



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA
DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV.

SEGOVIA 4 DE OCTÚBRE DE 1879.

NUM. 17.

SUMARIO.

Las líneas paralelas, por D. Antonio de Ochoa. —
Lista de los Sres. Sócios «de la Económica Segoviana de Amigos del País» — Espiritu de la Opinión Pública. — Ecos de la Prensa.

LAS LINEAS PARALELAS.

La *Epoca* del sábado 27 de los corrientes, publica un suelto, que, copiado á la letra, dice así:

«El *Popular* olvida que los puntos que atraviesa la línea del Norte fueron designados por las Cortes Constituyentes de 1855, es decir, que el trazado tuvo que sujetarse á lo dispuesto por una ley que impuso aumento de gastos á la Compañía. ¿Puede achacarse á la empresa lo que corresponde á los legisladores? ¿se dispuso entonces que la vía siguiera por San Ildefonso y Segovia? No. se les reconoció el derecho á enlazar con la línea principal.

Pues si la empresa cumplió con las obligaciones impuestas por las Cortes Constituyentes y por el poder público, ¿por qué se trata de causarla un perjuicio á título de que la línea no es directa y que necesita otra paralela?

¿Es así como hemos de atraer Capitales extranjeros?

Ya sabemos que en geometría, la línea recta es la mas corta; pero en jurisprudencia los derechos adquiridos están, ó deben estar, al amparo de las leyes. Y no decimos mas, porque el asunto no está puesto á discusion.»

Este suelto, que de trasladar íntegro acabamos, nos mueve á cojer la pluma para rectificar los equivocados conceptos, los especiosos argumentos que diariamente echa á volar la grave y sesuda *Epoca*, en defensa de los, por nosotros, inatacados intereses de la Compañía del Norte.

Porque ¿qué tienen de incompatibles las explotaciones de dos líneas férreas que atraviesan distintas y dilatadas regiones?

¿Por qué, con defender la línea directa del Noroeste se causa perjuicio á la del Norte?

¿Ni por qué tratar de unir ricas y estensas comarcas, hasta hoy por completo desheredadas, con la capital de la Monarquía ha de dar motivo para que huyan de nuestro suelo los capitales extranjeros?

Para contestar á estas preguntas, la *Epoca*, que hace pocos dias mostraba por Segovia el mas *desinteresado* interés, y que nos ofrecía graciosamente, y cual si el consejo de Administracion de la Compañía del Norte y la redaccion del acreditado diario fueran una misma cosa, un ramal que, naciendo en Villalba, muriera en nuestra querida ciudad, por ser esto lo único que, segun el criterio del Consejo ó de la redaccion, convenia á los Segovianos, la *Epoca*, repetimos, para contestar á todas estas preguntas y para rebatir cuantos argumentos hasta el presente se han hecho en pró de la justicia de la línea directa del Noroeste, no tiene otro argumento que oponer, otras ideas que expresar, otras palabras que escribir que las dos ya célebres de *líneas paralelas*. Triste, pobre é injusta en demasía debe ser la causa que ampara, cuando plumas, como la de la *Epoca*, tan acostumbradas á vencer en difíciles polémicas, y á sostener, dignamente, brillantes campañas periodísticas, no aciertan á salir del vicioso, gastado y falso círculo en que se ven encerradas; cuando redactores tan ilustrados tienen que acogerse continuamente á la, para ellos, frase sacramental de *líneas paralelas*.

¿Dónde está el paralelismo de estas líneas? Sus mismos nombres del N. y del N. O., ¿no nos dicen claramente que son por completo divergentes? ¿Lrun y Vigo están, por ventura, á igual distancia que el Campo de guardias y la Montaña del Príncipe Pio?

La *Epoca* que, con la definicion de *línea recta*, nos demuestra sus grandes conocimientos geométricos, no es posible que desconozca el teorema, base de la teoría de paralelas.

