



# REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV. SEGOVIA 14 DE AGOSTO DE 1879. NUM. 8.

## SUMARIO.

Segovia y las Provincias de Salamanca, Zamora, Leon, Asturias y Galicia, por D. Ezequiel Gonzalez.—Acuerdos de la comision del ferro-carril.—La Verdad sobre el Noroeste, por D. Meliton Martin, (de la Gaceta de los caminos de hierro).—Suelto de la crónica de Leon.—Aviso.

### *Segovia y las Provincias de Salamanca, Zamora, Leon, Asturias y Galicia.*

Hoy que el interés de estas y otras Provincias ha venido á escitarse con el proyecto de ley para la conclusion del ferro-carril del Noroeste, es justo é indispensable que Segovia tome una parte activa en la contienda, levantando la bandera de los intereses comunes á los indicados territorios y poniéndose al frente del movimiento que ilustre la opinion de la Península toda.

Largos años, viene sufriendo los dolores que la causara una gran injusticia, durante los cuales si aparentemente re-

signada, dispuesta sin embargo en realidad á protestar con enérgica altivez contra ella siempre que la ocasion, buscada unas veces por esta Noble Ciudad, y traída otras por sucesos ajenos á su voluntad, la proporcionaba motivos de exhalar sus quejas y suscitar de nuevo una cuestion fallada al parecer sin ulterior recurso y pasada, tambien al parecer, en autoridad de cosa juzgada. La fatalidad con efecto, la habia condenado á vivir para siempre la vida antigua, á verse privada de ese gran movimiento que tan rápidamente trasforma pueblos y comarcas enteras y á no tener el consuelo de oír el silvido de la locomotora, porque al decidirse por una ley hecha en Córtes que el ferro-carril del Norte pasára solo raspando esta Provincia, debia perder toda esperanza no siendo fácil pensar tuviera posible remedio tamaña desgracia. Grande, en verdad, y casi irreparable era la que vino á herir á Segovia al hacerse una línea general dejándola á un lado y como castigada para siempre.

Empero, como la razon y la justicia se abren paso, en el orden moral muy pronto,

nos y otros varios para que al adjudicarse las líneas del ferro-carril del Noroeste, asegure el Gobierno la construcción de otra directa que partiendo de Madrid por Segovia, Medina del Campo, Benavente, Leon y Astorga, se acorte considerablemente la distancia de los puertos asturianos y gallegos con el centro de España y por consiguiente con los del Mediterráneo. La importancia que entraña esa enmienda para las Provincias que sirven de epígrafe á este artículo está al alcance de todo el mundo, y no hay necesidad de encarecerla, siendo de esperar que la acojan y defiendan con energía prestando su valiosa ayuda para hacerla aceptar.

Si por estar discutido en el Senado el proyecto de ley se creyese imposible la aceptación de dicha enmienda para evitar la Comisión mixta de ambos cuerpos colegisladores, se puede adoptar el medio de pedir la reforma de dicho proyecto basándole sobre la mas libérrima subasta, de modo que puedan concurrir á ella con igual esperanza cuantos capitales nacionales ó extranjeros lo tengan por conveniente. A petición tan llena de imparcialidad y justicia es imposible se niegue el gobierno porque solo debe de querer, é indudablemente quiere, dar un ejemplo patente de su rectitud y profunda delicadeza.

Exponemos á la ilustrada consideración de las provincias referidas el examen y estudio de los dos expresados medios, para si encuentran aceptable alguno de ellos, que le den cuerpo y vida perfeccionándole y ejecutándole.

Por lo demás, Segovia está completamente dispuesta á trabajar en pro de los intereses comunes, y como su posición en este asunto es muy ventajosa por tener á su favor el derecho que la concedió la ley de 11 de Julio de 1856 para construir un ferro-carril desde Madrid á Valladolid, es probable haga uso de él llevándole solo en todo caso hasta Medina. Si tal determinación tomara, á la cual legalmente nadie puede oponerse, se facilitaria mucho la solución general del asunto, se estrecharían los intereses de las provincias castella-

nas, asturianas y gallegas concurriendo á un mismo fin, y se lograria, á no dudar, que la empresa constructora de las líneas del Noroeste se encargara al mismo tiempo tambien, y acaso antes, de la de Madrid á Medina.

