para ellas todo peligro. Existen peligros, existen en vasta escala, cada dia mayores y de grandes y temibles consecuencias. A conjurarlos deben dirigirse toda la habilidad, toda la actividad, todos los esfuerzos de esas ricas y laboriosas Provincias.

¿Cómo, pues, podrán conseguirlo? *Teniendo en Madrid su estacion del Noroeste*, como tiene la suya el Mediodía y como tambien tiene la suya el Norte. ¿Qué necesita para ello el Noroeste? Tener su línea directa á Madrid sin dependencia de ninguna otra, sin trasbordos y sin rozamientos con Empresa alguna. Para ello es necesario, es absolutamente indispensable marchar *de la parte alta de Madrid por Segovia á Medina del Campo, como punto forzado, siguiendo á Benavente y á Astorga, y haciendo las fáciles bifurcaciones de Zamora y Leon.* Esto podrá conseguirse admitiéndose la enmienda al artículo sexto presentada por los Diputados Segovianos en la sesion de 25 de Julio último; pero como no hay seguridad de su aceptacion, y como es posible que el proyecto de ley al fin y al cabo se retire para ser modificado de manera que pueda quedar satisfecha la opinion pública, claro es que esa modificacion se hará basándola en la mas imparcial y libérrima subasta.

Si la parte esencial de la modificacion se limita solo á desenvolver esa justísima base sin establecer que la línea del Noroeste, prolongándose por Medina, pase por Segovia y termine en Madrid, entonces, de realizarse, como se realizará la subasta, pudiera suceder que una misma Empresa hiciese suyos el Ferro-carril del Norte y del Noroeste. De acontecer asi, es indudable que el dueño de ambas líneas, si la ley le habia dejado en completa libertad y sin obligacion de prolongar por Medina y Segovia á Madrid la del Noroeste, jamás realizaria esa prolongacion por no tenerle cuenta.

En prevision de este caso muy posible, deben preparar los sucesos las Provincias Gallegas, Asturianas, Leonesas y Castellanas, no perdiendo de vista el único medio seguro, y hasta infalible, que á nuestro juicio tienen de evitarle. Ese medio existe dentro de Segovia, es decir, en los derechos que la concedió la ley de 11 de Julio de 1856, ratificados y ampliados despues por la de 2 de Julio de 1870 y por la de 23 de Noviembre de 1877. En virtud de aquella puede construir un ferro-carril desde Madrid á Valladolid, y como de realizario asi quedaria asegurada por completo la independencia absoluta de la línea del Noroeste, claro es que á las provincias Gallegas y Asturianas las conviene tanto, ó mas, que á las Leonesas y Castellanas la ejecucion de ese proyecto salvador. Una vez realizado, se habría conjurado completamente el peligro que hoy nos amenaza de no tener mas que un dueño las líneas del Norte y del Noroeste, porque la prolongacion de esta sería un hecho real y

positivo, como lo sería también la construcción en Madrid de una Estación propia é independiente, la Estación del Noroeste. *Aquí está, indudablemente, el Delenda Cartago de la gravísima cuestión que nos ocupa, y aquí también queda demostrado el fundamento con que al principio de este artículo dijimos, que Segovia es el Nudo Gordiano del Ferrocarril del Noroeste.*

Ahora bien, ¿puede Segovia por sí sola llevar á cabo la construcción de la vía férrea de Madrid á Valladolid, ó Medina del Campo? No puede. Y si no puede, ¿deberá ser eficazmente secundada, poderosamente ayudada en todo por sus hermanas las Provincias gallegas, asturianas, leonesas y castellanas? A ellas corresponde la contestación; pero una contestación pronta, franca, categorica. Segovia por su parte debe pedirselas también con prontitud y franqueza.

A nuestro juicio es indudable que Segovia puede contar decididamente con el poderoso auxilio de esas ricas, activas y honradas comarcas, porque este es su interés, porque en ello les va su porvenir, *porque esto es lo que las conviene*

Pues bien, si esa es la conveniencia reciproca, si de la realización de ese medio salvador pende el porvenir de las Provincias interesadas, veamos quien debe iniciarle, planteándole desde luego. No se puede dudar; Segovia es la concesionaria legal del derecho; Segovia es la llamada á usar de él; Segovia debe principiar á utilizarle desde luego, con prontitud, sin vacilaciones, con resolución y energía.

