



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

AÑO IV.

SEGOVIA 21 DE AGOSTO DE 1879.

NUM. 9.

## SUMARIO.

A la Sociedad económica segoviana de Amigos del Pais, por D. Ricardo Villanueva.—La Verdad sobre el Noroeste, conclusion, por D. Meliton Martin.—Santiago y tierra España, de la «Gaceta universal.»—Discurso de D. Manuel Batanero.—Suelos de la «Crónica de Leon.»

A la Sociedad Económica Segoviana de Amigos del Pais.

Usando del derecho de iniciativa de todo socio y velando por los intereses de esa tierra como vocal Secretario de su Diputación permanente en esta Corte, me propongo manifestar á esa Sociedad lo que en mi concepto procede hacer, en vista de la oportuna suspensión de las Cortes que discutian el proyecto de ley de los ferro-carriles del Noroeste y de los que pende el porvenir de esa provincia.

Lo primero, creo que debe dirigirse un mensaje á S. M. el Rey y al Presi-

dente de su Consejo responsable de Ministros, por haber usado tan acertadamente de su régia iniciativa, exponiéndoles que Segovia y todo el Norte de España, ven un peligro en que la Compañía del Norte adquiera todas las líneas desde Madrid al Cantábrico, lo cual obliga á que se cumplan las leyes generales del país, que exigen el medio de las subastas públicas en todas las cuestiones de ferro-carriles, y no los concursos impropios del sistema constitucional.

Cumplido este deber de agradecimiento y atención, al que deben concurrir la Sociedad y las Corporaciones populares de la Ciudad y Provincia, deberá pararse mientes en el estado que tiene la cuestion del ferro-carril de Segovia, que es el siguiente:

Tenemos subvencionada una línea de Villalba á Segovia y por la ley de 1877 se dispuso que esa subvencion se acordaba á la línea que se fijara por el Gobierno, oyendo á las corporaciones populares, desde cualesquiera de los puntos de la línea del Norte entre Villalba y Valladolid.

Esta modificación debió de ser inspirada por el Norte para evitar la línea directa que tanto teme.

Pues bien, la primera necesidad de Segovia, es la de que el Gobierno haga uso de esa facultad de fijar el punto, y no tenga suspendida sobre el porvenir de la provincia esa espada de Damocles, y que ese punto sea Medina del Campo.

Todo cuanto se haga, todo cuanto se pueda hacer para evitar el peligro de que se fije otro punto que Medina del Campo, será poco, y la omisión de cualquiera medio y la pérdida de *un solo día* debe considerarse como un atentado grave al porvenir de esa tierra y una complicidad con nuestros enemigos.

La Sociedad Económica debe hacerlo así entender á las Corporaciones populares, y todos á una, sin pérdida de tiempo, sin temor á la lucha ni fatigas, deben no cesar un solo instante hasta obligar al Gobierno que use de esa facultad fijando á Medina.

La estancia de la Corte en la Granja favorece este pensamiento que deberá ponerse en práctica con prudencia y seguirse con constancia.

Fijado Medina del Campo hay que presentar los estudios y planos y pedir la subasta en seguida.

Este es el primer paso y al mismo tiempo las Corporaciones populares de los municipios y provincia, deberán usar el derecho adquirido por el art. 1.º adicional de la ley de concesion del ferro-carril directo de Madrid á Valladolid que es de Madrid á Segovia.

Como esta seccion de Madrid á Segovia no tiene subvencion, el Ayuntamiento y la provincia, deben acordarla á esta línea.

Es de esperar que las Corporaciones populares se inspiren en su acendrado patriotismo para acordar recursos con que ayudar la apertura del túnel, pues si la competencia con el Norte, hará que haya quien concorra á esa adjudicacion, no puede esperarse el milagro de que alguien venga á perder su dinero, por el gusto de servirnos, si no, á lo que se debe aspirar es, á que escitado por la

competencia alguien nos ayude y haga un sacrificio mayor, puesta en armonía esa línea con la de Medina á Benavente, Leon y Astorga, por las ventajas que obtendría despues, que uniera directamente á Madrid con Gijon, la Coruña y Vigo,

Como el derecho de Segovia es á la línea de Madrid hasta Valladolid, nadie se puede oponer á que solo utilice la mitad de su derecho, y solo haga hasta Segovia.

La publicidad de estas gestiones y el pedir el concurso á los provincias interesadas contribuirá á que se forme fuerte é imponente una opinion simpática á nuestros proyectos y nos ayude á conseguir nuestros fines.

