



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV.

SEGOVIA 30 DE SETIEMBRE DE 1879.

NUM. 16.

SUMARIO.

Exposición que la provincia de Segovia eleva á S. M. el Rey (Q. D. G.) para que se interese por la favorable resolución del ferro-carril directo del Noroeste.—Mas sobre el Noroeste.—Ferro-carril: Crónica de la sesión del 25 del actual.—Exposición á las Cortes, en súplica de la supresión de los Portazgos.—Ecos de la Prensa.

EXPOSICION

ENTREGADA A S. M. EL REY (Q. D. G.)

por la Comision gestora del ferro-carril directo del Noroeste suplicándole se interese en la favorable resolución de este asunto.

SEÑOR:

No en representación de agravios, que ellos no arraigan en esta noble y generosa tierra, pero sí en demanda de protección y de justicia acude hoy á V. M. Segovia, que, victima de un error funes-

to, yace en la más dolorosa postracion, sintiendo como sus fuerzas se consumen estérilmente, aislada del movimiento y privada de la vida que á los pueblos comunican las modernas vías. Su gloriosísimo pasado, la honradez y laboriosidad de sus hijos, el genio industrial de sus habitantes, tan brillantemente manifestado en la historia, como las condiciones de su suelo y sus circunstancias todas, se aunan para protestar de este aislamiento; y hoy que la ocasion de nuevo se presenta y en breve se há de discutir el proyecto de ley del Ferro-Carril del Noroeste, Segovia llega hasta V. M. y eleva respetuosamente su voz, exponiendo á su altísima consideracion las razones de conveniencia general y de severa justicia que la asisten para que el trazado de la línea proyectada, pasando por su tierra, sea un nuevo germen de riqueza y prosperidad, en armónico concierto sus intereses con los generales de la Nacion, que tanto, debe á V. M. y de quien, fundamente, espera aún más venturosos dias.

Es indudable, Señor, que la línea del

Noroeste si há de morir en un punto, cualquiera que este sea, de la del Norte, será una dependencia de esta, nó una línea de interés general, y siempre tributarias de ella aquellas Comarcas, tan ricas é industriosas, cuando sus producciones pudieran llegar á los ámbitos de la Nación, construida la línea directa, con un recorrido de 150 kilómetros ménos desde los Puertos de Asturias y Galicia hasta Madrid; salvando las bifurcaciones y de la línea del Norte en Palencia y las más acentuadas de la Provincia de Avila; libres por manera igual de hacer forzosamente uso, en gran parte, de una línea mal construida, dirigida por un terreno árido, escabroso y muy accidentado y con el mayor y tan considerable aumento de trayecto: dificultades al tráfico cuyas deplorables consecuencias se miden por el decrecimiento de la riqueza pública, y cuyo desarrollo no entraña solo la idea de beneficios materiales sinó las más elevadas de moralidad y de justicia.

Y de no tomarse este partido, de no dirigir la línea del Noroeste por Segovia, hasta hoy tan desatendida como dispuesta siempre á todo linage de sacrificios, de no disponerse que aquella construcción se realice en armonía con la enmienda al proyecto de Ley presentada por el dignísimo Diputado Sr. Oñate, y que firmen representantes celosos de los intereses generales, inútil és el concurso, como és inútil la subasta para la adjudicación de aquellas obras: solo la Compañía del Norte podrá presentarse á el acto de la licitación, pues, evidente es, que toda otra empresa habría de ver esterilizados sus esfuerzos, sofocadas sus aspiraciones, pagando tributo y rindiendo vasallage á una Compañía que, dentro de las disposiciones legales, encontraría facilidad para gravar los productos de aquellas regiones que piden con vivo anhelo lo que sus colindantes alcanzaron yá de tiempo atrás.

Señor, la Ley de 11 de Julio de 1856 reconoció á la provincia de Segovia derecho á una línea directa desde Madrid, pasando por su Capital y esto, que en justicia se le debe, vienen á exigirlo los inte-

reses de las provincias todas: tal és el maravilloso concierto de lo justo con lo útil; y si la súplica de Segovia es escuchada, si su reclamación fuera atendida, como debe esperarlo de la magnanimidad de V. M. y de la Sabiduría de las Córtes, el Norte y el Noroeste, como el Centro y el Mediodía, y las provincias de Ultramar también, tocarían luego las favorables consecuencias de tan acertada resolución.