¿Qué debe hacer al efecto? A nuestro juicio, completar inmediatamente los estudios del trazado desde Madrid á Medina y Valladolid, legalizándolos con arreglo á lo dispuesto en la ley de 23 de Noviembre de 1877 y reglamento para su ejecución de 24 de Mayo de 1878, y *pedir luego, sin pérdida de tiempo, que se saque á subasta.* En el entretanto, y mientras eso se realiza, ponerse de acuerdo con las Provincias interesadas á fin de concertar los recursos con que han de contribuir, y al mismo tiempo practicar diligencias con objeto de interesar en el remate á capitales españoles ó extranjeros, que de seguro tomarán parte, según datos y noticias de origen indudable.

Si eso se hace, si de esa manera se preparan las cosas, si se procede con la urgencia y actividad que lo extraordinario de las circunstancias exige y si para cuando se reúnan las Cortes están dispuestos esos trabajos, es tan seguro el triunfo de las provincias Gallegas y Asturianas, como seguras son las leyes inmutables de la gravitación de los cuerpos y de la rotación de los astros. Segovia está amparada con una ley su derecho es una propiedad que nadie puede arrancarla por estar fundada en la que determinó el plan general de los ferrocarriles de la Nación, y *como precisamente ese derecho resuelve en absoluto la gran dificultad de la cuestión Noroeste, dificultad que consiste única y exclusivamente en tener una línea directa á Madrid sin dependencia de ninguna otra,* claro es que deben utilizar ese derecho sin vacilación alguna Galicia y Asturias, y sin

detenerse ante los sacrificios que la importancia de asunto pueda reclamar.

Piensenlo bien esas y las demás Provincias hermanas mediten los incalculables perjuicios que las pudiera irrogar un momento de indiferencia, ó un principio de economía mal entendido y peor practicado, y no dejen sola y abandonada á Segovia, que si tiene ese derecho, si tiene gran voluntad y mayor energía para usar de él luchando valientemente contra toda clase de obstáculos y dificultades, *carece del dinero necesario para llevar á cabo por sí sola una empresa de tal magnitud,* por mas dispuesta que se halla á todo género de sacrificios.

Ahora, ó nunca, Provincias del Noroeste. Si quereis una vía férrea recta á Madrid; si deseais comunicaros directamente con todo el centro de España; si anhelaís acercar vuestros magníficos puertos á los del Mediterráneo; si pensais que Gijón, Vigo y la Coruña sean el emporio del comercio con las Américas; si estais dispuestas á sostener con gran holgura la competencia de los otros puertos del Cantábrico y del Atlántico; si luchais por la independencia de vuestro tráfico y de vuestra línea; en una palabra, si quereis tener en la Capital de la Península vuestra Estación propia, la Estación del Noroeste, ayudad á Segovia con vuestros grandes recursos materiales y con vuestra inmensa influencia moral, que es mayor de lo que tal vez vosotras mismas juzgais. Esa ayuda vencerá todas las dificultades; esa ayuda alejara los obstáculos; esa ayuda imposibilitara el éxito de poderosísimas inuigas; esa ayuda matará todos los peligros que son terribles y mas intensos de lo que podamos figurarnos; esa ayuda, en fin, resuelve ineludiblemente la cuestión á vuestro favor.

Si, la resuelve de un modo ineludible porque sacada á subasta la línea segoviana de Madrid á Medina, ó Valladolid, remátela quien quiera, constrúvala el que se la lleve, vosotras, Provincias del Noroeste, habreis asegurado vuestra comunicación directa, habreis adquirido una completa independencia, habreis implantado vuestro poder en la Corte, construyendo en ella vuestra Estación del Noroeste, que emplazareis en los vastos terrenos del Campo de Guardias.

