

†

D. SALVADOR MARIA SANZ Y TRIGUEROS,

PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS,

Abogado de los Tribunales de la Nacion, Jefe honorario de Administracion civil y Secretario por oposicion de la Excma. Diputacion provincial de Segovia.

FALLECIO EL DIA 12 DEL ACTUAL.

Profundo y sincero pesar ha sentido la Sociedad económica Segoviana de Amigos del Pais por el fallecimiento de su dignísimo Presidente ocurrido despues de un largo y penoso padecimiento: no cumpliria con un deber de gratitud, sino hiciese constar públicamente su agradecimiento en justo tributo al celo é interés que el Finado demostró siempre por todo cuanto á la Sociedad económica hacia referencia. Sócio de número desde su reorganizacion, desempeñó varios cargos y comisiones con el mayor interés y acierto; vocal de su Junta Directiva, en la Seccion de Beneficencia y asuntos generales, y Presidente despues de esta misma Seccion, dió repetidas pruebas de su claro talento y fácil palabra; individuo de la Redaccion de esta REVISTA, conocidos son sus notables trabajos en la misma y por último nombrado Presidente de la Sociedad demostró con su constancia, asiduidad y acierto el decidido empeño y buen deseo que le animaban de que aquella figurase dignamente por sus útiles trabajos entre las demás de su clase.

Siempre recordará esta Sociedad con gratitud que en mas de una ocasion, en momentos de duda y desaliento él la animó con su ejemplo y su palabra para

que 'siguiese la ruta comenzada y no desmayase ante los obstáculos que a su desenvolvimiento se la presentaban, debiéndosele indudablemente en gran parte el que naya continuado sus fines á través de las dificultades con que ha luchado.

Esta Corporacion pues, cumple con un justo deber de reconocimiento al dar público testimonio de los grandes servicios prestados á la misma por el Sr. Sanz, á quien todos los Sócios apreciaban como Presidente y querian como amigo, enviando á su atribulada familia el mas respetuoso y sincero pésame por la irreparable pérdida que ha sufrido, del que por todos era conocido como buen hijo, amante esposo, cariñoso padre, instruido jurisconsulto, y probo é ilustrado funcionario.

Solo de este modo la Sociedad puede honrar la memoria, y con sinceridad lo hace, del que tan útiles servicios procuró prestar á sus semejantes y tanto se desveló por la consecucion de fines tan útiles á esta provincia.

Descanse en paz y procurando continuar su ejemplo haga esta Sociedad perpétua su memoria, en prueba de verdadero reconocimiento.

El Vice-presidente,
EZEQUIEL GONZALEZ.

El Secretario,
MARCELO LAINEZ.

SUMARIO.

Dictámen referente á la construcción de un línea directa de Madrid á las provincias del Noroeste de la *Sociedad Económica de Santiago*.—Ferro-carril del Noroeste, Apuntes históricos, por *D. Ezequiel Gonzalez*.—Extincion de la mendicidad, Circular del litre. Ayuntamiento.

Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago.

(CONCLUSION.)

Dictámen referente á la construcción de una línea férrea directa de Madrid á las provincias del Noroeste.

Entre esos compromisos se halla el muy atendible de 240 millones de reales, asignados para las líneas del Noroeste, de cuya cantidad no es posible distraer la más pequeña partida para otro objeto. Mucho interesa, en verdad, á Galicia y Asturias la línea directa; pero más vital todavía es para ellas la pronta terminacion de las obras comenzadas hace tantos años. En todo el trazado de la vía hay trabajos de importunas, y que exigen su pronta terminacion, por que sería doloroso que, por incuria, se arruinasen muchas obras, que solo exigen el último esfuerzo para poder utilizarse.

Causa profunda pena al recorrer muchos de los lugares por donde debiera hace años silbar la locomotora, ver: aqui un terraplen á medio terminar; más allá un puente, cuyas cepas están á flor de agua, ó bien un túnel perforado en parte, ó una trinchera casi terminada; y si trascurridos algunos meses volvemos á contemplar aquellas obras, podremos observar, con dolor profundo, los destrozos ocasionados por los elementos; pues ya son las filtraciones las que han destruido el terraplen ó la trinchera, ya la crecida del arroyo arrastró los estribos del puente.

Teniendo en cuenta lo que acabamos de manifestar, de cuya verdad deben estar plenamente convencidos nuestros representantes, confiamos que, sea la que quiera la suerte deparada al proyecto de ferro-carril directo, no sufrirán entorpecimiento alguno, por esta causa, las líneas del Noroeste, no perdiendo ninguna de las cantidades exclusivamente destinadas para auxiliar su terminacion.

Cuando la casa constructora suspendió por completo sus trabajos, estaban estos, en alguna

seccion, tan adelantados, que hemos visto grandes acopios de traviesas, que por largo tiempo estuvieron abandonadas á la intemperie, hasta que se vendieron, muchas de las que pudieron conservarse, en pública subasta, y probablemente por ínfimo precio, para satisfacer créditos apremiantes.