Y hay mas, de llevarse á cabo ese pensamiento, de realizarse la construcción de esas líneas, puede casi asegurarse que se emprenderia muy luego otra que arrancando en Venta de Baños y pasando por Aranda de Duero y Calatayud terminase en Tortosa, con lo cual, se pondrían en comunicación rápida los Puertos del Cantábrico y los del Mediterráneo, ganando mucho en ello Portugal, Asturias, Galicia, las dos Castillas, Aragon, Cataluña y Valencia. Hemos citado á Portugal en primer término por estar construyendo esa Nación el importantísimo ferro-carril del Duero, en explotación ya desde Oporto á Pozo de la Reina, y como por necesidad han de prolongarle por la Fregeneda hasta Salamanca, quedará unido con el de Medina y despues se empalmaria directamente con el de Aranda de Duero á Tortosa, dándose entonces la mano Oporto y Barcelona y acercándose de este modo el Reyno Lusitano á Valencia y Zaragoza. Véase, pues, si existe razon sobrada para afirmar que esas líneas han de reportar inmensos beneficios á Portugal y demás comarcas espresadas.

Un poco largo ya este artículo, le terminaremos dirigiendo un afectuoso y cortés saludo en nombre de Segovia á las Provincias Castellanas, Leonesas, Asturianas y Gallegas.

Ezequiel Gonzalez.

## FERRO-CARRIL.

### Acuerdos de la Comisión.

Constituidas en debida forma las Comisiones nombradas por la Excm. Diputación provincial, Ilustre Ayuntamiento y Sociedad Económica para hacer las oportunas gestiones en este asunto, han comenzado su tarea reuniéndose con

frecuencia y puntualidad para ir haciendo los trabajos preliminares al efecto habiendo tomado ya varios acuerdos importantes; la índole é interés del asunto nos impide hoy publicarlos por razones fáciles de deducir, tratándose de gestiones que están en su principio y que hasta podrá haber necesidad de modificar algunos según los datos que se vayan adquiriendo, así que por hoy solo manifestaré los siguientes en cuya publicación no veo inconveniente alguno por referirse á puntos cuyo conocimiento no ofrece cuidado alguno.

1.º El hacer la mayor propaganda que sea posible cerca de las Diputaciones, ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Sociedades Económicas, Diputados á Cortes, Redacciones de periódicos y particulares etc. etc. de las provincias interesadas en la ejecución de la línea directa de Astorga á Madrid.

2.º Aceptar por unanimidad la enmienda presentada por el Sr. Oñate; y acordar que en pro de su aprobación, cuando llegue este caso, se hagan todos los esfuerzos y se den todos los pasos posibles.

3.º Que á la vez que de nuevo se interese, se den las gracias á todos los Sres. Diputados y demás personas que han tomado la iniciativa en este asunto en pro de los intereses de Segovia.

4.º Que la comisión se ponga en relación con el Sr. D. Meliton Martin, que ha ido á Paris á tratar sobre este asunto y del Diputado por Segovia Sr. Finat que según se cree ha ido también allá, para que según los datos que adquieran de las Compañías que pueden interesarse en estas obras poder aquí ir acordando y adquirir los datos y noticias que se crean oportunas.

5.º Redactar una detallada memoria en que se de á conocer con minuciosidad el estado de este asunto y cuanto á él concierne para que puedan enterarse todas las personas que por una ú otra causa tengan interés en él, aunando los intereses de todas las provincias interesadas.

6.º Nombrar una sub-comisión poco numerosa para que esta sea la directamente gestora y haga como de ponente para someter á la general, la re-

solucion de los puntos que juzgue oportunos con objeto de facilitar y abreviar mas las gestiones sobre el particular.

8.º Ver al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros y como Segoviano interesarle en pro de asunto tan importante para esta Provincia.

Y 9.º Otros varios detalles de menor interés para poder llevar á cabo todo lo acordado y que en lo sucesivo se acuerde, de lo que irá tratanto en los números sucesivos.

*Marcelo Lainez.*

**LA VERDAD SOBRE EL NOROESTE.**

Léjos, muy léjos estábamos de sospechar que un sentimiento irresistible hubiera de poner la pluma en nuestras manos para tratar un problema á cuya solución habíamos dedicado los diez mejores años de nuestra existencia, pero cuyo solo recuerdo levanta en nuestro ser una borrasca de amargura, despues de haber ennegrecido los horizontes de nuestra esperanza personal con nubes de desconsuelo y de tristeza. La suerte adversa, y hasta impía, nos sedujo con los espejismos de una ambición noble, con los halagos de la amistad, con la perspectiva del bienestar para los nuestros, y nos encerró hace quince años con los pesados hierros de un compromiso firmado, no dentro de esas regiones fatigosas del trabajo, ensalzadas por nosotros con la doctrina y el ejemplo durante toda nuestra vida, sino en los antros misérrimos de un verdadero é inefable purgatorio.