¿Paralelismo entre dos líneas que,

partiendo de dos puntos situados escasamente á un kilómetro de distancia, van á terminar en otros dos que distan entre sí próximamente 700 kilómetros, es decir, casi toda la longitud de España! ¡Monstruosidad sin ejemplo! y de admitirla, y admitiendo tambien la teoría de que la ley no permite *líneas paralelas*, tendríamos que convenir en que, en España, no puede haber mas línea férrea que la del Norte, y sebran por lo tanto todas las que hasta ahora se han construido, y que será imposible en lo sucesivo voiver á construir otra alguna.

Pero á que más; el mismo argumento de la *Epoca* nos está diciendo la sin razon que envuelve, *por que si se la trata de causar un perjuicio* (á la empresa del Norte) *haciendo á título de que no es directa otra paralela*, esta última tampoco sería directa en el mero hecho de ser *paralela* á la primera, sino que necesitaría tener los mismos ángulos, las mismas desviaciones y seguir, en una palabra, á mas ó menos distancia, el mismo caprichoso culebreo que aquella, á menos de perder su paralelismo, y, no perdiéndolo, no llenaría, como no llena la del Norte, las necesidades que con ella llenar se proponen los defensores de la línea directa del Noroeste, y vea la *Epoca*, como ni estos procuran defender la necesidad de una vía paralela á la del Norte, ni á la empresa de esta línea trata nadie de causarla el mas ligero perjuicio.

Y aun admitiendo que la construida y la que se proyecta fuesen paralelas ¿no le parece bastante distancia á la *Epoca* la que hay entre Santander y Vigo para que dos líneas paralelas que arrancasen de estos dos puntos tuviesen vida propia y no se perjudicasen la una á la otra?

La segunda pregunta de la *Epoca* está tan desprovista de fundamento como la que acabamos de contestar; porque si algun medio hay de atraer capitales extranjeros es, indudablemente, el de brindarles á emplear su numerario en empresas que, como la construccion y explotacion de una vía de seguro y próspero porvenir, les prometan un interés no despreciable y en armonia con los desem-

bolsos que, para llevarlas á cabo, tengan que hacer. ¿O es que á la Epoca le parece mejor medio paralizar las obras públicas y de interés general para que el oro Europeo, cansado de colocarse ventajosamente en otras naciones venga á buscar el quietismo entre nosotros? Esta será, á no dudarlo, una nueva teoría de Economía política, hasta hoy, en verdad, desconocida, y que suplicamos á la *Epoca* nos explique; porque todos los Economistas han estado y están conformes en que los capitales, buscando ansiosos productiva colocacion, tendian siempre á acudir allí donde habia trabajos, empresas ó industrias en que emplearse con mayor utilidad, y precisamente esta tendencia de los capitales, á buscar el mayor provecho posible, realiza una de las armonías económicas mas trascendentales en los fenómenos de la producción y el consumo; pues, no solo hace producir mas, mejor y con mayor baratura, poniendo así ciertos artículos á disposicion de clases enteras, que de otro modo tendrían que verse precisadas á no consumirlos, por su elevado precio, si que tambien conserva el equilibrio entre la producción y el consumo.

Es decir, que el monopolio, produciendo poco y malo, porque tiene la colocacion segura con ganancia exorbitante, hace improductivos muchos capitales, ciega gran número de fuentes de riqueza, y no deja que nazcan una porcion de pequeñas industrias, auxiliares de toda industria floreciente; en una palabra, el monopolio, irritante por lo injusto, es seguro nuncio de forzosa esterilidad, cuando, por el contrario, la noble competencia, produciendo mas y mejor, y dando sus productos cada vez mas baratos, porque de otro modo no tendrían salida, fecundiza cuanto toca, llama á si todos los capitales, aumenta las fuentes de riqueza pública y da vida á una porcion de industrias, que de otro modo no podrían nacer: ¿donde están, pues, los peligros de la competencia, si competencia pudiese haber, entre las líneas del N. y N O? ¿Ni como explicar, entonces, que la construcción de una línea férrea, para la que se

necesitan cerca de 1000 millones, y haga huir de España á los capitales extranjeros, cuando precisamente estos han de verse atraídos á nuestra patria por el cebo de una ganancia legitima, segura y no despreciable?