Si, pues, la conveniencia lo aconseja y la justicia lo exige, Segovia espera en el amor de V. M. á sus pueblos y confía en los preciosos sentimientos que á V. M. animan; la línea directa del Noroeste, prolongada por Segovia y pasando por el Real Sitio de San Ildefonso, á Madrid, sería, á no dudarlo, copioso manantial de beneficios para la Nación, al par que timbre glorioso añadido á la yá esplendente Corona que ciñe V. M. cuya vida guarde Dios muchos años.

Segovia quince de Setiembre de mil ochocientos setenta y nueve.—Señor: A L. R. P. de V. M.

Por la Diputación provincial: Anacleto Perez Rubio.—Valentin Sanchez de Toledo.—Mariano Perez Balsera.—Mariano Villa.—*Por el Ayuntamiento de esta Capital:* Marqués de Lozoya.—Modesto García.—Francisco Catáneo.—Francisco Santuste.—José María de Ochoa.—Pedro Ochoa.—Julian Gil Rodriguez.—Antonino Sancho.—Pedro Rivas.—*Por la Sociedad económica de Amigos del País:* Guillermo Martinez.—Sabino de Muncig.—Mariano Blanco.—Mariano de la Torre Agero.—Federico de Orduña.

MAS SOBRE EL NOROESTE.

Una cuestión de vida ó muerte para la Agricultura, la Industria, el Comercio, la riqueza en general de las provincias gallegas y castellanas, y hasta para el engrandecimiento é independencia de la pátria, reclama, ahora como nunca, de nuestros ayuntamientos y Diputados á

Córtes un esfuerzo patriótico y civil en defensa de la justicia, nunca reñida con el interés legítimo de los individuos ó de las colectividades.

Segovia se dirige á sus hermanas en la convicción mas íntima de que su voz hallará eco en el corazón de todos y cada uno de los contribuyentes que aislados, y abatidos, trabajan y producen en Orense, Lugo, Pontevedra, Coruña, Oviedo, Leon, Santander, Palencia, Burgos, Valladolid, Zamora y Salamanca.

En efecto, de la solución que se dé al debatido problema de las líneas del Noroeste, depende el porvenir de Galicia, Asturias y Castilla; todo acto de debilidad, toda condescendencia interesada, toda apatía indiferente puede colocarnos, y nos colocará de seguro, en condiciones desventajosas para luchar noblemente dentro del campo libre del trabajo; la pérdida de esta ocasión es la pérdida de nuestra última esperanza.

¿Olvidaremos los timbres de nuestra historia, y permitiremos que disponga de nuestros destinos la intriga de mezquinos intereses por carecer de valor para defender nuestros derechos?

No: no lo creemos posible, y, por lo tanto, vamos á recordar á las provincias hermanas los principales peligros que nos amenazan, si en vez de una solución nacional y estrictamente amoldada á nuestra legislación, triunfase una decisión amañada ó un inicuo monopolio.

Inoportuno sería recordar aquí los términos de la ley, pendiente de aprobación ante los cuerpos colegisladores, para asegurar la terminación de las líneas férreas de Asturias y de Galicia. Dictada por una aspiración noble y patriótica, pudiera entregar, á discreción de un monopolio, intereses que no pueden ser indiferentes para los representantes de las provincias gallegas y castellanas. Así lo comprendieron los Diputados de la Nación, y este temor debió asaltar también al insigne presidente del Consejo de Ministros, cuando la ley está en suspenso todavía.

Afortunadamente no faltaron Dipu-

dos de una solución poco meditada, y algunos no solamente indicaron el verdadero remedio contra toda tendencia monopolizadora, sino que tuvieron la dicha de formularle en una enmienda que entraña un principio de alta moralidad, á la vez que es, á no dudarlo, la única salvaguardia de nuestros más caros intereses.

En lugar de una soñada igualdad de tarifas, imposible en la práctica, injusta en el fondo é irritante en su objeto, espusieron aquellos dignos representantes que el verdadero modo de proteger al trabajo, en toda la región del Noroeste de la Península, era emanciparle de trabas, acortando la distancia entre los puertos y el Centro por medio de una línea de Ferro-carril que le redimiera, en lo posible, de obstáculos y gabelas de una vez y para siempre.