Sea el que quiera el trazado que se adopte para la línea directa, se conseguirían los siguientes resultados importantísimos y vitales para Galicia: 1.º Economía de distancia en el recorrido de la línea, ahorrando de 100 á 150 kilómetros. 2.º Establecer comunicacion fácil, económica y rápida entre provincias con quienes no la tiene actualmente, y 3.º Independencia de la compañía del Norte.

La importancia de los tres resultados, que proporcionaria la línea directa, es tan clara y evidente, que no se necesitan esfuerzos de ningun género para patentizarla, estando además este asunto debatido hasta la sociedad, por lo cual, y en obsequio á la brevedad, prescindiremos de insistir en este punto sobre cosas de todos conocidas, respecto á los dos primeros resultados de los que hemos mencionado.

Mas no creemos posible prescindir de igual suerte respecto al tercer punto, ó sea la necesidad de la independencia en que deben quedar las líneas del Noroeste de la del Norte, cuando —con razon ó sin ella— se abrigan serios temores de que nuestras líneas puedan adjudicarse á la poderosa compañía del Norte.

Si en la reñida contienda que en el Congreso ventila, respecto al proyecto de autorizacion que pide el Gobierno, para otorgar por concurso las líneas del Noroeste, no triunfase la enmienda del Sr. Oñate, ni cualquiera otra formulada en analogo sentido, es de temer que, presentándose al concurso la repetida compañía del Norte, obtuviese la adjudicacion de las líneas del Noroeste, en cuyo caso, ó bien no las concluiría, ó si las terminaba tendríamos que sufrir perjuicios sin cuento, puesto que ninguno de los puertos de Asturias y Galicia alcanzaria las ventajas que espera, con justicia, el día en que la locomotora les enlace con el interior.

Que pudiera fácilmente suceder que la empresa del Norte no terminase nuestras líneas se comprende, por cuanto, si en ello tenia el interés de las ganancias considerables que le reportaria la línea de Madrid á Irun sin competencia de ningun género, y estas ganancias se aumentaban con alguna prima que podrian otorgarle plazas mercantiles extranjeras, podria acaso dejar de cumplir sus compromisos, perdiendo la

fianza exigida en garantía de la terminación de las obras en los plazos marcados.

Por otra parte, aun suponiendo que realizase los trabajos de construcción, podrían estos marchar con toda la posible parsimonia, porque la experiencia nos tiene demostrado, que cuando una empresa, y sobre todo una empresa poderosa, quiere obtener próroga sobre próroga, no le faltan ni pretextos en que fundarla, ni recursos para salir airosa en su petición. Y no se diga que el actual S. Ministro de Fomento, interesado, como el que más, en la terminación de las líneas, sería una rémora para toda injustificada pretension, porque en nuestra España bien sabido es que los cambios políticos se suceden, en muchas ocasiones, con rapidez vertiginosa, pues hasta hemos tenido un Ministerio *relámpago*.

Pero supongamos que la compañía del Norte, dado caso de ser la agraciada, cumple religiosamente sus compromisos, y termina las líneas en los plazos convenidos. En este caso de poco serviría el remedio que, respecto á las peores condiciones en que quedaria nuestros puertos, trata de aplicar el art. 6.º del proyecto de Ley presentado á las Cortes, ya por su vaga redacción, ya también porque, aun aclarado é interpretado en el sentido más favorable respecto al transporte y precio de tarifas, estaria en contradicción con la base 4.ª del art. 1.º del mismo proyecto, que autoriza á la nueva empresa á explotar las líneas en la misma forma y bajo las mismas condiciones y derechos que la antigua compañía. Entre esos derechos á que se alude, se halla el de poder establecer las tarifas en su grado máximo, con lo cual dicho está, que es imposible toda competencia en los transportes por nuestras líneas con relación á la del Norte, que tiene además un recorrido mucho más corto.

El deseo de no molestar por mas tiempo la atención de las personas á quienes nos dirigimos y la imperiosa ley de la necesidad, nos obligan á terminar, proponiendo á la Sociedad la adopción de los siguientes acuerdos, en cuanto sean realizables, dado el curso de los acontecimientos y el estado de las cosas, por efecto de la discusión del proyecto de Ley en el Congreso.

1.º Significar á la Provincia de Segovia, y principalmente á la Sociedad Económica, la gratitud y consideración que merecen, por su celo é interés en la cuestión que motiva estas líneas.

2.º Cooperar oficial y privadamente, bajo las condiciones dichas en este informe, al establecimiento de una línea directa de Madrid á las provincias del Noroeste.

3.º Gestionar, por los medios que se juz-

guen por la Junta directiva más eficaces, para conseguir el resultado anteriormente referido, y en todo caso para evitar la ingerencia de la compañía del Norte en los ferro-carriles del Noroeste.