Por otra parte: ¿el temor de causar algun dudoso y ligero perjuicio á la Empresa del Norte, una vez terminada la línea del Noroeste, es razon bastante para que España entera esté diariamente sufriendo perjuicios ciertos é inmensos?

¿Qué le parecería á la *Epoca*, si el Gobierno decretase su desaparicion del estadio de la prensa, á fin de aumentar el número de suscripciones al *Imparcial*, por ejemplo, para que la empresa de estediario no sufriese perjuicio ni menoscabo en sus intereses? A buen seguro que pondría el grito en el cielo, y que demostraria de una manera clara y precisa, que el número de lectores está en razon directa del número de periódicos que se publican, y que, aun cuando así no fuese, lo justo sería dejar todos los periódicos existentes y conceder cuantas autorizaciones nuevamente se solicitasen y que voluntariamente en el trascurso del tiempo dejasen de ver la luz pública aquellos á quienes la práctica les demostrase que por falta de ingresos no podían subsistir.

Del mismo modo hoy pone España toda el grito en el cielo, cuando ve que alguno trata de hacer atmósfera para que se pospongan sus sagrados intereses á los mas limitados de una simple compañía, cuyas acciones de 500 pesetas se cotizaron el 23 de este mes en la bolsa de Paris á 273.75 francos y cuyas obligaciones con primera hipoteca tenían el mismo día la depreciacion de un 38 por 100; de igual manera demostraríamos, si no temieramos ofender la ilustracion de la Epoca, que la facilidad y la baratura en los trasportes, que únicamente se consigue con la multiplicacion de líneas férreas, aumenta de una manera prodigiosa la riqueza en los tres ramos de la industria humana, llegando así á sostener, el transporte de las mercancías, diferentes empresas de caminos de hierro, donde no podia concebirse ni la existencia

de una sola vía ferrea y que la comodidad, rapidez y poco coste de los viajes, aumenta indefinidamente el número de viajeros; que disminuye con increíble celeridad, segun estas ventájas van desapareciendo; y por último, que, aun cuando realmente la construcción de una línea disminuyese las ganancias de otra anterior, lo justo sería dejar que la práctica, por medio de los viajeros y de las mercancías, demostrase palmariamente, si las dos no podían coexistir, cual era la que mejor servia los intereses generales de la Nación, concretándose entonces la otra, voluntariamente, á explotar los trozos, cuyos rendimientos satisficieren las exigencias del capital en ellos empleado.

Por conclusión, diremos á la *Epoca* que, teniendo Segovia concedida una línea directa de Madrid á un punto cualquiera entre Villalva y Valladolid, que pudiera ser Medina, y estando dentro del plan general de Ferro-carriles la concesion de otra línea, cuyos estudios están ya hechos, desde Zamora á Astorga, quedaría interrumpida la línea del Noroeste, si los intereses de la empresa del Norte lograsen prevalecer sobre los generales de España, que no lo creemos, tan solo en el corto trayecto de Zamora á Medina, poblaciones ya unidas por Ferro-carril, trayecto, que ni la *Epoca*, ni el Consejo de Administracion del Norte, podran probar jamas que es *paralelo* á ninguno de los que esta compañía explota; es decir que todos los trabajos afortunados, caso de serlo, de los defensores del Norte, darian por resultado una pequeña variacion de la línea del Noroeste, alargándola 10 ó 12 kilómetros, por tener que subir hasta Zamora, en vez de seguir de Medina á Benavente.