Porque no hay tormento igual á ver cerca la tierra prometida, sentirse con fuerzas para alcanzarla, conocer y señalar el camino y contemplar como, una y otra vez, año tras año, se oponen ciegas al fácil logro de la comun aspiración, la vanidad, la codicia y la ignorancia.

Tolérese, pues, siquiera sea por caridad, á quien ha sufrido en silencio el castigo de sus culpas sin recriminar á nadie mas que á sí mismo, por engaños que fueron la natural consecuencia de una confianza torpemente colocada; toléresele, rogamos, hacer otro esfuerzo mas para encaminar la solución apetecida por los senderos del buen sentido y del provecho nacional; hoy que se discute la cuestión de los ferro-carriles del Noroeste con un apasionamiento y un olvido tal hasta de las leyes irresistibles de este mundo, que no podrán menos de temblar por el porvenir aquellos que rindan prefe-

rente culto á la existencia, la honra y el engrandecimiento de la patria.

Quien ha sabido sacrificar á la idea moral, nunca reñida con la idea utilitaria, no su bienestar personal (contingente y baladí para las almas virides) sino otros bienes muy mas caros; quien no ha esperado la ocasion presente para exponer sus doctrinas y su critica, sacrificando gustoso su fortuna á su deber, sin otro norte que el amor entusiasta á la verdad y á su país; quien además tiene motivos para conocer de lo que se trata, porque no en valde concentró toda su inteligencia durante diez años á estudiar los ferro-carriles del Noroeste y los numerosos y curiosísimos problemas con los mismos relacionados, no podrá ser tachado de impertinente advenedizo al levantar la voz para combatir nuevos errores, para desenmascarar otros bastardos intereses que, de triunfar en la contienda suscitada por las disposiciones del Gobierno, producirian de seguro males y desengaños muy mayores que los echados en rostro á la antigua malhadada empresa, hoy con justicia anatematizada, pero mimada ayer ni mas ni menos cual se pretende favorecer, á todo trance ahora, á otra cuyas influencias son bastante mas terribles por lo poderosas. A juzgar por el lenguaje de alguno de sus camplenes, diríase que el triunfo de estas influencias *estaba ya asegurado*, aunque para ello haya de convertirse en letra muerta la legislación vigente, se reduzca á simulacros de formalidad los actos mas serios de la Administración, y se acepten y proclamen como elementos de crédito las males artes ó las prestidigitaciones que han traído el nuestro al triste estado en que se encuentra.

Razon tuvo el Sr. Ministro de Fomento para cortar, siquiera fuese un tanto violentamente, la intrincada madeja fruto de influencias ilegítimas que imposibilitaba la terminación de las líneas de Asturias y de Galicia; razon tiene hoy para emplear su valimiento y su energia en asegurar la realizacion de una empresa, clave tal vez de problemas políticos y económicos de primer orden. La intencion es inmejorable y digna de todo encomio. La aplaudimos con toda sinceridad; pero sentimos no poder aplaudir del mismo modo el acierto en la eleccion de medios y de forma. Y lo sentimos tanto mas, cuanto que, al mes de conocido el proyecto de ley que hoy se discute, asoman ya la cabeza influencias parecidas, con los viciosos procedimientos análogos, que hicieron célebre, para desventura de cinco provincias importantes, la empresa cuyos desaciertos trajo la situacion actual por modo insolito é inverosímil.

Antes de entrar en materia, sin embargo, es preciso saber de qué se trata, para no divagar estérilmente. ¿Se quiere de veras alcanzar, por medio de un concurso honrado, imparcial y noble, las mayores ventajas en tiempo y en dinero, atendiendo en la medida prudente previsora y justa á conseguir seguridades eficaces y á evitar la repetición de escándalos que nos rebajan y empobrecen? Nosotros creemos que sí, y por creer que esta es la

mente del Gobierno, vamos á procurar hacer alguna luz en el asunto. Si por acaso el propósito fuese otro; si solo se tratase de cubrir con apariencias legales una solución de pie forzado, por no tener el valor de presentarla y sostenerla al descubierto, entonces claro está que todo cuanto vamos á exponer ha de ser cándido, y que mejor fuera ahorrar pluma y papel, recomendando á cuantos se preparan á luchar en el próximo concurso, que abandonasen la arena y emplearan mas fructuosamente sus capitales y sus cálculos.