4.º Acordar también, que, todas las gestiones que se practiquen, no se opongan de modo alguno á la más pronta terminación de las líneas del Noroeste no distraiendo de tal objeto la cantidad de 240 millones de reales, concedidos exclusivamente para las referidas líneas por la Ley de 11 de Julio del año próximo pasado de 1878.

5.º Facultar ámpliamente á la mesa para que, en nombre y representación de la Sociedad Económica, asociándose con los individuos de la misma que juzguen oportuno, ó sin esta cooperación, si no la conceptúase necesaria, dé el conveniente cumplimiento á estos acuerdos.

Para terminar debemos dirigir un ruego á la Sociedad, y es el de que nos dispense la ligereza con que algunos puntos de este informe están tratados, efecto de haber tenido que redactarlo con precipitación suma; pero si, por cualquier evento, hubiese posibilidad de insistir en estas materias oportunamente, los que suscriben ofrecen para lo sucesivo el pequeño concurso de su inteligencia y actividad, que dedicarán siempre con gusto á toda gestión de un asunto que, como el presente, atrae las miradas de todo individuo amante de su Patria.

En cuanto, hoy por hoy, podemos manifestar, confiamos en que la respetable corporación, á quien tenemos el honor de dirigirnos, acordará lo que conceptúe más acertado en su ilustración y celo.

Santiago 10 de Noviembre de 1879. —Vicente Gonzalez Canales. —Bernardo Sanz. —Ramiro Rueda.

Este Dictamen fué aprobado por unanimidad en sesión celebrada el día 12 de Noviembre de 1879. —El Secretario general, Tomás de Acosta.

FERRO-CARRIL.

Ferro-carriles del Noroeste y su prolongación por Medina del Campo y Segovia hasta Madrid.

Apuntes históricos acerca del trazado de la primera Sección del Ferro-carril del Norte y observaciones sobre la inconveniencia é ilegalidad de las líneas Férreas únicas y exclusivas.

POR D. EZEQUIEL GONZALEZ.

(CONCLUSION.)

Y bueno será no olvidar aquellos lamentables errores y recordar de continuo aquella trascendental injusticia, porque hoy, sin hacer caso de las leccio-

nes de una cruel experiencia y posponiendo de nuevo los intereses generales, se quiere por algunos ratificarla sacando el viejo y desacreditado argumento de la inconveniencia de las líneas paralelas. Ese argumento que la destruido con solo decir que el verdadero regulador de los principios generales de la producción y del consumo se halla en la competencia, sin la cual es imposible corregir los abusos á que siempre tiende el exclusivismo en todas las fases del orden económico. Si ese exclusivismo es siempre perjudicial, aún limitado al desenvolvimiento de la industria privada, véase cuan funesto no será cuando se aplique en vasta escala, como sucede al intentar la explotación de los ferro-carriles por líneas privilegiadas que no puedan temer la concurrencia. Mucho de esto viene ocurriendo en España, por que hijas nuestras líneas generales de falta de meditación y de erróneos enlaces, se resienten de esos vicios, imponiendo á la industria y al comercio gravámenes que aminoran la riqueza pública. De aquí el haberse presentado desde hace bastantes años diferentes proyectos, algunos ya en ejecución, con los cuales, si afortunadamente para el país llegan á realizarse, se habrán establecido comunicaciones que acorten las distancias de las zonas extremas, reduciendo los precios del transporte, beneficiando las comarcas intermedias y desterrando los abusos de las líneas únicas que ahora atraviesan sus campos.

Este movimiento de la opinión se viene también sintiendo en los altos poderes, porque desde hace diez años el Gobierno está concediendo permiso para construir nuevos ferro-carriles en perjuicio de los antiguos, sin haber estos protestado, con cuyo proceder satisface en beneficio público las legítimas aspiraciones de comarcas desheredadas, combatiendo el monopolio del servicio de los transportes por las vías férreas en determinadas zonas. Y si el bien público solicita esas satisfacciones, grande la recibirá cuando el Gobierno, con lenando para siempre errores antiguos y muy gastados, acuerde la línea directa de Madrid por Segovia que la opinión toda reclama y los intereses generales exigen para acortar la distancia de los pueblos gallegos y asturianos con el centro de España.

Al enterarse de esta afirmación clamaron contra ella los partidarios del exclusivismo alegando los perjuicios que habían de irrogarse á Empresas antiguas y el supuesto derecho que tienen á explotar sus líneas sin competencia alguna, á menos que las nuevas empalmaran á 150 kilómetros de Madrid. Atiéndase este absurdo argumento, y nos encontraremos con el absurdo mayor y en extremo irritante de que en tal caso habría siempre muchísimas localidades situadas á dicha distancia de la Corte que se verían precisadas á recorrer doble número de kilómetros, con inmenso perjuicio de sus intereses, á fin de no causar alguno muy pequeño á los ferro-carriles actuales con la construcción de otros directos. Si eso hubiera de ser el radio dentro del cual estuviera prohibida toda nueva construcción, era de todo punto imposible que las cuatro líneas generales hoy existentes basta-

ran durante los ochenta años, que aún las quedan de concesión, para alimentar la vida actual y futura del movimiento industrial, y llenar las necesidades de los 70.000 kilómetros cuadrados próximos á Madrid y de los dos millones de habitantes que pueblan dicho radio.