Si, pues, Segovia no defiende hoy sus intereses, sino los generales de la Nación, y por lo tanto aboga, no por un ramal que la una á la línea del Norte, si que por la línea directa del Noroeste, pasando por donde la ciencia y las leyes de la justicia y de la economía aconsejen; si Segovia ni pide ni desea una línea paralela á la ya construida; si Segovia no quiere hacer el mas leve perjuicio á la Empresa del Norte, como tampoco quiere que esta empresa los cause incalculables á nuestra pobre España; si Segovia con el proyecto que hoy sostiene ni ataca á la geometría, ni lastima intereses creados á la sombra de ninguna ley; y si el Norte, haga lo que quiera y lleve adelante su pensamiento, no puede conseguir, no conseguirá lo que desea, por que, 10 ó 12 kilómetros mas ó menos corta, habrá, pese á quien pese, línea directa del Noroeste, sin pagar tributo alguno á la del Norte ¿por qué la *Epoca* ataca nuestras legítimas aspiraciones con infundados argumentos y fútiles argucias, argumentos y argucias que al fin y al cabo, han de volverse en contra de sus patrocinados?

¿Por qué la *Epoca*, en sus sueltos, nos hace cruda guerra, con la que no consigue su objeto, si bien pierde para muchos parte de su antiguo prestigio, dando con su conducta lugar á que en ella se cebe, creemos que injustamente, la sagaz maledicencia?

Segovia 29 de Setiembre de 1879.

ANTONIO DE OCHOA.

Sociedad económica Segoviana.

RELACION DE SUS ACTUALES SOCIOS.

Número de orden.	NOMBRES.	Clase á que pertenecen.	Fecha de su ingreso.	Residencia.
1.º	Don Francisco Catáneo..	De número.	27 Junio de 1875.	Segovia.
2	Manuel Entero.	idem.	idem.	idem.
3	Marcelo Lainez Ortiz de Paz.	De mérito	idem.	idem.
4	Dámaso Bueno.	De número.	idem.	idem.
5	Mariano Lanchares.	idem.	idem.	idem.
6	Excmo. Sr. D. Vicente Ruiz.	idem.	idem.	idem.
7	Ezequiel Gonzalez de la Bodega.	idem.	idem.	idem.
8	Luciano Herrero.	idem.	idem.	idem.
9	Julian Alonso	idem.	idem.	idem.
10	Domingo Fernandez.	idem.	idem.	idem.
11	Antonino Sancho.	idem.	idem.	idem.
12	Federico Orduña.	idem.	idem.	idem.
13	Mariano Villa Pastor.	idem.	idem.	idem.
14	Modesto Garcia.	idem.	idem.	idem.
15	Ramon Lorente.	idem.	idem.	idem.
16	Ignacio Arévalo Benito.	idem.	idem.	idem.
17	Epifanio Ralero.	idem.	idem.	idem.
18	Guillermo Martinez.	idem.	idem.	idem.
19	Ildefonso Rebollo Ballesteros.	idem.	idem.	idem.
20	Roman Baeza Caceres.	idem.	idem.	idem.
21	Francisco Santiuste.	idem.	idem.	idem.
22	Luis Bustamante.	idem.	idem.	idem.
23	Andrés Fernandez Castro.	idem.	idem.	idem.
24	Mariano Llovet Castelo.	idem.	idem.	idem.
25	Lope de la Calle.	idem.	idem.	idem.
26	Antonio Candamo	idem.	idem.	idem.
27	José de Gorria y Gutierrez.	idem.	idem.	idem.
28	Manuel Lopez Martín.	idem.	idem.	Málaga.
29	Francisco Garcia Castro.	idem.	idem.	Segovia.
30	Aniceto River.	idem.	idem.	idem.
31	Javier Cia	idem.	idem.	idem.
32	Manuel Martin Sierra.	idem.	idem.	idem.
33	Manuel Gonzalez del Valle.	idem.	idem.	idem.
34	Juan Trujillo.	idem.	idem.	idem.
35	Santiago Llorente Garcia	idem.	idem.	Nava Asuncion.
36	Cipriano de la Torre Agero	idem.	idem.	Cuellar.
37	Florencio Rioperez.	idem.	idem.	Segovia.
38	Nicanor Sanchez.	idem.	idem.	idem.
39	Joaquin Odriozola	idem.	idem.	idem.
40	José Llorente Garcia.	idem.	idem.	Coca.
41	Leopoldo Falcon.	idem.	idem.	idem.
42	Mariano de la Torre Agero	idem.	idem.	Segovia.
43	José Maria Royo	idem.	idem.	idem.
44	José Sancho Pulido	idem.	idem.	idem.
45	Francisco Rodriguez Avial.	idem.	idem.	Madrid.
46	Jorge Calvo.	idem.	idem.	Segovia.
47	Salvador Maria Sanz.	idem.	idem.	idem.
48	José Boulingny Perez.	idem.	idem.	idem.
49	José Maria Ochoa	idem.	idem.	idem.
50	Estanislao Marañon	idem.	idem.	idem.
51	Miguel Llorente.	Supernumerario.	idem.	Bernardos.