Hemos hablado de Medina, y como la ley de 11 de Julio de 1856 concede el derecho de construir el ferrocarril hasta Valladolid, pudiera objetarse que este deberá ser el punto extremo de la línea, y no otro por no poderse infringir dicho precepto legal. Es una máxima de jurisprudencia universal la de que todos los derechos son renunciabiles, razón por la cual Segovia y sus Provincias hermanas pueden renunciar el que las asiste quedándose en Medina ó yendo á Valladolid. Otra cosa sería si habiéndose limitado la concesión hasta aquella, quisiera Segovia avanzar hasta esta, pues entonces no podría conseguirlo sin alcanzar antes que se ampliase su derecho, porque si en el ejercicio de este entra la facultad libre de usar de él en parte, y no *in totum,* no sucede lo mismo cuando se quieren estender los límites del uso fuera de los de la concesión, pues entonces sería abuso

y no uso. Segovia, por lo mismo, quedándose en Medina, ó yendo á Valladolid usa de su derecho, con la circunstancia favorable para todos de que en el primer caso se lastimarían menos intereses ajenos, caso de lastimarse algunos.

De otra cuestion debemos tambien hacernos cargo, cual es la relativa al derecho que igualmente tiene Segovia de construir una via férrea desde Villalba á esta Ciudad, importante es porque segun la ley de 27 de Julio de 1870 esta subvencionada con doce mil duros por kilómetro, no sucediendo lo mismo con la de Madrid á Valladolid, circunstancia muy atendible y digna de fijar en ella la atencion. Debe estudiarse, en verdad, y ver si por esa fuerte razon tendria mas cuenta preferir aquella á esta aprovechándose de dicho beneficio. ¿Resuelve la linea de Villalba á Segovia las dificultades y peligros que entraña la cuestion del Noroeste? ¿asegura ese ferro-carril la independencia absoluta de Galicia, Asturias y demás Provincias en su tráfico con el interior de España? ¿Pueden, con él, tener en Madrid su Estacion propia, la Estacion del Noroeste?

Esas tres preguntas no pueden menos de contestarse con un *Nó redondo, absoluto*. En primer lugar, habria que fijar de acuerdo con el Gobierno el punto extremo de la linea arrancando entre Villalba, como cabeza de ella, y otro mas allá de Segovia en direccion á Valladolid, y aunque ese punto debiera ser Medina, y realmente lo fuera, claro es que todas las dificultades y peligros que daban en pié. En segundo lugar, construyera esa via quien quisiera, siempre quedaria tributaria de otra la del Noroeste, permaneciendo Galicia y Asturias en una dependencia absoluta de agenas voluntades. En tercer lugar, arrancando el Ferro-carril de Villalba, era imposible que el Noroeste tuviera Estacion en Madrid, y por consiguiente siempre seria una linea secundaria, sufriendo la ley de su Señor y las funestas consecuencias de su esclavitud.

Es, pues, innegable, á nuestro juicio, que lo útil, lo importante, lo absolutamente necesario, lo que conviene de un modo irremisible á las Provincias hermanas y en especial á Galicia, Asturias y Leon, es construir la via férrea de Madrid á Medina, porque con ella ganan en redondo la cuestion, triunfan de todas las dificultades, matan todos los peligros; porque con ella cumplen la ley de su destino; porque con ella reparan una gran injusticia; porque con ella se someten á la voluntad de Dios.

Que esa linea no tiene subvencion acordada por la ley, podrá objetarse. ¿Y qué importa eso cuando se aseguran intereses tan colosales con la directa del Noroeste á Madrid? ¿Qué comparacion hay entre unos cuantos millones de la subvencion de Villalba á Segovia, con la cantidad inmensa de ellos que Galicia y Asturias, principalmente, habian de perder en un periodo, por ejemplo, de cien años? Echese la cuenta de lo que en ellos habria de pagar su industria y comercio por el recargo de los servicios en su movimiento interior, y se verá que en ese espacio de tiempo ascenderia á muchos cien-

tos de millones de reales a pérdida que habian en sufrir por su falta de independencia. Esto aparte de no ser imposible obtener una subvencion para la expresada via de Madrid á Medina, porque si Galicia y Asturias, principalmente, mueven sus relaciones, agitan su poderosa influencia, ponen en juego su reconocida habilidad y despliegan la prodigiosa actividad de su carácter y de su genio, conseguirán, á no dudarlo, ese beneficio, porque en último resultado no se trata de una linea cualquiera sin importancia, sino de una de servicio general calificada como tal en la ley de 23 de Noviembre de 1877 y comprendida en el plan general de ferro-carriles marcado en la misma. Y como por otra parte, Segovia ha de trabajar en el mismo sentido, como tambien tiene grandes relaciones que utilizar poderosos resortes que mover, desenvolverá sus medios con energia y actividad, siendo su ayuda con las de las otras Provincias Castellanas una palanca de grandísima fuerza para el logro del fin apetecido.