Afortunadamente, si en el terreno de la ciencia, si en el desenvolvimiento de los principios económicos y si en la vida práctica no pueden sostenerse semejantes absurdos, tampoco hay nada en nuestra legislación de obras públicas que de una manera siquiera remota pueda cohonestarlos. Consúltense con cuidado todas nuestras leyes y decretos sobre la materia desde 1855, y se verá que ningún Gobierno, al otorgar las concesiones de nuestras líneas generales, cometió la imprevisión de autorizar la exclusiva, ni se encontrará ninguna disposición que directa ó indirectamente conceda la exclusión de nuevas líneas para no perjudicar á las antiguas. Los artículos 8, 14, 19 y 20 de la ley de 3 de Junio de 1855, al otorgar la subvención y demás franquicias, dan también la facultad de percibir los derechos de peaje y de transporte, *sin perjuicio de los correspondientes á otras Empresas*; y como si esta provisión no fuera bastante explícita, dispone el artículo 31 del pliego de condiciones de 13 de Febrero de 1856 que cualquier ejecución, ó autorización ulterior de caminos, canales, ferro-carriles, trabajos de navegación, ú otros en la comarca donde esté situado el camino de hierro, objeto de la concesión, ó en cualquiera otra contigua ó distante, no podrá dar origen á reclamación alguna por parte de la Empresa.

Disposiciones tan terminantes han sido confirmadas después por el Decreto ley de 14 de Noviembre de 1868 sobre construcción de obras públicas, que atacó de frente toda clase de exclusivismo y monopolio, y por la ley de 20 de Agosto de 1873 en la cual se manda que *nunca pueda suspenderse, ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesión de obras públicas, ni menos aplazarse las resoluciones á que dá derecho la definitiva tramitación legal de los expedientes*. Y por si algo faltara á preceptos tan previsores, vino la última ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877 á ponerlos el sello disponiendo su artículo 58 que la autorización á los particulares y compañías para hacer los estudios de una línea *no confiere derecho alguno contra el Estado, ni limita de ningún modo la facultad que tiene el Ministerio de Fomento para conceder iguales autorizaciones á los que pretendan el estudio de la misma línea*.

¿Qué queda, pues, de argumento de las líneas paralelas, de las declamaciones sobre su inconveniencia y de los supuestos derechos de las líneas antiguas á la exclusiva? Ahí está toda nuestra legislación de obras públicas para contestar; y no se diga que esas líneas adquirieron derechos en virtud de la ley de 3 de Junio de 1855 que es preciso respetar, pues esos derechos están limitados á la facultad de percibir el precio de los servicios que presten con arreglo á las tarifas, y de ningún modo á conceder una ganancia determinada sobre los

productos de peaje y de transporte, ni á establecer utilidad alguna y garantizar un interés fijo, ni menos á otorgar el derecho de rechazar toda competencia y prohibir la construcción de nuevas líneas que atravesaran las mismas comarcas. Recórranse todos los artículos de dicha ley, y se verá plenamente confirmada esta asercion, no encontrándose en ellos el mas ligero vislumbre de proteccion en favor del exclusivismo. Y si quiere una prueba mas, léase el art. 80 de la ley vigente de ferro-carriles de 25 de Noviembre de 1877 y se verá que deroga todas las leyes, decretos y demás disposiciones que estén en oposicion á ella, quedando derogado por consiguiente cuanto tendiera al monopolio, puesto que el espíritu y letra de esta ley condena todo exclusivismo y deja á salvo el derecho del Gobierno para conceder ilimitadamente la construcción de toda clase de obras públicas.

En consecuencia de estas justísimas disposiciones y en bien del interés general, preciso es que las antiguas Empresas renuncien al monopolio y se convenzan sus defensores de que ningun derecho las asiste para querer amortizar en sí mismas el tráfico de estensas comarcas. Igualmente deben persuadirse que ninguna razon, ni aun siquiera de equidad, las asiste para oponerse á la union directa de todos los puntos comprendidos en un radio dado con Madrid por ser absurdo y perjudicial á la Nacion en masa, como arriba se demostró.