Por honra de nuestro país rechazamos tan absurda suposición, deploramos las intemperancias á que se entregan algunos interesados, y vamos á discurrir sobre el asunto, tomando las cosas tales cuales aparecen ser en sí.

Examinado atentamente el proyecto de ley del Sr. Conde de Toreno, es imposible negar que hay en él mucho capaz de infundir desconfianza en todos los licitadores, menos uno. Como si las facultades omnímodas que se reserva el Ministro para aprobar ó desaprobar todas ó cualesquiera proposiciones, no fuesen bastantes para asegurar en lo posible el buen éxito, hay en la letra de sus artículos contradicciones tales, preceptos tan vagos, ó que parecen decir lo que no dicen, condiciones de licitación tan heterogéneas, y por la práctica tan desacreditadas, que no es extraño den lugar al arrogante lenguaje con asomos de amenaza de los unos, á las descabelladas pero nada lisonjeras insinuaciones de los otros.

Y no es esto lo peor: semejante modo anómalo de proceder ha extraviado la opinion hasta el punto de creer algunos que, por virtud y gracia de arreglos y transacciones, podemos modificar á nuestro antojo las leyes que Dios ha dado al mundo físico y moral.

La base 4.ª del artículo 1.º del proyecto de ley dice: «Que la nueva empresa explotará las cuatro líneas durante 99 años en la misma forma y bajo las mismas condiciones, derechos y obligaciones que resulten de la concesion que se hizo á la antigua Compañía.»

Esto parece terminante y serio en boca del legislador y del Ministro. Las tarifas, en su grado máximo, se hallan perfectamente determinadas segun esta 4.ª base del artículo 1.º, y el concesionario podrá invocar el derecho inconcuso que le concede la ley para aplicar las tarifas que proponga al Gobierno, dentro de los límites establecidos por la primitiva concesion. A pesar de esta disposicion (que si concede un derecho, impone una obligacion á la nueva empresa) se establece por el artículo 6.º que «el Gobierno deberá asegurar á los puertos de la costa de Gijón y de la Coruña hasta Vigo, las mejores garantías y beneficios respecto á precios de tarifas para ponerlos en iguales condiciones que á los demás del Cantábrico y estacion de Irun.»

¿Qué significa esto? ¿Qué igualdad de condiciones es esta? ¿Cómo compaginar el artículo 6.º de la ley con la base 4.ª de su art. 1.º? ¿Se establecen estos dos terminos antitéticos para aplicar á todo licitador poco simpático, ya una, ya otra de las

dos irreconciliables condiciones, á fin de excluirle con apariencias de legalidad?

Si por igualdad de condiciones se entiende la igualdad de tarifa kilométrica, el Ministro sustituye lo arbitrario á las leyes económicas que rigen los transportes en los caminos de hierro, pretende que su voluntad avasalle á otra voluntad superior que á nadie es dado menospreciar ó torcer.

Si esa anfibológica y nebulosa igualdad de condiciones quiere decir igualdad absoluta de coste para el transporte de cada tonelada entre Vigo y Madrid, y Santander y Madrid, entre la Coruña y Venta de Baños, y Santander y Venta de Baños, semejante conato de deseo podrá traducirse en frase escrita; pero será por la naturaleza misma de las cosas y la voluntad de Dios, un propósito irrealizable, ó una irritante iniquidad.

Vamos á probarlo:

El coste de transporte de una tonelada entre dos puntos, depende inexorablemente, no solo de la distancia recorrida, sino de los desniveles, subidas y bajadas del trayecto. Este problema, como cualquier otro de trabajo mecánico, queda reducido á averiguar la suma de fuerza necesaria para verificar el transporte, y á calcular su valor en el mercado, que siempre se puede determinar equiparándole al gasto necesario para elevar tal peso á tabaltura.

Semejante condicion fatal de los transportes por ferro-carril nos permite establecer principios inflexibles, independientes de la voluntad humana y de la baratura ó carestía de los elementos de transporte; principios contra los cuales nada sirven, nada valen argucias, sofismas é ilusiones. Si entre Madrid y la Coruña hay una distancia de 847 kilómetros, y además los trenes han de ascender á las cuatro divisorias del Guadarrama, del Manzanal, del Abrenze y del Orual; si entre Madrid y Santander solo hay 509 kilómetros y dos divisorias en lugar de cuatro, todos los convenios de los hombres, todos sus ofrecimientos y promesas, no lograrán variar la esencia de las cosas, y el coste de una tonelada transportada desde la Coruña á Madrid, será próximamente el doble del de una tonelada transportada de Santander á Madrid.