Marchen unidas todas las interesadas, trabajen con fé y decision, no reparen en fatiga ni sacrificio de ningun género, y el Noroeste triunfará de todo porque suya es la razon y suya la justicia.

Ahora, á los Segovianos corresponde dar el primer impulso; ellos son los propietarios del derecho; ellos los que desde luego deben ejercitarle. La comision gestora que los representa tiene grandes deberes que llenar: penoso trabajo que cumplir; inmensa responsabilidad que arrostrar. Bien conoce su mision, talento de sobra tiene para desempeñarla, siendo de esperar por lo mismo que acierte en la eleccion de medios que la conduzcan á un venturoso fin.

La cuestion es de suyo grave y difícilísima. De su buen planteamiento pende su buena solucion. Estúliela sin descanso, medite sobre ella con profundidad y empréndala con tacto y resolucion. Tampoco hay tiempo que perder; es urgente, urgentísima; que otros se mueven, otros se agitan, otros trabajan diabólicamente

Ahora, ó nunca, Segovianos; ahora ó nunca, Comision gestora; ahora, ó nunca, Autoridades todas. Si perdemos la ocasion, si no sabemos aprovecharla, nuestros descendientes nos pedirán estrecha cuenta en la historia de Segovia.

Ezequiel Gonzalez.

ECOS DE LA PRENSA.

Con objeto de que nuestros lectores conozcan lo que la Prensa periódica, eco fiel de la opinion pública, dice respecto á la cuestion del Ferro-carril del Noroeste, inauguramos hoy esta *Seccion*, seguros de que los abonados á la REVISTA DE LA

SOCIEDAD ECONÓMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS, ansiosos por conocer todos los pareceres que se emitan sobre tan debatido, cuanto, para Segovia, vital asunto, han de agradecerémoslo, pues que solamente así podrán satisfacer su curiosidad, legítima y santa cuando del porvenir y engrandecimiento de su provincia se trata.

En la imposibilidad absoluta de transcribir cuanto los periódicos, que recibimos, dicen, acerca del Ferro-carril, tomamos al acaso los siguientes *recortes*:

FERRO-CARRIL DE SEGOVIA.

Hemos visto con satisfaccion que *La Correspondencia* y *El Liberal* autorizan nuestros conceptos sobre esta importante línea, pues que del escrito que vió la luz en LA CRÓNICA núm. 4896 transcriben íntegros varios párrafos á sus acreditados diarios.

Mucho nos complacería que siguieran mereciendo su aprobacion las ideas que sobre la materia hemos de continuar publicando, y en este supuesto les suplicamos las apoyen y sostengan con su poderosa influencia, ya que eso y mucho mas se necesita para que no continúen por mas tiempo privadas de la debida proteccion las grandes comarcas productoras, que hoy aparecen apartadas del resto de la Nacion.

Es cierto que en España el que no llora, no mama; que los proyectos industriales no vienen estudiados por los Gobiernos con la necesaria antelacion, ni propuestos y llevados á cabo por los mismos en tiempo oportuno.

En cambio hanse concedido sin orden ni concierto caminos de hierro á solicitud de pueblos que supieron manejar la intriga, viéndose por fin la anomalía de proponer un ante-proyecto sobre ferro-carriles construidos, en vez de ejecutarse estos sobre un plan general preconcebido y bien estudiado.

Para que lo absurdo resalte mas, ahora que los hombres pensadores de Europa se preocupan con la idea de reversion de los caminos de hierro, nosotros queremos á todo trance deshacernos de los

del Noroeste que se nos han venido á las manos, costándonos por cierto bastante dinero.

Una sola mirada sobre el mapa geológico de España basta para convencerse de que en Asturias existe una riqueza inmensa de minerales de toda especie, pero principalmente una cantidad imponderable de plata negra (como alguien llamó al carbon mineral) en estado virgen, y como la línea mas corta de un punto á otro es la línea recta, se comprende que la de Segovia por Valladolid, Rioseco y Leon es la llamada á favorecer el tráfico entre Madrid y Oviedo.