82	D. Mariano Perez Balseira	De número	idem	Segovia.
83	Sr. Conde de Alpuente	idem	idem	Madrid.
84	Lesmes Andrés Rodao	idem	idem	Segovia.
85	Félix Santiuste	idem	1.º Julio de 1873.	idem.
86	Cosme Gil é Isabel	Supernumerario	idem	idem.
87	Antonio de Ochoa Alvarez	De número	idem	idem.
88	Pedro Ochoa	idem	idem	idem.
89	Felipe Ochoa	idem	idem	idem.
90	Juan Gonzalez Manso	idem	idem	idem.
91	José María Campoy y Garcia	Corresponsal	15 de Enero de 1876.	Lorca.
92	Miguel Ruiz de Villanueva	idem	15 de Febrero de 1876.	Almería.
93	Federico Moreno y Pajarilos	idem	8 de Marzo de 1876.	idem.
94	Juan Muñoz	De número	1 de Abril de 1876.	Segovia.
95	Francisco Perez Castrobeza	idem	idem	idem.
96	Tomás Mascaró	idem	idem	idem.
97	Adolfo Carrasco	idem	1 de Mayo de 1876.	Madrid.
98	Sabino de Muncig	idem	1 de Julio de 1876.	Segovia.
99	Antonio Maria Lopez y Ramajo	Corresponsal	31 de Junio de 1876.	Madrid.
100	Mariano Ruiz	De número	1 de Agosto de 1876.	Segovia.
101	Mariano Blanco	idem	1 de Setiembre de 1876.	idem.
102	Mariano Aguas Monrial	idem	1 de Noviembre de 1876.	idem.
103	Pedro Zuñiga	idem	1 de Enero de 1877.	idem.
104	Carlos de Lecea y Garcia	idem	1 de Febrero de 1877.	idem.
105	Tomas Baeza y Gonzalez	De mérito	15 de Febrero de 1877.	idem.
106	Francisco Aroca	De número	1 de Abril de 1877.	idem.
107	Anastasio Garcia	idem	idem	idem.
108	Sr. Marqués de Lozoya	idem	idem	idem.
109	Tomás Rincon Casin	De mérito	15 de Mayo de 1877.	Bernardos.
110	Anacleto Perez Rubio	De número	1 de Junio de 1877.	Rapariegos.
111	Félix Arranz y Mansilla	idem	idem	Riaza.
112	Pedro Berzal	idem	idem	idem.
113	Valentin Sanchez de Toledo	idem	1 de Julio de 1877.	Sepúlveda.
114	Jorge Coca	idem	idem	Villacastin.
115	Mamerto Torano	idem	idem	Segovia.
116	Ricardo Villanueva	idem	1 de Octubre de 1877.	Madrid.
117	José Oñate Valcarcel	idem	idem	idem.
118	José Montalvo y Lauga	Corresponsal	15 de Marzo de 1878.	Murcia.
119	José Maria Montalvo de Leon	idem	idem	idem.
120	Manuel Benito Torres	De número	1 de Mayo de 1878.	Aillon.
121	Martin Martinez y Molina	Corresponsal	15 de Mayo de 1878.	Pliego.
122	Miguel Bambalero y Ezquer	idem	idem	Orihuela.
123	Mariano Vergara	idem	18 de Setiembre de 1878.	Madrid.
124	Segundo Sastre	De número	1 de Noviembre de 1878.	Segovia.
125	Santiago Quiza	idem	idem	Aguilafuente.
126	Hipólito Finat y Leguizamon	idem	15 de Abril de 1879.	Madrid.
127	Rafael Villanueva	idem	1 de Julio de 1879.	Turégano.
128	Gabino Gil Martin	idem	1 de Agosto de 1879.	Segovia.
129	Antonio Bermejo	idem	idem	idem.
130	Pedro Rivas	idem	idem	idem.
131	José Ramos	idem	15 de Setiembre de 1879.	idem.
132	Ricardo Aranz	idem	idem	idem.
133	Francisco Manso	idem	idem	idem.
134	Miguel Alvarez Mir	idem	idem	idem.
135	Julian Gil y Rodriguez	idem	idem	idem.
136	Nicolás Duque	idem	idem	idem.
137	Federico Palacios	idem	idem	idem.
138	Pablo Callejo	idem	idem	idem.
139	Francisco Padilla Tribarne	idem	idem	idem.
140	José Garcia Burgos	idem	idem	Madrid.
141	Julian Ramirez	idem	idem	Cantimpalos.
142	Hipólito Mompin	idem	idem	Segovia.
143	Ramon Luciañez	idem	idem	idem.
				B. de Ferreros