Tales son las conclusiones que en estos momentos cree deben aceptarse por esa sociedad, su Sócio.

*Ricardo Villanueva.*

## LA VERDAD SOBRE EL NOROESTE.

(CONCLUSION.)

Tenemos, pues, que esta cuestion de tarifas (especie de concurso subrepticio abierto ántes del concurso legal) nace de una contradiccion y de una nebulosidad sospechosa en el texto de la ley, y que gracias á esta nebulosidad se hacen ofertas imposibles, se procura amedrentar á los demás licitadores, se falsea la opinion y se prepara en suma otra madaja parecida á la que cortó el Sr. Conde de Torro con la incautacion de los ferro-carriles del Noroeste. y que, en puridad, era debida al propio modo de legislar, á influencias casi hermanas y á promesas, si no tan imposibles de cumplir, tan faltas de sinceridad y de conciencia.

Y para concluir con un asunto cuya sola discusion nos ruboriza, ¿por qué nos hemos de limitar á proclamar la igualdad de tarifa absoluta entre Madrid y los puertos? ¿Por qué no hemos de exigir esta igualdad para Zaragoza y Córdoba, para todos los puntos de la Península, pagando el transporte de una tonelada como se paga el de una carta? Ya que nos ponemos á pedir, pidamos algo que tenga visos siquiera de igualdad y de justicia en favor de todos los españoles.

Después de lo dicho, no imitaremos nosotros á los que se afanan por oscurecer la luz del sol barajando delante de sus rayos guarismos y mas guarismos. Admitiendo que el transporte de una tonelada

ocasiona un gasto medio imprescindible de tres céntimos de peseta, cada tonelada transportada desde la Coruña á Madrid costará á cualquier concesionario 25.41 pesetas, mientras que cada tonelada que se transporte entre Santander y Madrid solo exigirá al concesionario un desembolso de 15.27 pesetas.

Supongamos que la misma Compañía explota estos 1.356 kilómetros que suman ambos trayectos. Si para satisfacer un módico interés á sus capitales y una justa retribución á su trabajo, (interés y retribución que por uno y otro medio irremisiblemente ha de cobrar), necesita sacar un beneficio de otros 3 céntimos de peseta por kilómetro tendremos que podrá establecer una tarifa absoluta, común de 40 pesetas por tonelada, así para la distancia de 817 kilómetros como para la de 509; pero resultará, que al Español de Santander se le despojará de 10 pesetas en tonelada, que no debería pagar, para que el español de la Coruña las satisfaga de menos contra las nociones más elementales de equidad.

¿Quién es capaz de calcular ahora todos los recargos indebidos que harían de imponerse á la industria y á la agricultura de los puntos intermedios, para cubrir el déficit ocasionado por una protección mentida é ilusoria, en pugna con las leyes naturales y preñada de injusticia y de parcialidad?

Ahora bien, si una recomendación bien intencionada de la ley, (toda vez que el artículo 6.º del proyecto no es *ni puede ser* otra cosa); si una de las disposiciones accesorias y sobre la cual no puede ni debe versar el concurso, ha provocado tan graves y peregrinos extravíos, estamos autorizados para decir que, si la intención ha sido buena, los medios y la forma de realizarla no pudieron ser más desgraciados.

Añadamos algo más para demostrarlo:

La empresa del Noroeste se compone en su actual situación de dos partes diferentes. Hay 438 kilómetros terminados y en explotación; faltan unos 300 kilómetros que construir.

Para conseguir lo que desea al Gobierno, muy cuerda y muy patrióticamente, la subasta ó el concurso debería versar de una manera clara y explícita sobre estos dos puntos: 1.º, sobre la mejor proposición para terminar las líneas; y 2.º, sobre el precio más ventajoso ofrecido por un concesionario en pago de los 438 kilómetros que se le habían de entregar terminados y en productos.

Respecto al primer punto, enhorabuena que la ley determinará desde luego como lo hace la base 2.ª del artículo 1.º del proyecto, la subvención fija que el gobierno estaba dispuesto á dar y la forma de su pago. De esta suerte los licitadores sabían desde luego lo que debían y podían esperar, ni más ni menos, y la subasta ó el concurso hubiera quedado reducido á un solo punto concreto, á saber; la cantidad efectiva, al contado ó á plazos, que el nuevo concesionario se comprometía á pagar como *precio de compra* de los 438 kilómetros

que se le entregaban y que él no había construido.

Si esta cantidad bastaba á satisfacer las legítimas reclamaciones de los acreedores de la antigua empresa con arreglo á la legislación vigente, el Gobierno resolvía con fortuna la situación difícilísima creada por la ley de incautación. Si había además sobrante, el Tesoro se reembolsaba así de alguna parte de sus anticipos.