No dánlose por vencidos todavía los partidarios de las líneas exclusivas, alegan en contra del proyecto de la general del Noroeste con su prolongacion por Medina y Segovia á Madrid, los grandes perjuicios que la Compañía del Norte sufriría si llegara á realizarse semejante prolongacion. No intentan las Provincias del Noroeste, ni la de Segovia perjudicar á dicha Compañía, ni tampoco abrigan el menor deseo sobre ello porque respetan los intereses ajenos; pero si por una parte quieren utilizar los suyos propios, por otra tienen razones sobradas para demostrar que la prolongacion de la línea del Noroeste hasta Madrid ha de beneficiar, en vez de perjudicar á la del Norte. Una línea gane mas, cuanto mayor movimiento producen las contiguas, pues se aumenta el tráfico en las comarcas inmediatas y tambien en las lejanas á medida que se multiplican los medios de transporte, nutriéndose así todas las grandes arterias, en la estensa circulacion, con la vida de las más próximas. Lo que se anuncia como la ruina de antiguas é importantes líneas será su verdadera salvacion siéndolo del país, porque al crecer la industria de este, al aumentarse la produccion y con ella el tráfico y por consiguiente el consumo con la construcción de nuevas líneas, aquellas han de multiplicar sus utilidades. Esto por necesidad ha de suceder á la del Norte, que se ha de ver alimentada por grandes zonas en todas direcciones, luego que en ellas se aumente el movimiento producido por las nuevas líneas y luego que por consecuencia de ellas entren en activas relaciones comerciales los Puertos del Atlántico y del Cantábrico con los del Mediterráneo.

La verdad de todo esto se halla comprobada

plenamente con el aumento rapidísimo de la riqueza pública en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos del Norte americano, al multiplicarse por todas partes de dichas Naciones la construcción de los ferro-carriles. En ellas, la vida de las nuevas líneas ha robustecido de un modo increíble la de las antiguas aumentando su movimiento y utilidades, pues, principalmente en Inglaterra, rara es la poblacion de alguna importancia que no tenga una de esas fecundizadoras arterias, poseyendo hoy una red de vías férreas que suma el número de 26.000 kilómetros en explotacion. Todo lo contrario sucede en España, existiendo vastísimos territorios completamente desheredados de ese elemento de locomocion que arrastran una vida triste y miserable. Y no puede menos de ser así cuando solo tenemos cuatro líneas generales que arrancan de Madrid, apesar de ser el centro político-administrativo y hasta casi matemático de una superficie cuadrilátera de medio millon de kilómetros cuadrados. No son muchos más los que tiene Francia, ni grande tampoco la diferencia en Inglaterra, Prusia y Austria, y sin embargo, de Paris, de Londres, de Berlin y de Viena irradian ocho y diez líneas generales que llevan el movimiento y la vida, á los extremos y á todas partes multiplicando la produccion y el consumo de un modo pasmoso, aconteciendo lo mismo en Bélgica y en otras Naciones, no de primer orden.

Digase ahora en vista de esos elocuentísimos ejemplos si España toda estará bien servida con cuatro líneas generales, y si la prolongacion de la del Noroeste hasta Madrid perjudicará á otras antiguas. Ningun perjuicio han de sufrir, segun levamos demostrado, pero si por el pronto se mermaran algo sus utilidades, que siempre seria en pequeña cantidad, sobradamente están ya compensadas con los grandes auxilios y franquicias que recibieron del Estado y con el monopolio que largos años vienen ejerciendo por falta de competencia. Y en último resultado, no es cosa de subordinar el interés general, al privado de un particular ó de una compañía, y mucho menos cuando la del Norte, subastar la construcción de su línea, sabia que la ley de 11 de Julio de 1856 habia concedido á Segovia el derecho de construir otra independiente desde Madrid á Valladolid, derecho ratificado y sancionado nuevamente por el artículo cuarto de la vigente de ferro-carriles de 25 de Noviembre de 1877 que fija el plan general de ellos, en el cual, al comprender las líneas entonces construidas y las espresadas en la ley de 2 de Julio de 1870, sus anejas y especiales, incluye la de Madrid á Valladolid por Segovia, como despues incluye tambien otra de la línea de Madrid á Valladolid á Segovia y otra por fin de Segovia á la línea de Valladolid á Calatayud.

No puede quejarse, no, la compañía del Norte, porque si aceptó la construcción de su línea sabiendo que más pronto, ó más tarde se podría construir otra con perfecto derecho que arrancase de Madrid como la suya, y corriese tambien como la suya casi por iguales zonas hasta Valladolid, firmó

un contrato solemne que tiene obligacion de respetar sin poder librarse de esa obligacion, aunque realmente sufriera inmensos perjuicios; que ya hemos demostrado arriba ser imposibles al probar que la construccion de nuevas líneas abre tambien nuevos horizontes á la industria y al comercio robusteciendo la vida de las antiguas. Lo contrario seria un monopolio irritante y peligroso, tanto mas temible y perjudicial para los intereses generales, cuanto que esas grandes y antiguas compañías por su misma constitucion esclusiva de tantos años, por la gran fuerza social que desenvuelven, por los poderosos recursos de que disponen y por la inmensa influencia que tienen sus consejos de administracion compuestos de los hombres mas notables, necesitan un verdadero contrapeso para moderar sus tendencias absorventes.