Hé aquí como la fuerza misma de las cosas puso de relieve, al fin, la solidaridad de nuestros intereses y por qué modo y manera no puede ser indiferente, para nosotros los castellanos, la solución que se dé al problema de las líneas llamadas del Noroeste.

Lejos de nosotros toda idea de exclusivismo, todo sentimiento de hostilidad hacia cualesquiera empresa. Respetamos á todos por igual, agradecemos sus servicios y deseamos que los capitales empleados en la obra de nuestra regeneración encuentren entre nosotros la remuneración legítima á que aspiran y que merecen; pero estos sentimientos de justicia y gratitud no pueden ni deben borrar en nuestros pechos otros mas comprensivos y elevados que se encuentran resumidos en el amor á la patria. Del propio modo que respetamos todo legítimo interés, debemos procurar con energía que sean respetados y atendidos los grandes intereses, sobre los cuales se fundan la grandeza y la prosperidad de los pueblos. Harto conocemos la situación á que nos han traído nuestras desventuras para pretender esquivar del campo de una competencia lícita á ninguna de las poderosas empresas que vengan en nuestra ayuda; y, sin embargo, nadie podrá negarnos el derecho de lamentar

que una solución determinada venga á hacer árbitro de nuestros destinos á una sola Compañía.

Porque es menester recordarlo y tenerlo muy presente. El monopolio de los Ferro-carriles en manos del Estado puede convenir por razones mas ó menos válidas de alta política; el monopolio de las grandes redes por el *capital nacional* tiene sus ventajas á la par que sus desventajas; empero el monopolio de las modernas vias de comunicacion en manos del *capital extranjero* ofrece tales peligros en las eventualidades probables del porvenir, que el Gobierno español no podrá menos de reflexionar una y otra vez antes de decidirse á apoyar el monopolio de todas las arterias de movimiento y de vida aquí, en nuestra España, cuya situación político-económica es tan excepcional, que, ni pueden hacerse valer en favor de la centralizacion los argumentos ofrecidos en Prusia, en Bélgica ó en Francia, ni existe una sola razon en que se apoye, como no sea el interés mercantil de este ó del otro grupo explotador de nuestro comercio y exportador afortunado de una parte pingüe de nuestra riqueza.

Es posible que además de los argumentos con tendencia á centralizar el tráfico, inaplicables á España por las razones que acabamos de indicar, se combata la realizacion de la línea directa desde Astorga y Leon por Benavente, Medina y Segovia á Madrid, volviendo á resucitar la cuestion de las mal llamadas líneas paralelas. Aquí preciso es tener presente en primer lugar que la parte de la línea directa desde Astorga y Leon por Benavente á Medina, está incluida en el plan general de nuestros Ferro-carriles, despues de haber sido recomendada por todas las Comisiones é informaciones hasta el dia. Tambien se encuentra incluida en el plan general de nuestros Ferro-carriles la línea desde Madrid por Segovia á Valladolid, y, de consiguiente, dentro de nuestra legislacion toda la dificultad queda reducida á torcer la línea de Madrid á Valladolid (cuyo objeto es limitado y cuya utilidad es problematica)

unos cuantos kilómetros hácia Occidente, para poner en comunicacion directa, con la capital, toda la parte de Portugal y España, comprendida entre la línea de la Beira alta, actualmente en construccion y el puerto de Gijon en Asturias.

Esto en cuanto á la cuestion legal. Con respecto á la cuestion económica, permítasenos combatir, una y otra vez, con las armas de la esperiencia y de la lógica, el error fundamental de quienes sostienen que la construccion de un camino de hierro, sea cual fuere su direccion puede perjudicar á la larga á los demás construidos, aminorando su tráfico. Este argumento, tan viejo como el mundo, se ha reproducido y reproduce á cada nuevo adelanto humano. Nace, de confundir la memontánea perturbacion que ocasiona cualquier método nuevo para hacer mas pronto y mas barato, con los incuestionables beneficios que todo adelanto proporciona á la Comunidad; tiene su origen y su asiento en el error de aquellos que pretenden que el bienestar de los mas se ha de sacrificar á los mezquinos intereses de los menos. Construida la línea directa, gracias á la cual se acortaría, mas de cien kilómetros, el trayecto entre Vigo y la Coruña y Ferrol y Gijon y la capital de la monarquía, es seguro que el Ferro-carril del Norte recogería, mas ó menos pronto una parte del movimiento creado, así como si el problema puesto á discusion se resolviera por un criterio monopolizador, una cuarta parte de la poblacion peninsular pagaría eternamente un tributo indebido á los afortunados poseedores del injusto é irritante privilegio.