No sabemos por qué fatal influencia los autores del proyecto de la ley han preferido la confusión á la sencillez, lo oscuro y lo enmarañado á lo claro y lo sencillo. Ello es lo cierto que el artículo 2.º establece dos bases, como fundamento de toda proposición, y si bien una de estas dos bases es el precio de compra de los 438 kilómetros, disfrazado con la denominación de cantidad que la nueva empresa ha de entregar al Gobierno para abonar á la antigua Compañía, la otra base se refiere al aumento de garantía sobre los ocho millones de pesetas exigidos para tomar parte en el concurso.

Adviértase de paso que nada absolutamente se dice ó se dispone acerca de los valores con que se ha de pagar el aumento en el precio de la compra, ni tampoco la clase de garantías admisibles para mejorar la de los ocho millones de pesetas. Parece deducirse de la contextura de la ley que estos aumentos habrán de hacerse en efectivo, ó valores equivalentes; pero el silencio observado sobre el particular da lugar á que se propalen los más absurdos rumores.

Hay quien supone, por ejemplo, que la Compañía del Norte podrá ofrecer en garantía sus mil setecientos kilómetros de ferro-carril, y que esta sola circunstancia inclinará de seguro en su favor el ánimo del Ministro. Hay quien afirma que la mente del Ministro es tomar en cuenta únicamente la suma de garantías morales que se añadan á los ocho millones de pesetas. Nosotros no lo podemos creer, porque ni una ni otra cosa correspondería á la seriedad de un acto discutido por los cuerpos Colegisladores y publicado oficialmente para atraer capitales al país. Y rechazamos semejantes suposiciones malévolas, porque sería un juego indigno de un Gobierno que se estima, abrir concurso y solicitar pujas sobre entes de razón, atracciones del sentimiento ó apreciaciones de la fantasía. Los mil setecientos kilómetros del Norte, además de estar hipotecados á obligaciones preferentes, no pueden ser sino una circunstancia favorable para la Compañía que los posee, cuando el Consejo de Ministros haya de elegir entre dos proposiciones iguales ó casi iguales; pero si hubiese un postor que, además de los ocho millones de pesetas pusiera en manos del Gobierno y en metálico todo el capital necesario, para terminar las obras, nosotros preguntaríamos: ¿cuántas y de qué clase habrían de ser las garantías morales necesarias para eclipsar y anular esta eficaz, tangible y evidente garantía?

Tal vez se contestará que el Ministro se ha reservado en la ley de la facultad de rechazar todas y cualesquiera proposiciones; que puede hacer lo que le plazca. A esto contestaremos que el Minis-

tro puede hacerlo todo, menos olvidar las leyes escritas en su conciencia de hombre honrado y los intereses del país, y que le agravian los que pretenden seducirle con aseveraciones imprudentes, como las que hemos leído no hace mucho en un periódico de los más autorizados. Decir autoritariamente que ni concurso debiera haber habido, es descubrir el juego antes de tiempo, cuando es notorio, y el Gobierno debe saberlo, por sus representantes fuera de España, que los capitales extranjeros desean aprovechar la ocasión que se les presenta para venir de nuevo á nuestro país y realizar, no solo las líneas del Noroeste, sino otras y muy urgentes obras públicas y particulares que sean la segunda etapa de nuestra regeneración, pero la etapa decisiva de un porvenir iniciado por la primera en 1856.

Todo esto y mucho más que llamamos se ha de sacrificar por lo visto al triunfo de un solo interés, á la consolidación de un solo y peligroso monopolio! Pero, aparte de esto, ¿qué importancia tienen para la realización de las obras las pujas artificiosas ó reales sobre la suma de la garantía prestada? si la exigida es bastante, no hay para que acrecentarla indefinidamente, y si no es bastante, duplíquese ó triplicáquese desde luego; pero no se introduzca como elemento de criterio, para la elección, un factor innecesario que ya en otras ocasiones solo ha servido para dar barniz de legalidad á reprobados mañeos.

Repetimos que en nuestra opinión el ánimo del Ministro ha sido recto y honrado, y tenemos la seguridad que, para acallar todas las murmuraciones, presentes ó futuras, solo se tomarán en consideración aquellas proposiciones que mejoren las dos bases del artículo 2.º, ofreciendo valores efectivos, ya en metálico, ó ya en efectos de crédito equivalente. Suponer algo en contrario, sería ofender la dignidad y la imparcialidad de los autores de la ley.