Debió ser la primera en el orden de concesion, y puesto que el Estado posee ya parte de ella justo sería que la acabase por su cuenta disminuyendo así en los gastos de transporte lo correspondiente á ciento diez kilómetros de menos que tendría este trazado, siempre que en la seccion del puerto, á imitacion del túnel Mont Cenis, se construyera uno de veintitres kilómetros con el que se evitarían los malos efectos de las nieves, el paso peligroso por innumerables túneles y viaductos y se ahorraría bastante dinero en la construccion.

Como nuestro ánimo no es hoy argumentar, sino presentar datos y cálculos sobre los que libremente se pueda formar opinion, vamos á tratar de que resalten las ventajas que con esta via puedan reportar los fabricantes de Madrid, en el primer elemento indispensable de toda industria, el carbon.

A partir de Mieres (Oviedo) como centro de la gran cuenca carbonífera de Asturias se recorren hasta Leon por el trazado actual ciento treinta kilómetros y medio: desde Leon á Madrid hay en explotacion cuatrocientos trece.

La tarifa asignada á los carbones en España es de 0,079 francos (0,30 de real) en los ferro-carriles construidos antes de 1855 y de 0,059 frs. (0,224 de real) en las nuevas concesiones, por tonelada métrica y kilómetro.

En Belgica pagan 0,03 frs. ó sea 0,114 de real.

A falta de otros, extractamos los siguientes datos del *Moniteur des interets*

materiels de 7 de Mayo de 1855

Precio á que sale la tonelada métrica de carbon en la plaza de Madrid.

	A pié de mi- na.	Tras- portes.	Total.
De Inglaterra Rs. cénts.	40,67	255,00	295,67
» Espiel.	45,45	174,00	217,45
» Belmez.	43,45	171,55	215,00
» Asturias.	47,95	153,00	200,65

Vese por esta tabla que el carbon asturiano sostiene actualmente la competencia con un precio exorbitante figurado á pié de mina.

En capas de metro y medio ó dos metros de espesor no cuesta á boca mina mas que 13,04 la tonelada, pero doblando el precio y clasificando saldria en Madrid por la línea actual.

	Sobre la via.	Tras- porte.	Total.
El cribado.	38,04	153,00	191,04
El todo uno.	26,08		179,08
El menudo.	10,87		163,78

El trayecto de la vía directa no pasará de 433 y medio kilómetros.

Sujetando el calculo á la primitiva tarifa dara,

Cribado.	38,04	130,05	168,09
Todo uno.	26,08		156,13
Menudo.	10,86		140,92

Suponiendo el precio que le corresponde de 0,224, da

Cribado.	38,04	97,10	135,14
Todo uno.	26,08		123,18
Menudo.	10,87		107,97

Si el beneficio de la industria se quiere aplicar la tarifa de Bélgica 0.114 resultará

Cribado.	38,04	49,42	87,46
Todo uno.	26,08		75,50
Menudo.	10,87		60,29

Compréndase bien cual será el fomento y desarrollo de la industria de Madrid, y el de todas las grandes regiones que comprende el trazado de Segovia, con el carbon á tan bajo precio y digasenos si esta línea no debe ser propuesta y llevada á cabo á la mayor brevedad, no ya

subastada por una compañía sino ejecutada con fondos del Estado, toda vez que se trata de un gasto inmediatamente reproductivo, y que el negocio ofrece un gran rédito al capital á invertir, como será fácil probar.

DAVID SAMPIL.

(De la Crónica Mercantil de Valladolid.)

Los Segovianos se muestran muy esperanzados en el éxito del proyecto de Ferro-carril directo del Noroeste pasando por Segovia, contando con el apoyo eficaz y decidido de elevadas personas que muestran mucho interes por una obra de tanta importancia para esta Provincia

(De la Discusion)

La Revista de la Sociedad Económica de Amigos del País de Segovia inserta un artículo suscrito por D. Ezequiel Gonzalez, y en alto grado interesante á las provincias gallegas. Tratase de construir una línea directa que, partiendo de Madrid, atraviase Segovia, Medina del Campo, Benavente, Leon y Astorga, y termine en Galicia. Es indudable que tal proyecto seria utilísimo y de éxito próspero, pero ¿con quien contamos los gallegos para obtener nuevas vías, cuando han quedado abandonadas las que son de absoluta necesidad á no ser que se pretenda viajar á la antigua usanza? Nuestras ilusiones ya están perdidas, nuestras esperanzas fueron ligero sueño del cual nos hicieron despertar bruscamente nuestros representantes, y ya no esperamos más que tristes desengaños.