Resulta, pues, que ya se considere la cuestion bajo el punto de vista legal, ya bajo el económico ó científico, nos asiste plenísimo derecho para reclamar de las Córtes y del gobierno el único remedio racional contra el abandono en que nos encontramos, y Segovia con fé inquebrantable en su derecho, levanta una vez mas su voz, deseosa de que el problema de las líneas del Noroeste se resuelva en la próxima legislatura dentro de la estricta legalidad, en los térmi-

nos que reclama el interés nacional, y á este fin suplica á todas las provincias y ayuntamientos interesados como ella en objeto tan plausible, que unan sus esfuerzos á los suyos, mediten en los resultados que producirán la indiferencia ó el silencio, y recomienden y hasta exijan de sus representantes la defensa de sus intereses sacratísimos. Que unidos todos y sin escepcion en un sentimiento comun de noble y levantado patriotismo, opongán la verdad, la justicia y la conveniencia nacional á las gestiones influyentes de aquellos nunca dispuestos á sacrificar su interés particular al bienestar de nuestra España.

Solo así podremos hacer valer ante la representacion nacional nuestros indisputables derechos. El tiempo urge y no hay que perder un momento para organizar una accion enérgica y solidaria. Si dejásemos pasar esta ocasion en la apatía, á nadie podríamos culpar despues de los males que de seguro serán nuestro castigo.

Por la Diputacion provincial: Anacleto Perez Rubio.—Valentin Sanchez de Tole-

do.—Mariano Perez Balsera.—Mariano Villa.—*Por el Ayuntamiento de esta Capital:* Marqués de Lozoya.—Modesto García.—Francisco Catáneo.—Francisco Santiuste.—José María de Ochoa.—Pedro Ochoa.—Julian Gil Rodriguez.—Antonino Sancho.—Pedro Rivas.—*Por la Sociedad económica de Amigos del País:* Guillermo Martinez.—Sabino de Muncig.—Mariano Blanco.—Mariano de la Torre Agero.—Federico de Orduña.

Esta SOCIEDAD ECONÓMICA en Sesion celebrada el dia 13 del actual, acordó despues de cumplir las prescripciones reglamentarias, elevar á las Córtes la exposicion que á continuacion insertamos, haciendo ver los grandes perjuicios que á la Agricultura, la Industria y el Comercio ha ocasionado el establecimiento de los Portazgos, y la que deberá remitirse además con carta de recomendacion á las demás SOCIEDADES ECONÓMICAS, Juntas de Agricultura y otros centros análogos.

A LAS CORTES.

LA SOCIEDAD ECONÓMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAÍS, cumpliendo con uno de los fines de su instituto, tiene la alta honra de dirigirse á las Córtes de la Nacion en demanda de proteccion para la industria, la agricultura y el comercio.

A muy luego de establecidos los Portazgos, principió á recibir quejas de multitud de industriales y comerciantes, rogándola levantara su voz contra los inmensos perjuicios que habian de causar á todas las clases. No queriendo pecar de ligera, ni menos de precipitada, ha venido estudiando este asunto con calma y pensando sobre él con madura reflexion, y solo despues de adquirido el mas profundo convencimiento de los grandes males que los portazgos están originando, y de los mayores que en ló sucesivo han de producir, se ha decidido esta Sociedad á reclamar contra ellos viniendo así en ayuda de la industria y del comercio.

Los Portazgos, institucion antigua, hija de un funesto error económico, atacados en el libro y en el periódico y anatematizados bajo todas formas por la opinion pública, desaparecieron hace muchos años, del complicado rodaje de la administracion española. Una larga y fatal esperiencia habia demostrado las trabas que á la libre circulacion oponian, enseñando tambien una dolorosa practica que la buena conservacion de las vias públicas, objeto principal de su establecimiento, era un verdadero mito por ser insuficientes sus exigidas utilidades para llenarle. Preciso era rendir homenaje á los sanos principios de la Economía política, favoreciendo las leyes de la produccion y del cambio, y las de la oferta y la demanda por medio de una disposicion encaminada á su desarrollo, y de niugun modo podia conseguirse mejor por el pronto que suprimiendo esa gabela injusta y odiosa.