Padecen un error también los que suponen que el precio de compra se ha fijado definitivamente por el Gobierno en diez millones de pesetas. Los 438 kilómetros valen mucho más, y de aquí la inconveniencia apuntada más arriba de haber circunscrito el concurso á este solo punto.

La demostración de esta verdad es muy sencilla. El nuevo concesionario tendrá que desembolsar para terminar las líneas, 80 millones de pesetas ó cuando menos. El Gobierno le entregará 55 millones de pesetas en once años, los cuales quedarán reducidos á 40 millones escasos, por los descuentos de aquella suma para terminar en cuatro años los ferro-carriles. Tiene, pues, que desembolsar otros 40 millones de pesetas, por lo poco, antes de poder explotar los 732 kilómetros de su concesión.

Ahora bien, una vez terminados los 732 kilómetros que desee colocar *ventajosamente* sus capitales en la empresa del Noroeste, no podrá valorar más de uno de dichos kilómetros en más de 100.000 pesetas; pero, aún así y todo, los 732 kilómetros que explotará durante 84 años, represen-

tarán un capital de 73 millones de pesetas. Es, pues, evidente, que además de los 40 millones de pesetas que destine á la terminación de las obras, podrá ofrecer en el concurso, hasta 25 ó 30 millones en vez de los 10 millones fijados por el Gobierno como un mínimum hipotético.

Esta cuestión no es tan baladí como pudiera presumirse. La fianza es un depósito que se devuelve al concesionario, y si algo produce á la Nación, aparte de la seguridad que inspira, son gastos y merma de riqueza, mientras que el precio que se pague por una propiedad creada con los recursos y el trabajo de los acreedores, queda en el país, se reparte entre españoles, y algo, y aun mucho, significa para el aumento de la riqueza colectiva, no solo el aumento de las fortunas individuales (cuya suma forma la fortuna nacional), sino también que el dinero pagado por las líneas vaya á manos activas y emprendedoras, para satisfacer doblemente los imperiosos mandatos de la previsión y la justicia.

Restanos decir muy pocas palabras sobre los artículos 3.º y 8.º del proyecto de ley.

El modo y forma de examinar las proposiciones presentadas y de elegir las más ventajosas, no puede ser indiferente para el Gobierno ni para los licitadores. Al revestir este acto de tales formalidades que acallen toda murmuración, se inspira confianza á las personas serias y formales, y se atraen al concurso á los grupos con más medios para pagar la cosa; grupos que cuanto más conciencia tienen de sus medios y valer, rehuyen con mayor empeño hacer el papel desairado de comparas en todo acto con carácter de legalidad mentida.

Suponemos, por lo tanto, que los pliegos se habrán de entregar cerrados, que se abrirán en día fijo ante notario, y que el cometido de la comisión de diputados y senadores nombrada con arreglo al artículo 5.º, será el de presenciar el acto para dar después su voto y su parecer.

¿Qué inconveniente puede haber en esto? ¿No tienen el Sr. Ministro, ó el Consejo de Ministros, la facultad de desechar cualesquiera proposición que no estimen ventajosa? «Si votos, para que rejas.» ¿No ha de procurar una persona tan digna y tan delicada como el Sr. Conde Toreno, poner su buena fama y sus blasones á cubierto de la maledicencia? ¿No comprenden, los que procuran extremar los procedimientos para obtener un triunfo á mansalva, que el pliego abierto ó la carencia y ausencia de formalidades para abrirlo, siempre deja al venido el derecho de suponer que su proposición ha sido comunicada á su contrario? Pues qué, ¿podremos imponer á los demás el respeto de que somos merecedores, si nuestros actos están en completa contradicción con nuestras palabras, y rechazamos por capricho ó por soberbia los dictados de la más vulgar delicadeza?

En cuanto el art. 8.º sentimos no ver con claridad cómo puede modificarse por una ley sin carácter general, el derecho civil constituido de la na-

cion, únicamente para dar satisfaccion á conveniencias del momento.

El efecto de semejantes veleidades autoritarias sobre el trabajo y la riqueza, no puede ser mas lamentable.

Ahora, y para concluir, diremos á los que procuran bastardear la nueva ley, á la vez que desanimar á todos y cada uno de los que se proponen concurrir á la licitacion, que no son los mejores medios para captarse la opinion ilustrada del país, los de mezclar sus propias alabanzas con amenazas imprudentes de no trasportar el pescado fresco ó de aplicar en un trayecto dado el maximun de las tarifas. Sobre méritos y servicios habria mucho que decir, contra siete vicios dicen que hay siete virtudes.

