

Se suscribe á este periódico, que sale los Lunes, Miércoles y Viernes, en la casa-comercio de D. José Roson, calle de Malcocinado, al precio de 6 rs. al mes para los de esta ciudad, llevado á sus casas, y 8 para fuera, franco de porte.



Las reclamaciones, comunicados y anuncios que se hagan, se remitirán á la espresada casa-comercio del Señor de Roson, franco de porte, pues de lo contrario no se recibirán.

BOLETIN OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE ZAMORA.

LUNES 18 DE MARZO DE 1850.

Artículo de oficio.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ZAMORA.

Núm. 165.

DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS.—FERRO—CARRILES.

En el Boletín oficial de la provincia de Valladolid núm. 23 correspondiente al día 21 de Febrero próximo pasado se halla inserta una circular espedita por el Excmo. Sr. D. Mariano Miguel de Reinoso, Comisionado Régio para la Inspeccion general de Agricultura del Reino, que copiada á la letra dice así.

COMISION RÉGIA PARA LA INSPECCION GÉNERA DE LA AGRICULTURA DEL REINO.

Quando en el último tercio de 1848, merecí á S. M. la distinguida honra de ser nombrado para esta Comision, tuve el honor de impartir de las Autoridades y Corporaciones de las provincias Castellanas, su parecer mas ilustrado relativo á las vitales cuestiones de intrés público expresadas en mis comunicaciones de Noviembre de aquel año, publicadas por la Junta de Agricultura de Valladolid en 1.º de Diciembre, y circuladas por esta Comision en 12 del mismo á los Señores Gefes políticos de las mencionadas provincias.

Entre aquellas cuestiones, descollaba una por la

suma importancia de su interés; *la de obras públicas.* Y entre las obras públicas mas necesarias, mas imprescindibles, mas urgentes para Castilla, trataba de una que reasume en si el interés público representado en todas las demas: *es el ferro-carril de Alar á Santander.*

Intimamente convencido de la importancia de este pensamiento, esforcé mis gestiones cuanto en mi cabia para resucitarle en el respetable y poderoso comercio de Santander, para buscarle auxiliadores en otros capitalistas nacionales y extranjeros y para anticiparle en el Gobierno de S. M. la justa proteccion que merece y ha menester.

La prensa ha publicado las Comisiones de suscripcion nombradas en varias capitales: y poco hace que el Boletín de Valladolid anunció los respetables y muy acreditados nombres de los Señores que componen la de esta Ciudad.

Notorio es en el Reino el laudable esfuerzo hecho por la ciudad y provincia de Santander, porque notoria es la importante suscripcion alli reunida para acudir á la empresa de estas obras.

No es aun tiempo de que podamos saber el resultado numérico de la suscripcion entre nuestros hermanos de Cuba, que por interés y por fraternidad anuncian la mano auxiliadora que prestarán en este asunto.

Por el honor de mi nombre aseguro la certeza de que poderosos y acreditados capitalistas extranjeros, completarian la suscripcion necesaria, sin exigencias exageradas, sin pedir otras garantías que las que por el buen juicio, el crédito y la prudencia se piden y se conceden en todas partes para esta clase de negocios; siempre que, y sin embargo, el Gobierno por su parte y el pais por la suya, manifiesten ostensiblemente hácia esta empresa aquella aprobacion, aquella proteccion moral y material, sin las cuales, ó no se acometen estas obras, ó si se emprenden,

no es con el noble fin de realizarlas, sino con el de aventurar una especulacion, una jugada de acciones, un trasiego de caudales sin ánimo siquiera de comenzar ni aun el mas pequeño desmonte del terreno.

Me consta asimismo, y soy leal y justo al declararlo, que el Gobierno de S. M., y por él el Excmo. y celoso Señor Ministro de Obras públicas, aconsejarán á nuestra bondadosa Reina, y pondrán en las Cortes del Reino, los Reales decretos y las leyes que demande el mejor éxito de tan grandioso pensamiento, y sean conciliables con la situacion del Tesoro público, y con las obligaciones de una administracion paternal para todos. El pais puede hacer justicia á estas disposiciones del Gobierno de S. M. juzgando por el Real decreto que concedió la empresa provisional de estas obras á la Comision mixta de Santander que con tanto acierto, actividad y buen éxito ha traído ya la formacion de la empresa definitiva al punto favorable en que la vemos.