No tardaron en tocarse sus beneficiosos efectos, pues alentado el comercio con la libre circulacion de las mercancias por haber desaparecido ese pesado tributo, aumentó sus pedidos á la industria, redoblando esta á su vez los esfuerzos y creándose otras nuevas á impulso del aliciente ofrecido por una constante demanda. Viéronse pobladas las vias públicas; aumentado el tráfico

bajo todas sus formas; en creciente progresion el consumo por la baratura; prodigando sus esfuerzos el trabajo y recibiendo la produccion un grande impulso, precursor del bien estar general que á todas las clases habia de alcanzar. Y como ese movimiento no era limitado, como fecundizaba por igual todo y á todos, no fué ciertamente el Fisco al que menor parte tocase en el reparto de esos beneficios, pues habiendo brotado nuevas industrias, aumentóse tambien de un modo muy notable la riqueza imponible, creciendo el número de contribuyentes y por consiguiente los ingresos que de ellos afluan á las arcas del Tesoro.

De esperar era que ese progreso en la práctica de las buenas ideas económicas no viera delante de sí obstáculo ninguno, parecido siquiera al que por tanto tiempo se habia opuesto á su realizacion, ni menos que volviera á surgir de nuevo en las vias públicas la cadena, signo representativo de la antigua tirania ostentado en muchos edificios, é instrumento fatal que paralizaba la circulacion en esas grandes arterias de las Naciones. No esperaban, ciertamente, la industria y el comercio, no podian esperar, en verdad, la resurreccion de ese grande error económico-administrativo, porque la esperiencia venia demostrando de muy atrás que si el progreso político está sugeto todavia á esa intermitencia de accion y reaccion hija de una marcha precipitada de los pueblos en el camino de su regeneracion, el progreso financiero, avanzando siempre con paso lento, asegura de un modo estable sus conquistas sin miedo á nuevos retrocesos, fundadas como lo están en la ciencia y en una inteligente observacion.

Vana esperanza, sin embargo, porque el Fisco, guiado de antiguos resabios, inclinado por ellos á mirar con ojos de aumento la ganancia del productor y atento de continuo á gastar, y jamas á economizar, vió en las carreteras una nueva fuente de riqueza con que poder hacer frente en parte á sus crecientes apuros, y acariciando viejos errores echóse de lleno en sus brazos creando de nuevo aquellas fatales barreras, contra las cuales, siglos enteros habia venido luchando la ciencia. Alguna razon habia de alegar en apoyo de su establecimiento por mas especiosa que fuese, y esa razon, que en realidad solo se funda en un verdadero absurdo económico, no podia ser otra sino la muy peregrina y desacreditada de contribuir al sosten de las carreteras los que mas directamente usan de ellas, gastándolas y deteriorándolas. Por ese falso principio, preciso será sostener como axiomático que todos los servicios públicos deben pagarse indirecta y separadamente y que aparte de los tributos generales de donde reciben su vida, es indispensable que el contribuyente satisfaga un impuesto por el cántaro de agua que saca de la fuente, por el baño que toma en el rio, por el paseo que da bajo una arboleda, por la luz que de noche recibe en las calles, por su entrada en el templo católico y por los miles y miles de servicios que por do quiera le presta el Estado.

¿Dónde iriamos á parar con tan funestas teorías, si reduciéndolas á la práctica se quisieran convertir en hechos? ¿Qué sociedad podria existir en semejantes condiciones? Pues si á la simple vista se advierte lo profundamente absurdo de ellas ¿qué razon hay para eximir de un tributo cualquiera al que saca agua de la fuente, ó se baña en el rio, entra en el templo, ó se pasea de noche alumbrado por los faroles de las calles, y exigirsele al que camina por una carretera, siquiere lo haga á caballo, ó en un carruage? ¿No sostiene el Estado todos esos costosísimos servicios públicos, atendiéndolos igualmente con el producto general de las contribuciones? Y siendo así, ¿porqué gravar con un tributo el tránsito forzoso por las carreteras cuando con él se fomenta la industria y el comercio, riqueza imponible y efectiva á favor del Estado, y dejar libre al que se pasea en los jardines públicos ó por las calles alumbradas, cuando muchas veces se hace por mero recreo y sin utilidad para la administracion?