En lo sucesivo se publicarán mensualmente en esta REVISTA las aizas y bajas que ocurran en la lista de Socios.

En la papeleta de presentación para solicitar el ingreso de Socio deberán hacerse constar el nombre y los dos primeros apellidos del solicitante, su profesion, clase á que desea pertenecer, señas de su domicilio y persona que ha de hacer el abono mensual de la cuota si reside fuera de esta Ciudad.

Para despedirse de Socio es necesario presentar comunicacion ó papeleta que asi lo manifieste y devolver el Título el Socio que le hubiere recibido.

ESPIRITU DE LA OPINION PUBLICA.

Hoy inauguramos, en LA REVISTA, esta nueva Seccion, en donde tendrán cabida, segun el material de que disponemos nos lo permita, las muchas adhesiones que á nuestro proyecto del Ferro-carril directo del Noroeste hemos recibido de Corporaciones, Senadores, Diputados á Cortes y particulares.

Alcaldia constitucional de Ponferrada.

Sr. Alcalde constitucional de Segovia.— 22 de Setiembre de 1879.

Muy Sr. mio de la mayor consideracion: el Ayuntamiento que tengo la honra de presidir me encarga manifieste á esa Ilustre Corporacion que el Sr. Marqués de Retortillo, Diputado del Distrito, ha sido interesado para que gestione la construccion de la línea directa que V. V. recomiendan en su atenta de 8 del actual.

Ofrece á V. S. los mayores sentimientos de aprecio su afectisimo atento S. S. Q. S. M. q. — Rafael Gonzalez.

Alcaldia constitucional de Olmedo.

Sr. Alcalde constitucional de Segovia.— Setiembre 19 de 1879.

Muy Sr. mio y respetable compañero: Cuando á una Corporacion tan humilde como la que me cabe el honor de presidir se la pide su cooperacion en asunto de la importancia del Ferro-carril del Noroeste, ante la perspectiva de su pequenez, entra el desaliento propio del que ve en lontananza su felicidad y desconfia alcanzarla, por mas de que para ello cuente no solo con los suficientes elementos, sino tambien con la razon y la justicia.

Dignisimo es el Ayuntamiento de su presidencia y dignisimas son tambien las Corporaciones y Juntas de esa provincia al iniciar tan vasto pensamiento, su propaganda y su defensa.

Si en alguna ocasion pudiera alagarme desempeñar el cargo de Alcalde, nunca como en la presente porque me ha proporcionado la satisfaccion de dar cuenta en la sesion de este dia, al Ayuntamiento que presido de la circular de esa provincia de fecha 6 del actual y las de participar á V. S. haber sido recibida con el mayor entusiasmo acordándose poner en juego particular y colectivamente toda

su influencia interesando al Diputado del Distrito, Senadores y demás personas que puedan ejercerla, y como la superioridad se reconozca en V. espera se la den instrucciones para la marcha que haya de seguirse en lo sucesivo, recurriendo hasta el sacrificio de los intereses municipales si de ello hubiera necesidad.