¡Ah! se nos dirá; ¡pues ahí está la eficacia misteriosa del monopolio! Desde el momento en que tal Compañía sea única explotadora de las redes del Norte y del Noroeste, ya vereis como el milagro es posible. Las dos tarifas absolutas se igualarán, cuando menos, y si es preciso ir más allá, costará menos el transporte doble que el sencillo.»

A tan absurda paradoja bastarán á la razón y á la buena fé dos argumentos irrefutables: ó pretendéis que una compañía se proponga seriamente emplear centenares de millones para no sacar ni el menor interés á sus capitales, acuñaando dinero de la nada por el gusto de servir á los Gallegos y Asturianos, ó admitiréis que procurará resarcirse de lo que pierda en un trayecto, recargando fuera de lo racional y lícito los transportes sobre los

demás. En el primer caso sostendréis un absurdo económico, inicuo ante la justicia, contrario á la naturaleza humana, imposible de sostener por algún tiempo en el terreno de la práctica y de la realidad. En el segundo caso, la prevision política y la igualdad ante la ley os preguntarán indignadas ¿con qué derecho, para favorecer á las comarcas que á Dios plugo apartar más que á otras de la capital, echais el peso de una carestía artificial sobre los santanderiegos, bilbainos ó castellanos, como si no fuesen españoles?

¿Se puede llevar más allá la ceguedad y la pasión en defensa de intereses particulares y de méritos asaz controvertibles?

No, y mil veces no. Los poderes públicos podrán comprometer con una imprudencia más el porvenir de una parte de la nación; pero lo que no pueden ni podrán jamás es evitar el cumplimiento de la ley económica, no menos fatal que la ley física, por la sencilla razón de que la ley económica es un aspecto y nada más de la ley moral, ineludible en todas partes y siempre, cuando los pueblos tienden á realizar el bien.

Sabedlo de una vez si lo ignorais: la consecución de toda ley natural, posible solo por el fraude, el dolo y la injusticia, podrá ser fuente de opulencia para el individuo hábil y mañoso; pero, tolerada y consentida en la administracion de un pueblo, nunca dió ni dará otros resultados sino los resultados del cáncer.

El deseo de asegurar un triunfo amañado, la natural propensión á defender un monopolio lucrativo y cómodo, arrancarán hoy promesas falaces que mañana no se cumplirán. Las conciencias hábiles cuanto elásticas, aceptarán hoy compromisos imposibles; pero será con la reserva mental de encontrar en su día otro gobierno amigo para exponer su angustiosa situación con toda la elocuencia de las verdades que hoy anunciamos por anticipado; conseguir que se abra una luminosa informacion, que se deshaga el mal urdido harapo de tela de Penelope que hoy se teje arteramente, y recabar lo que podría y debería desde luego concederse á todos los licitadores: la remuneracion legitima del trabajo hecho y del servicio prestado, cuya remuneracion es, á la corta ó á la larga, proporcional al esfuerzo.

Por otro lado, ¿habria algo más atentatorio á la moral, más depresivo é irritante que la continuacion de un sistema, merced al cual, para que el transporte de una tonelada entre la Coruña y Madrid costase un precio no remuneratorio, el transporte de otra tonelada entre Santander, Bilbao ó Irun y Madrid costase más de lo que fuera racional y justo?

Euhorabuena que haya quien se esfuerce por deslumbrar al vulgo con semejantes ofrecimientos; pero no podemos creer (aun despues de haber leído el artículo 6.º de la ley sobre ferro-carriles del Noroeste) que un Gobierno ilustrado, digno y patriótico tome en cuenta semejantes añagazas por el gusto de sembrar la discordia y de crear á sabiendas situaciones enmarañadas, en pos de las cuales vendrán todas las exigencias, manejos y contratiempos

que se deploran con razon cuando se recuerda la antigua malhadada Compañia.