Solo la competencia puede evitar estos peligros naturales, irremediables de otro modo, y solo ella puede hacer frente á un desequilibrio funesto contrabalanzeando dichas tendencias de esas poderosas compañías con la creacion de otras, á menos que no se quisiera aumentar la ya exuberante fuerza de ciertos organismos sociales y dar margen á que pudiera constituirse un Estado dentro de otro Estado. Entréguense varias líneas generales á la direccion de una sola empresa, póngase la explotacion bajo su exclusivo dominio; elévese á principio la unificacion de tarifas, por más que en la práctica sea un verdadero imposible económico, y pronto, muy pronto se tocarán las funestísimas consecuencias de tan fatal error. Y si por casualidad esa empresa fuera extranjera en su mayor parte y propietaria además de importantísimas y estensas líneas que abarcan en su basta red la tercera parte de España, no pasarían muchos años sin que la otra tercera parte por lo ménos viniera á ser envuelta del mismo modo, constituyéndose un inmenso feudo tan humillante en su esencia para el noble pueblo español ante los ojos de la Europa admirada, como depresivo en la forma para su altivez al recibir la ley de extrañas manos por do quiera que ejerciera su actividad comercial.

Reflexiónese con calma sobre estos gravísimos inconvenientes, que ni pecan de imaginarios, ni nada tienen de exagerados, y no se dé lugar á sucesos que, si al llegar al terreno de los hechos consumados son imposibles de remediar por una parte, interesan por otra al honor nacional lastimándole á causa de las inmensas proporciones que en lo sucesivo pudieran tomar y de los males que tambien podrían irrogar. Afortunadamente estamos á tiempo de conjurarlos, siendo de esperar que la cuestion del Noroeste se trate en la serena region de la imparcialidad y de los intereses generales y se resuelva rindiendo religioso culto á la justicia y en consonancia con las esplicitas manifestaciones de la opinion pública, que en estos momentos se halla escitada de una manera muy profunda de un confín á otro de la Península. No hay duda que esa justa solucion pueda venir cuando el Gobierno, dando un gran ejemplo de rectitud é imparcialidad y obrando con una delicadeza digna del mayor elogio

tuvo el finisimo tacto de suspender los debates del proyecto de ley al tocar ya á su término por haberse apercibido de que la opinion pública, dueña ya de este asunto, hablaba de él con cierta preocupacion como suele hacerlo en momentos solemnes en que se litigan grandes intereses nacionales.

Ese sistema, ese recto proceder siempre da ópinos frutos equalteciendo á quien le pone en práctica, así como los produce funestísimos cuando atendiendo solo á una vanidad pueril propia únicamente de hombres tercos y poco ilustrados, se desprecian los consejos de la prudencia rebajando á cuestiones de amor propio importantísimos asuntos, y elevando á la gobernacion de los Estados pequeñas pasiones impropias de gente seria.

Concretando ahora la cuestion á la desgraciada Segovia, ¿qué razon de Estado hay, qué motivos fundados existen para castigarla de una manera tan cruel condenándola perpétuamente al aislamiento y á la consuncion por falta de movimiento? En 1836, contra lo que aconsejaba la ciencia; contra el parecer de una gran mayoría de los Ingenieros que componian la Junta consultiva; contra los principios de la economía política y social; contra las leyes de la produccion de la oferta de la demanda y del consumo; en una palabra, contra el interés general de la Nacion, se desheredó á esta maltratada provincia, llevando el ferro-carril del Norte por derrumbaderos horribles y por un desierto de ocho leguas, como lo son el Páramo de Navalgrande y los peligrosos abismos del Puerto de las Pilas. Hoy, en 1879, cuando la esperiencia de 23 años ha demostrado las fundadísimas quejas de Segovia y cuando se la puede reparar en parte de los inmensos daños que se la infirieron, se quiere sostener aquella inaudita injusticia. ¿Qué delitos ha cometido? ¿Qué males ha causado á su Patria? ¿Qué motines ni trastornos ha intentado?

Segovia, siempre tranquila, siempre fiel al Poder supremo, siempre sumisa á las autoridades, cumple todos sus deberes con una resignacion ejemplar pagando los innumerables tributos, que la agobian, con la mayor exactitud y quedándose exhausta por la constante disminucion de su riqueza á consecuencia de tan insoportables cargas y de la dificultad que encuentra para cambiar sus mermados productos. Tiéndase la vista por esta desgraciadísima Provincia, recórranse sus pueblos y aldeas y se palpará la tristísima situacion que atraviesan, ahora, cuando acaban de recolectar sus escasas mieses, y se podrá calcular tambien el horrible porvenir que les espera en la penosa y larga estacion de los frios. Esencialmente agrícola, depende de los productos de la tierra; pero como cuando son abundantes no puede llevarlos á Madrid, ni á Valladolid, única salida para ellos, como la es imposible competir con otras comarcas alimentadas por vias férreas, vé estancadas sus producciones y empobrecerse año en pos de año, sin que pueda intentar nuevas industrias, ni abrir otras fuentes de riqueza por la carestia de los trasportes y la consiguiente dificultad en los cambios.

Tiempo es ya de poner término á su horrible

situación y de levantarla el injustísimo castigo que se la impuso en 1856.