No se concluiría nunca si fueran á exponerse todos los argumentos que se agolpan á la imaginacion en contra del único motivo, ó mejor dicho, pretesto alegado en defensa de la antieconómica medida que viene combatiendo en este escrito la SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS. Y si que ha venido á resucitar los antiguos Portazgos, en el terreno práctico sucede lo mismo por los grandes perjuicios que á los intereses particulares y públicos está ya irrogando.

Avaro el Fisco de muchos y nutridos ingresos ha recrudecido los males antiguos, tendiendo por todas partes la extensa red de esas barreras y aprisionando en sus estrechas mallas toda clase de movimiento. En su primitiva época recorrianse grandes trechos de carretera, sin tropezar con la cadena, y concretando esta indicacion á hechos prácticos diremos que desde Segovia á Madrid solo dos Portazgos se encontraban; pero hoy se han establecido tan espesos, que por todas partes y en todas direcciones chocan con ellos el viagero y el traficante, no andando apenas dos leguas sin verse detenidos y estrujados. Resultado de esto es que en un viaje de quince ó veinte leguas de ida y otras tantas de vuelta, se vé precisado á dejar el carretero en los Portazgos los seis ó siete duros que apenas le proporciona de ganancia su carro; y como sin esa pequeña utilidad es imposible hacerle moyer, son muchos los que han suspendido en esta Provincia el tráfico dándose de baja en su industria. Lo mismo sucede en parte con el transporte á lomo y hasta con los paseos á caballo y viajes cortos de recreo, pues indignado con muchisima razon todo el mundo al verse detenido en su camino, se defiende de esa nueva socaliña abandonando las carreteras, dando

grandes rodeos, buscando los antiguos caminos de herradura y haciendo nuevas sendas y trochas con perjuicio de la propiedad particular y de la agricultura, pues huvendo de ese odioso impuesto se atraviesan tierras sembradas y todo se atropella. Y no es esto solo, sino que si de aquí surgen riñas y cuestiones desagradables que en varios casos han degenerado en delitos, ocurren también pérdidas de consideración, como ha sucedido á bastantes traficantes que llevando sus caballerías cargadas por atajos, malos pasos y sendas quebradas, se han desgraciado algunas, viendo desaparecer los infelices en pocos momentos esos instrumentos de su industria y ese capital, adquirido á costa de mucho trabajo y grandes privaciones.

Estas son y no pueden menos de ser las consecuencias obligadas de ese fanestísimo error económico, que si por el pronto proporciona alguna pequeña ventaja á la administración aumentando sus ingresos, muy luego los verá bajar notablemente al desaparecer una porción de pequeñas industrias con la paralización del tráfico, la escasez del consumo y la disminución de los cambios. Pregúntese á los arrendatarios de los Portazgos y ellos confirmarán esa verdad, diciendo estar desiertas las carreteras por haber cesado en gran parte el transporte á lomo y en carruages y hasta el movimiento de viajeros, y asegurando haberse equivocado en sus cálculos y estar ya sufriendo graves pérdidas en términos de haberlos abandonado varios de ellos y perdido también sus respectivas fianzas. Quiere decir que el establecimiento de esas injustas barreras, causando inmensos perjuicios á la industria y al comercio, entorpeciendo la libre circulación, dificultando el consumo y cegando no pocas fuentes de bien estar, ha de perjudicar también de un modo muy hondo los intereses del Fisco con la necesaria desaparición de mucha parte de riqueza imponible, viniendo también en último término á herir á los únicos que de ellas podían sacar algún beneficio, á los asentistas ó rematantes.

¡Perjuicios para todos; utilidad para nadie! He aquí en cuatro palabras formulado el proceso de esa fatal medida. Bien puede decirse de ella lo que el bondadoso Clemente catorce cuando, al extinguir una célebre y poderosa Sociedad, pronunció aquella profunda frase de: *Una onza de bien; una tonelada de mal.* Esa es la historia de los Portazgos; mal en todo y para todos; bien para nada, ni para nadie. La imaginación se asombra al ver en el siglo del vapor y de la electricidad entorpecido, detenido el movimiento en las vías públicas por la cadena del Portazgo! Un paso más en el camino de los errores, y muy luego puede llegarse á los gremios y á los diezmos.