Tal es, Castellanos, el estado que afecta el pensamiento de fomento de vital como ninguno, para la agricultura y para todos los intereses de nuestro pais.

Esta situacion reclama en su apoyo el poderoso brazo de Castilla, y á mí me cabe la insigne honra de pedirsele.

Lo he dicho en ocasiones muy solemnes, y lo repito en esta que no siéndolo menos, es, ademas, decisiva. *El porvenir de esta Castilla al norte de Guadarrama, depende principalisimamente del ferrocarril de Santander.* Con él podremos competir en el mercado nacional y extranjero; sin él, ni en uno ni en otro. Realicéase la navegacion del Ebro y el ferrocarril de Alicante, y si carecemos del de Santander, habremos perdido los consumos hasta de nuestra Cataluña. A poco que progresen, á un paso mas que adelanten las doctrinas del libre comercio, Santander mismo no podrá comprar nuestros granos ni harinas, y Cataluña tendrá derecho para comprar el pan de sus obreros, á los consumidores de sus telas. Y poseyendo como poseemos la mejor posicion geográfica para surtir el exausto mercado de Inglaterra, que necesita doce millones de fanegas al año, nuestro propio comercio contribuirá á surtirle cediendo á la triste necesidad de cargar sus buques en otras trojes mas dichosas que las nuestras.

Ni debemos prestar mas seguridad á la continuacion de los consumos que hoy satisfacemos en América. Grande, pequeña ó ninguna nuestra actual ventaja en aquel mercado, es hija de la proteccion administrativa que, sin que podamos evitarlo, y á despecho de todos, puede variar con la politica y con la gobernacion general y particular de las naciones. No podemos, no debemos librar la ventaja de nuestra competencia en el mercado público, sino en la mayor economia de la produccion y del arrastre.

Para todos, y mas que para todos, para nosotros, la cuestion de actualidad es la de llevar el interior al mar ó traer el mar al interior: conseguir el ferrocarril. Fuera de este pensamiento no hay prosperidad, no hay salvacion para Castilla. A su logro necesitan y deben contribuir todas las fuerzas del pais. Todas las clases sociales que se influyen respectivamente prosperando ó decayendo al compas

de la produccion; todas son llamadas á satisfacer esta necesidad pública de Castilla. El comercio para la multiplicidad y economia de sus cambios; la fabricacion para la mas ventajosa adquisicion de primeras materias; el cultivo para la constante expendicion de sus frutos; la propiedad para el aumento y seguridad de su renta, y con su renta de su valor capital; el trabajo de las clases obreras, para la mayor demanda y mayor subvencion de sus brazos; todos, en fin, los que producen y consumen, y ninguna clase hay que no produzca ó consuma; todos interesamos en la realizacion de ese gran pensamiento compendio y simbolo de la prosperidad Castellana.

Tanto me afecta la intima conviccion de estas verdades, que doy como axioma esta otra: *con el ferrocarril de Santander, Castilla tendrá superioridad en todos los mercados, hasta sobre los surtidos de Odessa y de los Estados-unidos; pero sin ese ferrocarril, Castilla se verá reducida antes de mucho á cultivar únicamente el pan que ha de comer en sus provincias centrales, pues que las de la costa lo recibirán mas barato del extranjero.*

Castellanos! Ya que con tantas honras y distinciones habeis enaltecido mi nombre, no me negueis la justicia que por el interés de nuestras provincias os pido en esta ocasion. *Creedme sincero y honrado* al aconsejaros cooperéis con vuestros esfuerzos á la ejecucion del ferrocarril de Santander, que con mas y entera propiedad, podremos y deberemos llamar *ferrocarril de Castilla*. Si tuviera yo el consuelo de ver hoy una empresa especuladora definitivamente formada para dar cima á estas obras, ni miraria con ojo mezquino el porvenir de sus ganancias por grandes que fueran, ni dejaria de pedirlos para ella la proteccion del pais. Porque: las ganancias de esa empresa *se contarían* y las de nuestros pueblos *serían inconmensurables*; y todo lo que se cuenta es pequeño, es poco aunque nada, es el infinito menor al lado del infinito mayor. No estamos aun por desgracia, en ese venturoso caso. La empresa no está todavia definitivamente formada. No hay, pues intereses personales; hasta ese escrúpulo de razon falta para los que rebajando estas elevadas cuestiones al infimo nivel de las individualidades, pudiera en ese sentido escatimar al pensamiento la prestacion de su patriótico apoyo. El pais, Castilla, puede ser aun el empresario, y esto es precisamente lo que se le pide; *que lo sea.*

¿Tiene posibilidad de serlo? En mi juicio *si: para la totalidad*; y sin género de duda, para hacer suya una gran parte de la empresa. Lo explicaré.