Para ello, haciendo uso del derecho que asiste á todo español, pedimos á todas las Corporaciones importantes de la Nación que interpongan su influencia y valimiento en la contienda del ferrocarril del Noroeste á fin de que se prolongue hasta Madrid pasando por Segovia.

Pedimos justicia al Gobierno de S. M. y á los Diputados y Senadores de la Nación para que acuerden la construcción de la línea directa por dichos puntos al discutirse el proyecto de ley pendiente, reparando así en parte los gravísimos perjuicios inferidos á Segovia desde 1856 y satisfaciendo de este modo una necesidad nacional, como lo es acercar los puertos de Galicia y Asturias á la Côte y facilitar su comunicación con los del Mediterráneo.

Pedimos union y ayuda á todas las provincias castellanas, porque con la línea directa pasando por Segovia llegan mas pronto á Madrid y trasportan con mas facilidad y economía sus mercancías, reduciéndose necesariamente las tarifas con la competencia de la nueva via y con el mayor movimiento y vida, sin que deba retraer á algunas de ellas el tener ya un ferrocarril que les atraviesa.

Pedimos mancomunidad de intereses, ayuda eficazísima y acción enérgica á las nobles é influyentes Provincias de Galicia, Asturias y Leon para conseguir la línea directa porque con ella disminuyen la distancia de alguno de sus puertos á Madrid en 150 kilómetros; acortan la de otros muy considerablemente; facilitan su comunicación con los del Mediterráneo; aumentan su tráfico con otras muchas provincias y con Portugal; estienden su comercio con las Américas, facilitándole; aseguran su independencia sin ser tributarias de otras líneas, y tendrán en Madrid su estación central independiente también, convirtiendo el ferrocarril del Noroeste en una línea general de primer orden, y la mas importante de todas sin tardar mucho tiempo.

Pedimos igualmente su ayuda á Madrid, por que Centro político-administrativo y hasta matemático de toda la Nación, á él han de afluir los jugos de la nueva línea directa; nutriendo su vida el vasto comercio que se ha de crear; haciéndola muchísimo mas barata por la abundancia de los artículos de primera necesidad y de los de lujo; creciendo su importancia y su riqueza; facilitando el progreso de su incipiente industria, y acercándose á los preciosos puertos del Cantábrico y del Atlántico con notable economía de sus intereses.

Los segovianos esperan que pronto ha de ponerse remedio á los acerbos y antiguos dolores de esta sufrida Provincia, y confiando en lo justo de sus quejas, abrigan la seguridad de ver terminado muy luego su inmerecido aislamiento, abriendo su vida á la vida comun y al concierto general de todas las demás provincias sus hermanas.

Segovia 20 de Octubre de 1879.

EZEQUIEL GONZALEZ.

EXTINCION DE LA MENDICIDAD.

Hemos leído con satisfacción, la bien entendida circular publicada por el Ayuntamiento de esta ciudad á objeto de extinguir la mendicidad pública en la Capital, y favorecer á los verdaderamente pobres y necesitados vecinos ó naturales de la misma.

Como la Revista de la Sociedad de Amigos del Pais, diese en esta cuestion el alerta, con la publicacion de un notable artículo de D. Antonio de Ochoa; y como la circular mencionada lo sea también por su fondo y redaccion, debida á la pluma del Secretario de la Corporacion municipal, la insertamos á continuacion:

Ayuntamiento constitucional de Segovia.

La Beneficencia es la madre cariñosa que, comprendiendo lo poco que alcanzan los esfuerzos del individuo aislado, buscó el amparo de los Gobiernos y de las colectividades, para hacer frente á los sagrados deberes que se imponía.

La base de la beneficencia, es pues, el principio de Caridad como fundamento sólido de todo lo grande y digno.

Es la Beneficencia, la Caridad misma, y sin el concurso de ambas no existiría esta.

En los primeros dias del mundo, era una Caridad la ley de la religion natural que solo aliviaba padecimientos materiales, hasta que el efecto de la fecunda palabra de Jesucristo, estendió aun mas el imperio de la Caridad sobre la tierra, á todas las clases y á todas las épocas de la vida.

La Caridad así tan viva y eficazmente recomendada, empezó á ejercerla el género humano para con sus hermanos desgraciados, pero ya por consecuencia de las vicisitudes de los tiempos, que dividieron la unidad del pensamiento, ya porque en mi los instintos de los individuos de la humanidad, dominó algun tanto el egoismo esclusivista dejaron de obrar colectivamente en el ejercicio de las prácticas caritativas, y creyendo cada uno que se bastaba á socorrer las necesidades de sus semejantes, con la limosna individual al pordiosero en las calles, puertas y plazas, dieron origen á la pública mendicidad que invade todos los ámbitos de los pueblos, sin obtener mas que efimeros resultados, para sí, con el grave ni para la conveniente sociedad de tener delante de sí la alarma constante de la desgracia, convertida mas de una vez, y por mas de un individuo, en oficio de vagancia.