La SOCIEDAD SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS, protectora de la agricultura, de la industria y del comercio, faltaria á uno de los principales fines de su instituto, si oyendo con indiferencia las sentidas quejas de sus paisanos, no levantara su voz en defensa de intereses tan importantes. No la es indiferente, no puede serla indiferente la suerte del pobre labrador, del atrasado industrial y del cohibido comerciante. Sobre todos ellos, así como sobre el recargado propietario, pesa, como una losa de plomo, un cúmulo inmenso de fuertes tributos que les agobia paralizando todos sus esfuerzos y arruinándolos, y es por demás injusto haber agravado esa triste situación con una nueva gabela, irritante en su fondo, y hasta depresiva de la dignidad individual en su forma.

Por eso clama contra ella esta SOCIEDAD, suplicando á las Cortes respectuosamente, se dignen suprimir los Portazgos y hacer leyes que alivien las cargas públicas, favoreciendo la producción y el consumo y mejorando con ellas la tristísima y desgraciada suerte de los pueblos. Así es de esperar de la justificación y alta sabiduría de los legisladores de la Nación, cuya vida guarde Dios muchos años.

Segovia 15 de Setiembre de 1879.

COMISION DEL FERRO-CARRIL.

Resumen de la Sesion que celebró el dia 25 del actual.

Bajo la Presidencia del Sr. Conde de los Villares, Senador del Reino por esta Provincia, se reunieron en la noche del dia 25, en el Salon de Sesiones del Ilustre Ayuntamiento, la casi totalidad de los Sres. que componen la expresada Comision, faltando solo alguno por estar ausente de esta Capital, como sucedió al Sr. D. Hipólito Finat. El Sr. D. José Oñate, autor de la enmienda tantas veces indicada, concurrió también á esta Junta.

El Sr. D. José Maria de Ochoa, como Presidente

de la Sub-comision manifestó que el objeto de la reunion era el dar cuenta la Sub-comision de los trabajos que habia realizado desde la Junta anterior, del resultado que habia obtenido hasta el dia y poner en su conocimiento otros varios asuntos que creía necesitaban deliberacion y aprobacion. Hizo el Sr. Ochoa presente en primer término, que la Sub-comision se habia ocupado en remitir la Circular acordada sobre este asunto á todas las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, Sociedades económicas y prensa periódica de varias provincias, sobre todo de las más interesadas en esta cuestion, á todos los Señores Senadores y Diputados á Cortes y á un gran número de particulares que se habia juzgado podrian contribuir por cualquier concepto á conseguir la obtencion del ferro-carril directo; manifestó que se habian recibido ya numerosas adhesiones de

diferentes Corporaciones é individuos, todas ellas muy favorables á la idea emitida, ofreciendo su leal apoyo y cooperacion; que á todas está contestando la Sub-comision, para lo que se habia dividido en Secciones de tres individuos cada una con objeto de hacer el trabajo más facil y llevadero, por que indudablemente serian muy numerosas las que irian sucesivamente llegando

Dió cuenta el Sr. Ochoa del resultado de la visita á S. M. el Rey, á S. A. la Princesa de Asturias y al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros; y que la Comision, que asistió á este acto presidida por el Sr. Gobernador civil de la Provincia y compuesta de varios de los Sres. individuos de la Sub-comision, del Sr. Conde de los Villares, Sr. Alcalde de Segovia, y Sres. D. José Oñate y D. Hipólito Finat, salió sumamente complacida de la audiencia con S. M. que manifestó su deseo de contribuir por su parte al logro de tan noble aspiracion en su justo afan por ayudar al progreso de sus pueblos y muy especialmente de esta tierra que tantas muestras de afecto le tiene dadas; varios de los Sres. individuos de la Comision le dieron detalles y datos sobre el particular, que S. M. escuchó con interés y benevolencia, concluyendo con poner en sus Reales manos la exposicion cuya copia íntegra encabeza este número de la Revista y un plano, en el que se habia marcado con claridad y precision el trazado de las líneas del Norte y Noroeste con objeto de poner de manifiesto á simple vista la justicia que asiste á Segovia en su actual peticion.