El pais de Castilla puede cubrir la totalidad de la suscripcion concurriendo en él al efecto el interés particular con el interés colectivo. ¿Qué inconvenientes se oponen á que suscriban las provincias por medio de sus Ayuntamientos; y, mejor, de sus Diputaciones? Yo sé bien, y harto me apesadumbra el saberlo; que nuestro pais está escaso de grandes capitales numerarios; pero ¿puede decirse, por eso que la riqueza pública de Castilla, no sea suficiente garantia para responder con entera seguridad de una subvencion al rédito de un capital de cien millones de reales? Me parece que esto sería exagerarnos, y pecar por un exceso de abatimiento, tan perjudicial como si lo fuera de imprudente

arrogancia. Porque ¿qué viene aser esta cuestion reducida á números? La responsabilidad del pais á pagar por un tiempo dado la diferencia que pueda existir entre los productos ó rendimientos del ferro-carril, y el rédito á seis y medio por 100 del capital invertido en construirle. ¿Puede racionalmente suponerse que el ferro-carril no produzca nada? Pues aun en ese caso imposible, la responsabilidad de Castilla sería de seis á siete millones anuales por el tiempo que se estipulase. Y este sería el supuesto mas desventajoso. El mas favorable sería el puntualizado por el desgraciado Ingeniero Señor Rafo, malogrado ornamento de su distinguido cuerpo. Este brillante facultativo, en los cálculos y presupuestos de esta grande obra que desempeñó con tanta gloria para su nombre, y corren con aprobacion unánime y general de los entendidos, de muestra muy racionalmente que el rendimiento del ferro-carril, cubiertos gastos de explotacion, sería suficiente para cubrir por sí solo la totalidad del rédito del capital invertido. ¿Se dirá, quizá, que este cálculo pudiera resultar fallido como todos los que se fundan en probabilidades? Pues bien: concedo; aunque no sería obcecacion el negarlo, si para negarlo quisiéramos hacer valer el resultado notorio y fijo del movimiento mercantil conocido. Pero prescindo de esto, y concedo, vuelvo á decir, que el rendimiento de las obras sea menor que el rédito y amortizacion del capital. ¿En cuanto podrá serlo? ¿Tanto se habria equivocado el Señor Rafo en sus juiciosos y concienzudos cálculos, que llegue á la mitad? Pues aun admitiendo este supuesto, la responsabilidad de Castilla se fijaría entre tres y cuatro millones. Por el honor del nombre Castellano, no quiero ni aun suponer que haya quien pueda dudar de nuestra solvabilidad para un compromiso de esta monta. ¡Infeliz Castilla si en altura tan rebajada no rayara!

Pero se dirá tambien: en todas partes estas obras se acometen con la proteccion mas lata y poderosa de los Gobiernos; ellos, en nombre del Estado, prometen y garantizan esa subvencion de réditos á los capitales particulares invertidos en obras de utilidad tan pública y general: ¿por qué en España no hemos de seguir la misma doctrina? A esto respondo: que si en España tuvieramos el inmenso Capital de obras públicas ya construidas cuyos productos auxiliasen la subvencion de las que se proyectaran; si en España el crédito público, que es el del Gobierno, tuviera en su favor la opinion del mercado, que, nuestras desgracias, y nuestros desastinos, le han hecho perder: si en España no existieran complicaciones hijas de circunstancias superiores á los hombres, que nos envuelven á despecho de nuestro buen propósito en las contingencias de un orden de cosas perpétuamente transitorio para el crédito: si por estas y otras causas, en España, una palabra de compromiso del Gobierno, fuera bastante hipoteca y garantia del cumplimiento, para tranquilizar el ánimo asustadizo y suspicaz de los acandalados: con eso y con todo, esto es, dando por sentado que en España no esistieran esos graves obstáculos que nos dificultan, si no nos impiden, hacer lo que en otras partes se hace, todavia mi opinion como hombre de Gobierno y del pais, sería la de que no se hiciera.