De los Portugueses nos venga el remedio, y entonces despues de ir á dar al Entroncamento y Elvas, y Badajoz, y de ver de lejos los montes de Andalucía, atravesaremos las llanuras de la Mancha para llegar á la Côte trastornados y llenos de cansancio.

De todos modos es nuestro deber secundar tan oportunas observaciones, y sobre su importancia llamamos la atención de los once diputados, que nos han representado en la discusión del ferrocarril del Noroeste.

(Del Porvenir de Santiago.)

Nuestro estimado colega de Madrid, *La Fé*, ocupándose del Ferrocarril del Noroeste, dice lo que sigue:

«¿Existe alguna sociedad que pueda construir el ferrocarril del Noroeste con ventajas positivas para el Estado? En el Congreso se dijo que ese negocio se había ofrecido por Europa, y que nadie le había aceptado. Y sin embargo, nosotros entendemos que habrá, no una, sino varias sociedades española, francesas, alemanas y hasta rusas, que lo aceptarían de buen grado. Y probablemente, casi con seguridad, podría realizarse el proyecto de una vía férrea que, partiendo de Madrid, desde lo alto de la Castellana, cruzase por Segovia, y yendo directamente á Astorga acortase la distancia que nos separa de Galicia, poniendo en rápida comunicación á los dos grandes puertos españoles: Vigo y Barcelona.

«Es de creer que ese proyecto lo realizaría alguna de estas sociedades, acaso comprometiéndose á hacer las obras en cuatro ó cinco años y pidiendo la subvención en veinticinco, en cuyo tiempo quedarían amortizados el interés y el capital del coste del ferrocarril, que luego el Estado explotaría por su cuenta, ó dándolo en arrendamiento con las condiciones más provechosas para el país en general.

Tan enlazada está la cuestión del Noroeste con el ferrocarril directo á Madrid por Medina del Campo y Segovia, que es imposible ocuparse de una línea sin pensar también en la otra, como que es la mejor solución que puede darse, si es que se quiere establecer la necesaria competencia y que los proyectos del Norte, funestos para estas provincias, no lleguen á realizarse.

Cuando, gracias á *La Revista de la Sociedad Económica Segoviana*, empezamos nosotros á ocuparnos del ferrocarril directo, no faltó quien considerase irrealizable nuestro deseo, y hasta llegamos á sospechar si tendrían razón los que tal afirmaban, pero hoy, al ver que un periódico como *La Fé*, generalmente bien informado, no solo cree probable sino hasta casi segura la realización del proyecto, y considerando que por nadie se

ponen en duda las inmensas ventajas que el Ferrocarril directo reportaría, insistimos en nuestro propósito de trabajar cuanto nos sea dable, hasta conseguir sea un hecho este proyecto que tanto nos interesa,

Fíjense, pues, todos, en la importancia que tiene el Ferrocarril directo, y aquellos que por su posición y circunstancias puedan influir poderosamente en las decisiones del Gobierno, prepárense, para cuando este asunto se lleve á las Cortes, á prestar todo su apoyo á fin de que se acuerde la construcción, á la vez que se resuelva, del modo que más conviene al país, la cuestión del Noroeste.

No se nos oculta que la provincia de Avila, y tal vez las de Valladolid y Palencia, se opondrán enérgicamente á que se lleve á cabo el proyecto, y serán auxiliadas por la empresa del Norte, pero en cambio están con nosotros los países que salen beneficiados, y por eso Galicia y Asturias, Segovia, Zamora y Salamanca, ayudarán nuestros esfuerzos, porque se trata del bien general por más que sea preciso aminorar la importancia de alguna de aquellas provincias.

(De la Crónica de Leon.)