Aprovecho gustoso esta ocasion para ofrecirme á sus órdenes afectisimo amigo S. S. Q. B. S. M. — Pio Paramo.

Alcaldia constitucional de Colmenar Viejo.

Sres. D. Serapio del Rio, Marqués de Lózoya y Don Salvador Maria Sanz = 16 de Setiembre de 1879.

Muy Sres. míos y de toda mi consideracion: He tenido el gusto de recibir su bien escrita y fundamentada circular referente á la construccion del Ferro-carril del Noroeste y dado cuenta de ella, á mis dignos compañeros, todos, asi como el vecindario, nos hallamos dispuestos á cooperar para que el pensamiento sea aceptado en las Cortes y que se realicen despues las obras con la brevedad posible, procurando alejar toda dificultad, siquiera retarde en poco, la inmensa utilidad y beneficio que ha de reportar al Pais en general la construccion de los Ferro-carriles del Noroeste en la línea directa por que se aboga en su mencionada circular, con la cual nos hallamos conformes.

Tengo la satisfaccion de comunicarles lo espuesto en nombre del Ayuntamiento que presido y aprovecho la ocasion para ofrecerles mis respetos y los sentimientos con que soy su atento afectisimo S. S. Q. S. M. B. — Eugenio Perez.

ECOS DE LA PRENSA.

EL FERRO-CARRIL DIRECTO.

Este grande y trascendentil pensamiento que puede tal vez envolver el principio de nuestra emancipacion de la industria extranjera, y de cuya realizacion pende á no dudarlo el porvenir de toda la region del Noroeste de España y aun el de muchas de las provincias que ocupan el centro de la Peninsula, entra decididamente en un nuevo periodo que permite vislumbrar los mas halagüeños horizontes, á cuantos de veras se interesan por el adelanto y progreso de la Nacion.

Débase en primer término este resultado al propósito

largo tiempo acariciado, aunque inútilmente para fortuna nuestra, por la Compañía de los ferro carriles del Norte, de hacer tributarias suyas esas provincias; y después, á los nobles esfuerzos de la nobilísima y olvidada provincia de Segovia.

Nunca pudimos nosotros dudar que el patriotismo y sabiduría de las Cortes habia de ser incontrastable valladar donde fueran á estrellarse los instintos de monopolio que caracterizan aquella poderosa Empresa, y con la misma fé; esperamos hoy ver convertida en ley la enmienda presentada por un representante de Segovia, al proyecto sobre los ferro carriles del Noroeste pendiente de discusión en el Congreso y que entraña la verdadera solución del asunto.

Completa satisfacción seria la nuestra, si además de esto viéramos también despertar al capital nacional de su apática indolencia, y acometiese con brío la patriótica resolución de construir la nueva línea, impidiendo así pasase á manos extrañas una empresa de seguro resultado, habida consideración á la importancia y riqueza de las provincias citadas, de una parte, y por otra á las ventajas mismas condiciones en que el Estado cede los trabajos ya realizados en nuestra red ferro-carriera del Noroeste.

¿Será posible que una vez más venga el capitán extranjero á buscar un interés que en esta ocasión puede ser pingüe, aprovechando el abandono de los nuestros?

¿Hasta cuando he nos de permanecer los españoles en tan vergonzosa tutela?

Capitalistas, banqueros, propietarios, comerciantes é industriales hay en las provincias de Asturias, Galicia, Leon, Zamora, Valladolid y Segovia. Muévanse, agítense, reúnanse, entiéndanse y una vez estudiado el asunto, aprovechen la ocasión que se les presenta de probar que aun existe en nuestra raza el brío é inteligencia de que en mil ocasiones dió testimonio en otros tiempos.