Las quejas, fundadas ó infundadas, contra determinado juego de tarifas, han sido y son generales y constantes, y nada tiene de extraño que el pequeño industrial, el modesto agricultor y el no patrocinado por ninguna de esas altas ilustraciones que ahora se sacan como el Cristo, se alarmen al saber que, para cortar los abusos de que se quejan, hay desatentado empeño en poner en las mismas manos medios aun más eficaces y más extensos de continuar practicándolos á su sabor.

Inútil nos parece decir una sola palabra sobre todas las demás consideraciones traídas al debate por una y otra parte. Son modos de ver y de apreciar que nosotros respetamos y que no combatimos. Que cada cual presente el memorial en la forma mas á propósito para crear opinion á su favor, es natural y es conveniente. La discusion es provechosa para el país como para los gobiernos. Lo que nosotros combatimos es el error y la arbitrariedad, porque sabemos, y lo hemos demostrado muchas veces, que son los progenitores de nuestra ruina y descrédito.

Pretender fomentar el trabajo y la riqueza, cerrando las puertas á la competencia noble y abriéndolas de par en par al favor, es una hipocresía con sus puntas, randas y festones de lesa-nacionalidad.

Concluiremos diciendo, que de estimarse en algo el buen nombre y el bienestar del país, el próximo concurso para la terminacion de la linea del Noroeste no puede ni debe ser más que un concurso en que se midan los medios y las fuerzas. Y si el adalid principal de lo que él llama con singular intemperancia, la solucion posible, quiere que sus ditirámbo alcancen algun valor entre las gentes sensatas, vea el medio de hacer que su protegido haga palpables y evidentes esos enormes recursos de que dispone elevando la garantia (con dinero y no con propias alabanzas), á una suma que coloque su superioridad fuera de toda discusion; que pague los kilómetros en explotacion nada más de lo que valen, como es justo, y que se deje de girar sobre la Omnipotencia divina, haciendo promesas imposibles; que ni él ni nadie puede cumplir sin faltar á la equidad en el orden administrativo, ó sin emplear el fraude en el moral.

En ninguna ocasion puede decirse que obras son amores, asi como en ninguna otra hay mayor necesidad de hablar en plata.

MELITON MARTIN.

¡SANTIAGO Y CIERRA ESPAÑA! (1.)

Tal era el grito de los antiguos españoles, precursor de sus victorias.

No en valde respetan tanto los gallegos al Santo Apóstol, porque les libra, lo mismo ayer que hoy, de las garras de los moros y judios.

Esto meditábamos al oír el real decreto de suspension de las sesiones de las Cortes, que llevó á mejor vida el proyecto de ley sobre los ferro-carri-les del Noroeste.

Comprendemos todo el disgusto del señor ministro de Fomento y de la compañía que preside M. Isaac Pereire, que se proponia acudir al concurso como comprendemos toda la alegría de los asturianos y gallegos, que recobran las esperanzas de no caer en las estrechas redes del monopolio que les amenazaba si sus lineas iban á las manos que dirigen las de Francia y del Cantábrico.

Momentos ántes de leerse el real decreto de suspension de las sesiones, se leyó una enmienda al art. 6.º, que vino á resucitar las esperanzas de las lineas del Noroeste.

Es la ayuda que los castellanos prestan á sus provincias hermanas de Astúrias y Galicia, para que recobren toda la libertad, todas las ventajas que por sus dones naturales merecen, sin temor de competencias de ninguna clase, ni de los otros puertos del Atlántico, ni ménos de los del Cantábrico, para que Gijon, La Coruña y Vigo sean los puertos que prefieran las extensas relaciones comerciales de España con Inglaterra isla de Cuba y demas pueblos de las dos Américas.

Gijon quedaria, aceptándose esa enmienda, más cerca de Madrid que Santander. La Coruña y Vigo ganarian 138 kilómetros de proximidad al centro de España, es decir, 40 reales en tonelada de transporte y cuatro horas en tiempo.

A los diputados por Segovia corresponde la iniciativa, al Sr. Batanero el recuerdo.

La opinion pública lo ha aceptado con simpatia y entusiasmo. Galicia y Astúrias quieren en Madrid una estacion del Noroeste, desde donde, sin trastornos ni imposiciones de tarifas, puedan ponerse en relaciones directas sin salir de la linea del Noroeste.