Vencidas muchas dificultades y obviados los obstáculos que se oponían á la realización del proyecto, há tiempo iniciado por distintas é importantes personas de esta provincia, relativo al Ferrocarril de la misma, á la apatía y á la inercia ha sucedido la actividad más plausible, hasta el punto de que hoy día se encuentran muy adelantadas las negociaciones, que es de esperar den un favorable resultado para la rica provincia de Segovia, desprovista hasta la fecha de la más pequeña línea férrea.

El ferrocarril proyectado arrancaría del barrio de Chamberi, de esa córte, atravesando el Guadarrama por un solo túnel, pasando por este real sitio y Segovia á Medina del Campo, adelantando hasta este punto á la línea del Norte 50 kilómetros, y enlazando en el mismo con el de Zamora; desde esta capital partirá á Benavente, de donde arrancarían dos vías, una que enlazaría con la de Asturias en Leon, y otra con la de Galicia en Astorga, ganando en total unos 150

kilómetros á la actual línea del Norte. Este proyecto de gran interés, no solo para la provincia de Segovia, siné tambien para todas las de Castilla la Vieja y especialmente para las de Galicia y Asturias, tengo entendido será defendido en una enmienda presentada por el diputado Sr. Oñate (Don José) cuando sea discutido en el Congreso, el ferro-carril del Noroeste.

(De la correspondencia de España.)

FERRO-CARRIL.

En la «REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONÓMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS,» se publicó el siguiente artículo que nos parece del mayor interés para esta provincia:

(Aquí inserta el artículo que con el título de «Ferro-carril» y suscrito por nuestro apreciable amigo Don Marcelo Lainez, apareció en el núm. 7 de nuestra REVISTA correspondiente al día 6 de Agosto último.)

Publicamos íntegro el artículo tomado de la REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONÓMICA, á pesar de su larga extension, para poner de una vez á nuestros lectores en conocimiento del importante asunto de que se trata, y que siendo una solucion grandiosa para la cuestion de los ferro-carriles del Noroeste, puede dar una idea de los titánicos esfuerzos de que puede ser el Norte capaz para eludir una rivalidad tan temida, y de los que el Noroeste debe ser capaz tambien para lograr su independencia.

(El Eco de Asturias.)

SUETOS.

Ha sido nombrado Presidente de la Sub-Comision mixta del Ferro-carril Segoviano nuestro querido amigo el ilustrado Concejal Don José María de Ochoa.

Las estrechas relaciones de amistad que al Sr. Ochoa nos unen, nos impiden hacer ninguna clase de elogios por tan acertada eleccion.

Hemos tenido el gusto de leer una carta del Diputado á Córtes por Astorga, en la cual manifiesta sus deseos de que llegue pronto á ser un hecho, la construccion del Ferro-carril directo de Madrid á Galicia, pasando por Segovia, idea tan apoyada y tan brillantemente defendida por las Autoridades, corporaciones y habitantes de esta Ciudad.

Reciba el parabien mas cumplido la sub-comision de Segovia por lo acertadamente que ha sabido dar comienzo á su delicado encargo, y recibamos todos los Segovianos la mas cordial enhorabuena por el buen sesgo que toman nuestros asuntos.

La Sociedad Económica Segoviana de Amigos del Pais ve aumentarse, afortunadamente, el número de Sócios: entre los que ayer fueron presentados, recordamos á los Señores Don José de Ramos, Coronel Capitan de Artillería; Don Julian Gil Rodriguez, Médico y propietario; Don Ricardo Aranaz, Comandante Teniente de Artillería; D. Francisco Manso, Ingeniero de Montes y Don Miguel Alvarez Mir y Losada, rentista del Estado.

Bien venidos sean estos señores, que, por lo mucho que valen y representan, están llamados á prestar importantes servicios á la SOCIEDAD, que hoy les recibe con los brazos abiertos.

Segun han podido ver nuestros lectores, en la Seccion «Ecos de la Prensa» nuestra voz ha despertado á las Provincias interesadas, en el proyecto del Ferro-carril del Noroeste á Madrid, pasando por Segovia, que se aprestan á luchar por la justa causa que defendemos.

No desmayemos, pues, ante los obstáculos que puedan presentarsenos, y nuestra será la victoria, por que ante la justicia, la union y el derecho, los maquiavélicos planes de nuestros enemigos, n prevalecerán.