El año 80 se acerca ya y «El Comercio» lo ha dicho antes de ahora, el año 80 debiera parecerse al año de 8 en cuanto á la índole de los tiempos y las circunstancias lo consienten; es decir, que ya es tiempo de que España danlose cuenta de sus recursos, y adquiriendo la conciencia de su valer, acabe de una vez de emanciparse de la explotación del capital extranjero, dedicando de lleno el suyo al trabajo, á las grandes empresas industriales, al comercio, á la agricultura y á cuantas empresas labran la felicidad material de los pueblos en los tiempos modernos.

¡Qué el ferro carril directo á las provincias del Noroeste de España constituya la primera etapa en tan gloriosa senda!

Esos son nuestros más vivos deseos, Tales nuestros votos.

Interesada nuestra provincia, y Gijón tanto como el que más, en que prevalezca la salvadora solución propuesta por el Sr. Oñate, representante de Segovia en el Congreso, cumple á nuestro deber acoger con entusiasmo el llamamiento que á todas hace por conducto de su Revista «La Sociedad Económica Segoviana de Amigos del País» y á este fin insertamos con el mayor gusto la circular que en reunión pública celebrada en 5 del actual en la referida Capital, se acordó por unanimidad remitir á todas las autoridades, corporaciones y particulares de las provincias interesadas, y al mismo tiempo conjuramos á las dignísimas corporaciones administrativas de la provincia, á que sin levantar mano, secunden activa y poderosamente la actitud en que se han colocado los Segovianos, por reclamarlo así los más altos intereses del País.

(Aquí inserta íntegramente la circular.)

(Del Comercio de Gijón.)

«Acuerdo importante.»—En virtud del llamamiento hecho por la provincia de Segovia á las localidades que están interesadas en que se construya la línea directa á Madrid, por unanimidad acordó el ilustre Ayuntamiento, en su última sesión secundar los esfuerzos de la referida provincia de Segovia, empleando al efecto cuantos recursos legales puedan ser utilizados, dentro de la esfera y atribuciones del cuerpo municipal.

No esperábamos menos del celo é ilustración que á este distingue y nos hacemos un deber en felicitarle por tan acertado como patriótico acuerdo.

(Del Comercio de Gijón.)

FERRO-CARRIL DEL NOROESTE

POR SEGOVIA.

La falta de espacio nos impide reproducir íntegra como deseábamos, la circular que la diputación provincial, el Ayuntamiento y la Sociedad de Amigos del País de Segovia dirigen en nombre de dicha ciudad y su provincia á las demás interesadas en la línea directa del Noroeste.

Copiamos, sin embargo, lo más esencial para que se vean las inmensas ventajas que produciría á nuestra provincia el ferro-carril por Segovia, que hace tiempo venimos defendiendo.

Acerca de la enmienda del diputado D. José Oñate, defendida por las citadas corporaciones, diremos por ahora, que sólo en un caso extremo podrían aceptarla las provincias del Noroeste, porque implica la admisión del proyecto de ley suspendido con la suspensión de Cortes, proyecto, que han combatido y seguirán combatiendo en el improbable caso que se insistiera en su defensa.

Lo que quieren Galicia y Asturias, es que se cumpla la ley de 78 subastando inmediatamente todos los trozos, según venimos sosteniendo desde el primer momento, y una vez subastados que entregue las líneas del Noroeste, á la compañía que se comprometa a llevar á cabo el proyecto de Madrid por Segovia, Medina, Zamora, Benavente y Astorga.

De este modo, gana el Noroeste, porque no vuelve á caer en manos de otra gran compañía, que es el gran peligro de las contrataciones en España, y gana el proyecto Segoviano porque le facilita su aceptación por parte de las Cortes, pues no necesitará subvención ninguna llevando a su favor la empresa la explotación del Noroeste.

Por hoy, lo principal es que sostengamos todos el proyecto; en cuanto á los medios hay tiempo aun para ocuparse de ellos.

(Aquí inserta la circular.)

(Del Boletín de la Liga de Oviedo.)

Varios Ingenieros franceses, encargados por la casa Ferry y Walt, están haciendo un minucioso estudio de la línea y obras del ferro-carril del N. O.

Esta importante casa se dispone, pues, á hacer proposición en la subasta para la adquisición de las líneas.

(Del Eco de Asturias.)