Comprenden que éste es el único medio de prevenir los peligros que ineficazmente procuraba conjurar el art. 6.º del proyecto, y que sólo así obtendrán la independendencia y libertad tan necesarias pa-

(1) Este artículo y el que con el título del «Norte ante el Noroeste», publicamos en el núm. 7, son debidos á nuestro buen amigo y consocio D. Ricardo Villanueva.

ra toda clase de luchas, y más aún para las mercantiles, con la concurrencia.

De las palabras de los señores Elduayen y ministro de Fomento arrancaba esa convicción profunda, porque revelaban la armonía que guardaba una recomendación al parecer tan sencilla como la contenida en el artículo 6.º y los anteriores, y graves actos de la caducidad de la antigua compañía, de la asignación de los 240 millones votados y de la incautación por el Estado de los caminos. Entre estos actos y aquella sencilla recomendación existen las relaciones del medio al fin, de la causa á los efectos; con la irregularidad de que si se hubiera expresado este fin, al discutir los medios se hubiera sublevado la opinión, y se hubiera detenido el pensamiento en sus primeros pasos.

De ellas se deducía lógicamente que en los términos con que se abría el concurso, sólo podría concurrir con éxito la compañía del Norte.

¿Hubiera sido posible que se hubiera votado la ley de caducidad y de concesión de los 240 millones para la compañía del Norte?..

El Sr. Elduayen decía, mirando por los espejismos de la *refracción* de la luz, con que analizaba los derechos del Gobierno, que el Estado había adquirido á *retro* los caminos, y tenía un derecho *REFRACCIONARIO*, y que esos 40 millones que fijaba para los acreedores el proyecto, era un regalo, una generosidad, era el puñado de bellotas que el señor feudal tiraba á sus esclavos.

Pero el Sr. Martos, en su breve discurso, contestó, debidamente, que de lo que se trataba era de regalos, sí, pero de los 442 kilómetros construidos á la afortunada compañía que resultase agraciada en el concurso, anticonstitucional y parlamentario, porque los gobiernos constitucionales se fundan en la desconfianza del poder y en la publicidad de sus actos, y por eso se han sustituido á los concursos, propios del absolutismo, en donde el criterio del Estado sustituye al criterio público por las subastas, en donde la publicidad permite que la opinión pública influya en las adjudicaciones de los servicios públicos.

Seguramente que de haber seguido la discusión se hubiera demostrado que si el Estado adquirió á *retro* esos kilómetros, fué en la situación y con las cargas y gravámenes, así como con los derechos que entonces pertenecían á la compañía caducada, como el particular adquiere á *retro* una casa, pero con los censos que en aquel momento estuvieran inscritos en el registro de la propiedad.

¿Ese derecho á *retro* del Estado ha sido inscrito? ¿Qué cargas pesaban *antes* de la incautación sobre esos 442 kilómetros? En el registro de la propiedad constarán.

Y si resultase que ese derecho del Estado no se ha inscrito todavía, no es concebible que el señor ministro de Fomento, sin conocer esta cuestión, que es la esencia!, se haya permitido decir que el Estado queda libre de toda cuestión y responsabilidad de los acreedores que han hecho la cosa, refaccio-

narios (*de re-facere*), no refraccionarios, como decía el señor Elduayen.

¡Ah! Si el proyecto hubiera sido ley, ¡qué complicaciones habría traído el señor ministro de Fomento, quien parece que si está atento á invocar derechos, ha omitido el cumplir la obligación de inscribir ese derecho de *retro* del Estado, apesar del tiempo que ha trascurrido, perjudicando á la Nación en las cantidades que posteriormente han sido inscritas! Porque es sabido que no perjudican los derechos de uno á tercero sino desde el momento de su inscripción en el Registro de la propiedad.

La sabiduría del Rey se ha interpuesto por fortuna en pro de los derechos del Estado y de las provincias de España que se hallan interesadas en ese proyecto, y por medio del presidente de su Consejo de ministros responsable, ha suspendido la discusión de ese proyecto, que tan forzosamente marchaba por el Congreso cuyo decreto ha sido tan favorablemente acogido por la opinión pública.

De ante estas vacaciones la luz se extiende, los intereses de todos se van aclarando, y adquiere mas y más fuerza la célebre frase de Carlos III: «Visteme despacio, que estoy de prisa».

Nada más que los que ciegos ante la luz de la ley han visto una aparente legalidad con la luz refraccionada, son los responsables de la tardanza que sienten en su satisfacción los intereses del Noroeste.

Pero como nada es duradero sin la base de la razón y de la justicia de toda clase de intereses, y sin lesión de ningún derecho, es seguro que se ganará en estabilidad lo que se pierde de tiempo

(De la Gaceta universal.)