Todo entre nosotros está, en este ramo de grandes obras públ. cas, por hacerse: todos tendríamos igual derecho á que se costearan por el Estado las que necesitamos, si por el Estado hubieran de costearse; todos convenimos en la imposibilidad de que se construyan de una vez por el Gobierno; todos le asediamos para que nos conceda la preferencia de la primacia en las que se emprenden; todos rechazamos el *hoy por ti y mañana por mi*, y queremos el *hoy para mi* y despues *para ti*. Y es imposible que deje ser uno el primero, cuando no podemos serlo todos. Y cuando hay preferencia para uno, por mas que sea inevitable, hay descontento para los demas; y violencia, y repugnancia, y lucha, para que concurren á auxiliarle en el presupuesto general.

Y esta violencia, esta repugnancia, estas luchas son, hasta cierto punto, disculpables porque son naturales. ¿Qué sentimiento mas natural que el de la postergacion, siquiera sea, vuelvo á decirlo, inevitable y de buena fé? ¿Pues y qué diremos cuando la eleccion es hija del favoritismo como tan frecuentemente acontece? ¿Palpamos preferencias hácia unos paises tan marcadas, tan tristes, tan desconsoladoras para los demas!! Bien que siempre, siempre, será triste y desconsolador el retraso, para aquellos á quienes les toquen los últimos lugares del turno en la participacion de los beneficios.

Pues bien: en la ciencia de la Administracion se reconocen sistemas aceptables que obvian á estos inconvenientes. «*El crédito provincial, mas ó menos exclusivamente aplicado, esto es, combinado con el del Gobierno en mayor ó menor proporcion, ó en ninguna.*»

Acéptele Castilla sobre la base de ferro-carril: haga suya la responsabilidad de la subvencion para el rédito de los capitales; pida sobre este fundamento de justicia el disfrute de la finca por un período largo, bien largo, suficiente para amortizar con desahogo esta primera deuda, y utilizar despues sus rendimientos en las prolongaciones laterales de su canalizacion, ó mas generalmente dicho, en el aumento y perfeccion de su viabilidad.

No todo es novedad en este sistima, ó mejor dicho, no la tiene en ningun concepto. Nuestras provincias vascongadas le tienen en completa aplicacion, con grandes y conocidas ventajas. El Gobierno y muchas de nuestras provincias, le han aceptado virtualmente bajo de cierto aspecto. ¿Cómo se traducen sino las carreteras mixtas costeadas en esta ó en la otra proporcion por el Estado y las Provincias? Por ejemplo: las de Salamanca, Zamora, Valladolid, Búrgos y Soria han de contribuir á la construccion del camino de Calatayud en una proporcion dada con el Estado, pagando su parte en el corto período de la construccion de las obras. Aquí está adoptada la esencia del sistema que recomiendo.

Pero con menores, muy menores, ventajas de las que pueden producir este gasto de los pueblos. Porque: 1.º no es completamente justo que pagemos hoy nosotros solos el coste del beneficio que en tan gran parte han de disfrutar los venideros: 2.º porque aunque asi no fuera, le pagariamos mas cómodamente que al contado si lo pagáramos con un empréstito amortizable: 3.º porque con muy poca diferencia en el sacrificio que hoy hacemos, podría-

mos encargarnos de la construccion de todo el camino: y 4.º porque costeándole nosotros, tendríamos derecho á disfrutar de sus productos, y podríamos con ellos disminuir la derrama, la exaccion á nuestros pueblos.

¿Y por qué no aplicar á un camino de hierro, lo que tan ventajoso resulta aplicado á un camino de tierra? Ingenuamente declaro que no alcanzo la razon. Las autoridades y Corporaciones á quienes tengo el honor de dirigirme hoy, como todos los que hayan tenido la bondad de leer mis pocas publicaciones, saben la pertinacia con que insisto en este pensamiento, desde que constituido en la honrosa obligacion de estudiar el fomento de la Agricultura, he fijado mi meditacion en el conocimiento de sus mas urgentes necesidades. Celeridad, economía y copia de arrastres; esta es nuestra primera urgencia. Y para satisfacerla, descentralizacion económica de la viabilidad; que sus obras se costeen por el crédito provincial, y sean su dote para robustecerle; y robustecido, para estenderle; y estendido, para satisfacer todas las exigencias de las obras públicas. Esta es mi conviccion mas íntima; con ella sueño, y en ella me ratifican tantas y tantas meditaciones como incansablemente la consagro. Piénselo bien el pais en sus patrióticas corporaciones populares.