S. A. la Serma. Sra. Princesa de Asturias manifestó en la conferencia que posteriormente celebró con ella la Comision iguales benévolos sentimientos; y el Excmo. Sr. D. Arsenio Martinez Campos la dió á conocer por último despues, que como Segoviano deseaba contribuir al progreso de su patria y que en cuanto fuera compatible con la posicion que hoy ocupaba, seria su mayor anhelo contribuir á llevar á efecto el proyecto que la Comision le recomendaba, la que le entregó otro plano con los mencionados trazados.

Se dió cuenta despues de una interesante comunicacion que la Excmo. Diputacion provincial de Zamora habia dirigido á la de Segovia y se acordó la contestase esta con arreglo á las bases indicadas al efecto.

Leyóse una carta de D. Meliton Martin ocupándose de este mismo asunto y remitiendo un artículo para que la Comision hiciese de él lo que juzgase más oportuno; la que acordó adoptarle desde luego y autorizar su publicacion en el presente número de la REVISTA: que se contestase al mismo tiempo al Señor Martin, dándole las gracias por sus indicaciones y buenos deseos y expresándole que veria con satisfaccion el que la siguiese exponiendo sus ideas sobre el particular, ya verbalmente, si le fuera posible, en lo que la Comision recibiria una especial complacencia, ya por escrito si de otro modo no pudiera ser

Tambien se dió cuenta de una comunicacion del Señor Gobernador civil de la provincia, en la que manifestaba que, deseando contribuir la Junta pro-

vincial de Agricultura, Industria y Comercio, á los trabajos que con motivo de la cuestion pendiente sobre el ferro-carril se estaban haciendo, habia nombrado, por si se aceptaba su cooperacion, á los Señores D. Gregorio Bayon, D. Ezequiel Gonzalez y D. Marcelo Lainez, con el objeto indicado, y la Comision por unanimidad acordó admitir como tales representantes en su seno á los referidos Señores.

Se leyó tambien una carta del Sr. D. Antonio de Ochoa en la que exponia que, habiendo estado bajo su direccion la publicacion de la REVISTA de la SOCIEDAD ECONÓMICA por indicacion de los Señores que componen la Comision, mientras ha estado ausente el Sr. D. Marcelo Lainez, encargado por la SOCIEDAD ECONÓMICA de este trabajo, hoy que ya habia regresado aquel, cesaba en su cargo y pedia se le dispensase si alguna falta involuntaria hubiere cometido; la Comision acordó darle las gracias por sus trabajos y suplicarle continuara auxiliando la publicacion de la REVISTA en razon á que la frecuencia con que ahora se publica hace esta tarea muy pesada para que la desempeñe solo el Sr. de Lainez.

En vista de las indicaciones hechas por la «Epo-ca» contrarias á las actuales aspiraciones de Segovia y con las que se procura extraviar la opinion pública, favoreciendo ostensible y claramente la compañía del Norte, la Comision acordó remitirla un comunicado restableciendo la verdad de los hechos y dándole á conocer los fundamentos en que estriba la actual peticion de Segovia, tan favorable á los intereses generales del país, opuestos al monopolio que todo lo esteriliza y que en su dia podrían favorecer la competencia tan útil para las buenas condiciones y baratura de toda clase de transportes.

Tal es en extracto el resumen de esta Sesion de la que todo salieron muy satisfechos viendo e buen resultado que van dando las gestiones practicadas, el entusiasmo general que despierta la idea, la union en todos para conseguir el resultado que se apetece, y las satisfactorias contestaciones que se reciben de Corporaciones y particulares, aun de regiones distintas de las principalmente interesadas en este asunto, convencidos todos de la equidad y justicia de nuestra causa.

Tenemos la evidencia de que si se sigue trabajando como hasta aquí con union y energía, habremos dado un paso de consideracion para conseguir el logro de nuestros proyectos, debiendo hoy continuarse haciendo una propaganda activa y constante para hacer notorios los hechos y por consiguiente la razon que nos asiste.

Marcelo Lainez.

ECOS DE LA PRENSA.

El Ayuntamiento de Gijon, respondiendo á las escitaciones de Segovia, ha acordado concurrir con sus gestiones al logro del gran pensamiento del ferro-carril directo del Noroeste, con independencia completa del Norte.

El de Oviedo no tardará en adoptar un acuerdo semejante.