En tal orden de cosas, que constituyen su realidad práctica, están obligadas las autoridades locales, por deber perfecto é ineludible, á intervenir

de una manera directa y decisiva, para que cesando los malos efectos de aquellas, se venga á la defensa de los verdaderamente necesitados de cada localidad, perjudicados por los estraños que acuden á las poblaciones en nomada agrupacion, con el aliciente de la limosna dada con publicidad en los paseos, y demás sitios de esparcimiento del vecindario.

La limosna en tal modo otorgada, pierde su caractermeritorio, y al propio tiempo solo sirve para sostener exhibiciones de mendigos, en condiciones repugnantes para el decoro de los pueblos; exhibiciones que son la demostracion concluyente de la falta de caridad bien entendida, que no es, ni puede ser otra, que la que se practique en colectividad, para asilar convenientemente, á los que puedan serlo por sus condiciones, y á los demás socorrerles domiciliariamente, en las localidades de su vecindad ó naturaleza.

Esto fué en los primitivos tiempos de la Caridad, lo que se practicaba con beneficiosos resultados, y sin que en los presentes la Caridad haya decrecido, lo cierto es que ejercida por el individualismo, y no por colectividades, se esté en peores condiciones que en los tiempos pasados, como lo atestigua el acrecentamiento de la mendicidad que pulula públicamente.

De estas verdades innegables y por las consideraciones espuestas, se persuadirá el honrado y caritativo vecindario de esta Capital, de que es preciso restituirse al ejercicio de la Caridad colectiva, no con los sacrificios que imponia la ley mosaica que exigia no solo la décima parte de la recoleccion anual, sino la décima parte de la propiedad cada tres años y la produccion del año Sabatico, y si con el óbolo voluntario que la posicion de cada individuo le permita allegar mensualmente á tan meritorio objeto.

Bien fácilmente se comprende por lo espuesto, cuál es del interés y los jutos deseos del Ayuntamiento, al haberse ocupado de este particular en la sesion del dia quince del mes último, y acordado suscribirse por *doscientas cincuenta pesetas mensuales* con destino á la extincion de la mendicidad pública, por los medios indicados; y que la Comision de Beneficencia, formule bases para la clasificacion de pobres y formacion del padron, para ver de conseguir llevar á efecto en el menos tiempo posible, pensamiento tan benéfico como necesario y urgente.

El Ayuntamiento para ello, cuenta con el concurso decidido del vecindario, en cuyo conocimiento lo pone por medio de esta circular, y aun cuando en los términos espuestos ha tomado la debida iniciativa en este importante y humanitario particular, no es con el exclusivo deseo de intervenir como único en esa iniciada obra de caridad, sino que una vez que sea conocido el resultado de la suscripcion mensual vecinal, abocará así á los suscritores para con ellos celebrar una reunion, y acordar el nombramiento de una Junta que, asociada al Ayuntamiento, intervenga en los extremos de administracion y contabilidad de los fondos que se recauden, y coope-re á la confeccion del oportuno reglamento.

El Ayuntamiento y las clases verdaderamente necesitadas, por quien aboga, todo lo esperan del desprendimiento caritativo de los habitantes de esta Capital, á quienes su municipalidad no les ha dado nunca el ejemplo de gravarles con exacciones legales para atenciones del municipio; y que si ahora lo hace en el sentido expresado, es porque se trata de practicar el bien en favor de nuestros hermanos desgraciados, que en su triste situacion confian en nosotros, y porque en nada á aquellos se les grava, puesto que solo han de venir á dar colectivamente, lo que individualmente reparten.

Por último, el Ayuntamiento ruega á todos los que llegue esta circular se sirvan llenar la adjunta hoja, y devolverla á la Secretaría en el término de ocho dias.

Segovia de Noviembre de 1879 —El Alcalde, P. A.: Modesto García,—El Secretario, Juan C. Rivas.»

La suscripcion iniciada por el Ayuntamiento al objeto á que se refiere la anterior circular está dando satisfactorio resultados, y de esperar es de la caridad del vecindario de esta poblacion, que se llegue á reunir una cantidad suscrita bastante, á plantear pronto el pensamiento espuesto en la repetida circular.

Ultimamente hemos recibido las publicaciones siguientes que agradecemos:

Resúmen del informe de la Junta de obras del Puerto de Gijon sobre el mejor emplazamiento para el puerto de refugio y comercial á cuyo trabajo acompaña. «Un plano general de la costa entre los cabos de Torres y San Lorenzo.»

La Hidroterapia moderna. Discurso leído en la Sociedad particular Médico-fisiológica con motivo de la apertura del curso de 1879 á 80 por nuestro paisano y especial amigo el joven D. Mariano Sancho Martin, alumno de medicina y socio de la misma á quien sinceramente felicitamos por este notable trabajo.

Segundo anuncio anual, sétima sesion del Colegio español de dentistas, calle de Alcalá, núm. 19 Madrid, contiene todos los datos necesarios para los que traten de estudiar la carrera de Cirujano dentista en España.