En otras ocasiones he indicado mi opinion relativa á las leyes y disposiciones administrativas que este orden de cosas haria necesarias. No veo hoy por hoy, la oportunidad de repetirlo. Si la aceptacion de la idea lo hiciera conveniente, y se me pidieran explicaciones, las daria con toda la latitud que alcanzara, y con toda la lealtad de que me envanezco.

Dispuesto como estoy, á darlas desde ahora á las Corporaciones que me honren, pidiéndomelas, no se cerrar este punto sin permitirme una indicacion. ¿Qué perderíamos en que las Corporaciones hicieran asunto de discusion esta propuesta, en que tuvieran la bondad de significarme lo que necesite aclaracion porque lo haya yo explicado mal; y en que preparada así una resolucion concienzuda acabásemos de madurar nuestro parecer en una Junta de comisionados? Digo á esto lo que dije antes: *piénselo bien el pais.*

Por ahora, y mientras que no recaiga una ú otra resolucion, nuestras provincias interesan, lo reitero con encarecimiento del alma, interesan, digo, en que todas las clases acojan solícitas y benévolas la suscripcion particular, suscripcion que tan cómodamente puede llenarse, en razon á que no es un donativo el que se nos propone, sería, en todo caso, como una caja de ahorros, la ocasion de depositar en ella una cantidad grande ó pequeña, exigible en períodos largos y dividendos cortos, y

reembolsable con réditos y amortizacion, cualquiera que sea, por otra parte el sistema de empresa que se adopte.

Indudable es para mí que el comercio de Castilla no desaprovechará tan preciosa ocasion de favorecerse á sí mismo, favoreciendo al pais: tengo certidumbre de que no puede ser otra la resolucion de la industria en todos sus brazos, y en especial en el de la fabricacion de harinas; no es posible creer otra cosa de la propiedad y del cultivo, interesados como el que mas en que no nos muramos de miseria con la plétora de sus productos. En esta clase veo que viven distantes de nuestros campos tantos y tantos grandes propietarios dueños de ellos; y se me ocurre que si las Corporaciones ó Comisiones locales, les invitáran á la suscripcion, imposible sería que en su interés, en su ilustracion y nobles instintos dejáran de responder al llamamiento. Aun veo posible otra clase de suscritores; los Ayuntamientos autorizados en los términos de su ley orgánica para incluir en el presupuesto municipal del año respectivo la cuota del dividendo á pagar, y en el cual figuraria á su vez como ingreso el rédito de sus acciones. ¿Cuál finca de Propios mas beneficiosamente productiva?

Pero en todo caso, si nuestra desgracia nos hace imposible cubrir toda la suscripcion, como yo creo que sería mas conveniente, un apoyo grande, poderoso, no es fácil, y en mi concepto obligatorio, prestar á tan magnífico proyecto: el apoyo moral de nuestro honrado pais, significado en toda la suscripcion que nuestros medios nos consientan, y el auxilio y leal acogida que deberemos dispensar á los que la completen.

Así lo siento por el bien de mi Pátria.

En Valladolid á 12 de Febrero de 1850.—*Mariano Miguel de Reinoso.*

Y siendo verdaderamente vital para esta provincia la ejecucion del ferro-carril de Alar á Santander, he dispuesto su publicacion, esperando del celo de los Ayuntamientos y Alcaldes de los pueblos de la misma secundarán este proyecto, solicitando acciones de una empresa que tantas ventajas ha de reportar á la Agricultura. Zamora 4 de Marzo de 1850. El Gobernador: Marqués de Sta. Cruz de Aguirre.

ANUNCIO.

Se vende ó arrienda un caballo con todas las cualidades de buen semental: el que quiera tratar en él puede avistarse con D. Andrés Moreda, que vive en la plazuela del carbon, en esta capital.