Un solo medio existiria para dar siquiera apariencias de formalidad á esos ofrecimientos capciosos de una igualdad imaginaria de tarifas. Este medio consiste en proporcionar á los perjudicados una compensacion equivalente. Ya que los sostenedores de una solucion determinada se meten con gentil desembarazo á arreglar las leyes fatales de este mundo *de otro modo*, como el médico á palos arreglaba *de otro modo* la anatomia de nuestro organismo, añadan á las concesiones irreflexivas ó arteras de las gerencias mercantiles, otra concesion no menos fácil y sencilla que podrán imponer, con iguales probabilidades de éxito, al Gerente Universal. Manden á Dios que otorgue á los puertos de la Costa Cantábrica otra *igualdad de condiciones*, mediante la cual la nave que venga de América á aquella region de la Península, se ahorre los dias de navegacion, los gasto y los peligros cuando se dirija á Santander ó Bilbao, ó que anule por modo artificioso las *naturales* ventajas de que disfruta el puerto de Vigo, á fin de compensar así, respecto al tráfico exterior, las *naturales* desventajas que le cupieron en suerte con relacion, no al interior, sino al de Madrid.

¿Qué dirian los gallegos si, para consolar á Gijón, Santander ó Bilbao de su mala situacion geográfica, y apelando al recurso inverosímil de despreciar las leyes de este mundo, se decretara que todos los vapores españoles que viniesen de la Habana con direccion á Vigo, tirasen por encima de la borda tantas ó cuantas toneladas de carbon, para poner de este modo á unos y otros puertos en esa igualdad de condiciones á que parece aludir el artículo 6.º de la ley?

Apenas si se puede tratar esta cuestion en serio. El engendro que acarician algunos de nuestros compatriotas seria cómico y entretenido, si no se tratase de amasarle con las lágrimas y la sangre de nuestros hijos; porque en fin de cuenta, lo repetimos, semejantes desaciertos suelen engordar á determinadas individualidades, pero una nacion en junto enflaquece con ellos y hasta muere.

No sabemos lo que tardarán en caer en la cuenta los puertos de Santander, Bilbao y San Sebastian, los castellanos y los vascongados; lo que si sabemos es que tan luego como se aperciban del tributo que se les impone en beneficio de algunos de sus conciudadanos, levantarán la voz con energia, y cualquier Gobierno que se estime en algo no podrá menos de atender sus justas reclamaciones.

Más nos atrevemos á decir: de haberse presentado el proyecto de ley á principios de una legislatura larga y normal, los Diputados por las provincias perjudicadas hubieran levantado la voz para protestar, como era su deber, contra una desigualdad tan irritante.

El ardid es ingenioso; podrá dar sus frutos de inmoralidad. Al anunciarlos desde ahora téngase en cuenta que no es posible calcular sus consecuencias, si por desgracia una Administracion pública se hiciese cómplice inconsciente de manejos reprobados.

En el caso actual, la intencion salta á los ojos. El absurdo económico, la desigualdad ante la Administracion, ahora, solo pueden *concebirse* poniendo las redes del Norte y del Noroeste en manos de una misma Compañia, y nosotros suplicamos á todos los pensadores que reflexionen sobre la significacion de semejante circunstancia, y de los medios empleados para presentarla como una solucion salvadora.

Habiéngase acordado por *Meliton Martin*.  
(Se continuará)

De la Gaceta de los caminos de hierro.

## SUETOS.

(De la Crónica de Leon)

Hemos tenido el gusto de recibir la Revista de la Sociedad económica segoviana de Amigos del País, acompañando un ejemplar del Mapa de la Guia oficial de ferro-carriles de España, Francia y Portugal.

Dicha Revista trata de un asunto muy importante, no solo para la provincia de Segovia, sino tambien para la de Leon y aún para las de Galicia, cual es la construccion de un nuevo ferro-carril que partiendo de Madrid, pase directamente por Segovia y Medina del Campo á unirse en Benavente con el de Zamora á Astorga, construyéndose tambien un ramal directo de Benavente á Palanquinos.

Este trazado, como dice muy bien la Revista, acorta la distancia, porque desaparecen los ángulos del ferro-carril del Norte en Palencia y en Avila.

De este importante asunto, que hoy no hacemos mas que indicar, nos ocuparemos otro dia con alguna estension. Entre tanto, damos las gracias á la Redaccion de *La Revista Segoviana* por la atencion que nos ha dispensado, y con quien establecemos muy gustosos el cambio, ofreciendo á la vez nuestra humilde cooperacion para conseguir el objeto que se propone.

Damos las gracias por su buena acogida á nuestro apreciable colega y nos complacerá mucho se ocupe del asunto en cuestion tan importante para los intereses de ambas provincias.

## AVISO.

Por ser dia festivo mañana 15 la Junta general tendrá lugar el 16 á la misma hora anunciada.

Imp. de la V. de Alba á cargo de Santiuste.