#### DISCURSO DE D. MANUEL BATANERO.

*En la imposibilidad, por exceso de original de poder insertar por hoy íntegro el notable discurso pronunciado por el Sr. D. Manuel Batanero, diputado por Muros (Coruña) en la sesión del 24 de Julio en contra de la totalidad del dictamen sobre el proyecto de ley referente á los ferro-carriles del Noroeste, lo hacemos de los siguientes párrafos con que le terminó y si vos es posible daremos en otros números conocimiento completo de tan importante trabajo.*

«Voy á ver si puedo llegar á demostrar ahora que es también perjudicial á los de las provincias á donde va dirigido este ferro-carril: y en esto tendré ya menos que decir, porque de este asunto, que es la cuestión esencial de las tarifas, el Sr. Linares dijo ayer lo que tuvo por conveniente, y aunque en el pensamiento, como lo he estado siempre, me hallo de acuerdo con S. S., todavía no sé si por mi falta de

comprension, nunca por la de S. S., no me he enterado ayer bien de la extension y de los límites como S. S. queria que se hubiese redactado el artículo.

Dice así el art. 6.º:

«Al adjudicarse la construccion y explotacion de las líneas del Noroeste, el Gobierno deberá asegurar á los puertos de la costa de Gijon y la Coruña hasta Vigo las mayores garantías y beneficios respecto á precios de tarifas, para ponerlos en iguales condiciones que á los demás del Cantábrico y estacion de Irún.»

Aquí se comprende, porque yo soy leal, se comprende que el proyecto quiere decir que á pesar de estar mas distantes los puertos de Galicia y de Astúrias con relacion al centro de España y á los puertos de la línea del Norte, de Santander, Bilbao, San Sebastian, Pasajes y estacion de Irún, que á pesar de la mayor distancia la unidad ha de ser la misma.

Pero sin embargo de esto, el artículo que acabo de leer está redactado de una manera en mi concepto tan vaga, ó puesto con cierto cuidado, que no me satisface.

Yo entiendo que el artículo debiera estar redactado de otra manera. Ya comprendo que de mi redaccion se han de extrañar muchos; yo entiendo que el artículo debiera estar redactado así:

«Art. 6.º Las mercancías de toda clase y calidades que se remitan desde los puertos de Vigo, Coruña y Gijon á Madrid y vice-versa, tendrán la tarifa más favorable establecida ó que pueda establecerse para las mercancías que se conduzcan desde los puertos de Santander, Bilbao, San Sebastian, Pasajes y estacion de Irún á Madrid y vice-versa, no por tonelada y kilómetro, sino en absoluto, sin tener en cuenta la mayor distancia que existe desde Madrid á los puertos en que terminan ó pueden terminar las líneas del Noroeste.

Las mercancías que desde cualquier punto intermedio se trasporten á Madrid ó á los puertos, ó desde estos y Madrid á los puntos intermedios, disfrutarán de los beneficios establecidos en el párrafo anterior.»

Yo no desconozco, y voy ahora á sa-

tisfacer á ciertas indicaciones de los compañeros que están cerca de mí, yo no desconozco que esta manera de redactar el artículo no ha de ser satisfactoria para todos, y creo que no es necesaria en ciertos y determinados casos, pero sí en otro.

Es necesario este artículo en esta forma clara, evidente y desnuda, porque más vale decir las cosas así, que no de una manera vaga y que se preste á diversas aplicaciones. Yo no entiendo que el artículo redactado de esta manera solo conviene á un propósito y á una ocasion. El propósito y la circunstancia en que este artículo debe redactarse de este modo, es si por ventura una misma compañía se hiciese cargo de la línea del Norte y de las del Noroeste. Solo para este caso, porque en otro no habia ninguna razon para establecer eso, porque seria verdaderamente irritante que si hay mayor distancia entre la Coruña y Madrid que entre Madrid y Santander, costará lo mismo una mercancía.

Esto es cierto; pero, señores, como aquí hay que prepararse y prevenirse para el caso, no imposible, de que una misma compañía tome las dos líneas ó las pueda tener en lo sucesivo, para ese caso es necesario evitar el monopolio que se ejerceria por esa compañía, porque el dueño de toda esa parte de España pondria las tarifas, dentro de los límites legales, de la manera que tuviera por conveniente, y seria muy fácil que en lugar de buscar la armonía y la fraternidad entre los puertos del Cantábrico y los del Atlántico, no las buscarse.

Tambien me permito rogar al Sr. Ministro que si por ventura el proyecto de ley sale de esta Cámara conforme lo tiene redactado S. S., tenga muy en cuenta una cosa, una cosa importantísima para la posibilidad que estamos discutiendo, para el caso de que una misma compañía pudiese llevar ó llevase la línea del Norte y las del Noroeste. Tenga entendido S. S., tengan entendido todos los Sres. Diputados de la Nacion, que si ese caso llega, y si S. S., creyendo hacer un bien, diese este camino de hierro á la compañía que

tuviese el otro; teuga muy presente, repito, que desde el momento en que haga la adjudicacion del concurso de esa manera. hemos perdido toda esperanza del camino directo á Galicia.

Es una esperanza absolutamente perdida, porque no querria esa compañía determinada hacer el camino directo de Villalba á Segovia y Medina del Campo, y desde Zamora ó Benavente á Astorga y Leon, que seria la línea directa que sin necesidad de desigualdades ni diferencias en las tarifas podria ahorrarnos, si no el todo, la diferencia entre Santander y la Coruña, ó sea más de 150 kilómetros de los que hoy recorremos. Pues esa esperanza se perderia para siempre, repito, si tuviéramos la desgracia de que se concediera la línea del Noroeste á la compañía que tuviera el ferro-carril del Norte, porque ésta no haria en perjuicio suyo la línea de Villalba á Segovia y Medina del Campo, ni tampoco la de Zamora á Astorga.

Yo someto á la consideracion de S. S. lealmente esta observacion; porque despues de todo, Sr. Conde de Toreno, si yo me equivocase y S. S., acertase, no dejaria de tributarle mis alabanzas; yo tengo solo un interés leal, como todos, en que se haga lo mejor; yo entiendo las cosas de esta manera; respeto la manera de entender de la Comision y del Gobierno.

He concluido; no quiero molestar más la atencion de la Cámara. Creo haber probado que el proyecto de que se trata es perjudicial á los intereses del Estado y de las provincias, y que despues de regalar el camino nos deja con la carga de los acreedores. Repito que me alegraria haber llevado el convencimiento al ánimo de todos; pero si no es así, me alegraré de que otros con más acierto demuestren las cosas mejor en provecho del Estado y me siento, si no satisfecho por haber pronunciado un discurso verdaderamente importante, por haber hecho en bien de mis queridas provincias todo lo que con mis débiles fuerzas creí mi obligacion deber hacer. (Muestras de aprobacion.)»

De la Crónica de Leon del dia 18 copiamos lo siguiente:

### EL FERRO-CARRIL DIRECTO.

«Como preámbulo á lo que hemos de decir sobre el importantísimo asunto del ferro-carril directo de Madrid por Segovia, Medina del Campo y Benavente á Leon, insertamos hoy el dictámen que la Diputacion permanente en Madrid, de la Sociedad Económica Segoviana de Amigos del País, dió en 5 de Marzo de este año. Llamamos sobre este documento la atencion de las Corporaciones y Sociedades de nuestra provincia, así como la de los representantes de la misma en las Córtes para que, estudiando el asunto, se preparen á prestar su concurso á las comisiones y representantes de Segovia y demás provincias interesadas, á fin de que el proyecto llegue á realizarse.

Tambien llamamos la atencion de todos sobre la enmienda presentada en las Córtes por D. José Oñate, diputado por Segovia, al artículo 6.º del proyecto de ley de los ferro-carriles del Noroeste, cuya enmienda damos á continuacion del Dictámen que dice así:»

Despues de insertar íntegros los referidos documentos lo hace de los párrafos del *Eco de Asturias* que ya insertamos en el número 7.

Y por su parte la Crónica le contesta del modo siguiente:

«Conformes en un todo con el periódico asturiano

Pero advertimos á este como á toda la prensa de la region galáico-asturiana-leonesa, que el medio mas eficaz y mas seguro de conseguir la competencia que tanto se desea, por juzgarse con razon el único bien de estas provincias en la cuestion del ferro-carril, es alcanzar la construccion de la línea directa por Benavente, Medina del Campo y Segovia, porque de este modo la empresa constructora puede ofrecer mayores ventajas que la del Norte, toda vez que se acortan considerablemente las distancias. Conseguido el ferro-carril directo, estará Gijon mas cerca de Madrid que Santander y Bilbao, y la distancia de los puertos de Galicia quedaria reducida en 138 kilómetros. Vea, pues, la prensa de la region si conviene trabajar con verdadero afán para conseguir la construccion del ferro-carril directo.»

Escusado es decir que opinamos como nuestro apreciable colega y que deseamos que la prensa toda de las provincias interesadas apoye nuestras gestiones.