

REVISTA DECENAL ILUSTRADA

MADRID 28 DE ENERO DE 1880

NUM. 3.º

TOMO II

Colaboradores literarios: Acabal (D. Juan).—Alas (D. Genaro y D. Leopoldo).—Alvarado (D. Salustio).—Alvarez Bugallal (Excmo. Sr. D. S.).—Alvarez de Castro (D. Camilo).—Alvarez Insua (D. Waldo), *Havana*.—Alvarez de Lorenzana (Excmo. Sr. D. J.).—Alvarez Mitjares (D. Eduardo), *Havana*.—Aramburu y Zuloaga (D. Félix).—Arias de Miranda (D. José).—Armero (D. Indalecio).—Armiño (Doña Robustiana).—Avenidaño (D. Teodomiro).—Aza (D. Vital).—Balbin de Unquera (Ilmo. Sr. D. A.).—Barros (D. Manuel), *Buenos-Aires*.—Becerra Armento (D. José).—Calzada (D. Rafael), *Buenos-Aires*.—Campoamor (Excmo. Sr. D. Ramon de).—Cancio Villamil (Ilmo. Sr. D. M.).—Canella Meana (Ilmo. Sr. D. B.).—Canella y Secades (D. Fermín).—Caso (D. José Indalecio).—Castro de Murguía (Doña Rosalía).—Caveda (Ilmo. Sr. D. José).—Cepeda (D. Francisco), *Havana*.—Cid Osorio (D. Vicente).—Compañel (D. Juan), *Cárdenas*.—Corral (Doña Clara y Doña Rita).—Cuesta (Ilmo. Sr. D. J. Pelayo).—Cuesta (D. Teodoro).—Cuvairo (D. Claudio).—Chao (Excmo. Sr. D. Eduardo).—Escalera (D. Evaristo).—Fernandez y Gonzalez (D. Modesto).—Fuentes Acevedo (D. Máximo).—García del Real (D. Timoteo) García Riega (D. Celso).—García Rivera (D. Ventura).—Gonzalez Alegre (D. José).—Gonzalez (Ilmo. D. Fr. Ceferino).—Gonzalez Llana (D. Manuel y D. Félix).—Gonzalez Olivares (Ilmo. Sr. D. A.).—Guisasola (Ilmo. Sr. D. Victoriano).—Jove y Bravo (Don Rogelio).—Jove y Havia (Ilmo. Sr. D. Plácido).—Labra (D. Rafael María de).—Laverde (D. Gumersindo).—Linares Rivas (D. Aureliano).—Losada Astray (D. Benito).—Lozano (Ilmo. Sr. D. Juan).—Luanco (D. J. Ramon).—Machado y Alvarez (Don Antonio).—Martinez (D. Saturnino), *Havana*.—Menendez de Lurca (D. Alejandro).—Menendez Rayon (D. Damian).—Mitjares del Real (Doña Emilia).—Mosquera (Excmo. Sr. D. M.).—Peña Rucabado (D. Manuel).—Perez Moris (D. José), *Puerto-Rico*.—Perez Olloqui (D. Emilio).—Palacio Valdés (D. Armando).—Pallares (Sr. Gonde de).—Pardo Bazan (Doña Emilia).—Paz (D. Juan Manuel).—Pedregal y Cañedo (Excmo. Sr. D. M.).—Peña Rucabado (D. Manuel).—Perez Moris (D. José), *Puerto-Rico*.—Perez Varela (D. Hipólito), *Havana*.—Pidal y Mon (D. Alejandro).—Placer y Bouzo (D. Camilo).—Pondal (D. Eduardo).—Posada (D. José M.).—Posada Herrera (Excmo. Sr. D. José).—Puente y Brañas (D. Ricardo).—Puga (D. M. M.).—Quereizaeta (Doña Alejandra).—Rodríguez Seoane (Ilmo. Sr. D. Luis).—Romero Ortiz (Excmo. Sr. D. Antonio).—Rúa Figueroa (D. Manuel).—San Julian (D. Fernando).—Salgado (D. Antonio y D. José).—Segade Campoamor (D. Ramon).—Sicero (D. Juan).—Silva (Doña Micaela de).—Suarez Bravo (D. Ceferino).—Taboada (D. Luis).—Taboada de la Riva (Ilmo. Sr. D. M.).—Valladares (D. Marcial).—Valle (D. Ramon).—Vallina (D. Inocencio de la).—Vazquez Queipo (Ilmo. Sr. D. Vicente).—Vicenti (Doña Alfredo).—Villamil y Castro (D. José).—Villar (D. Rafael).

SUMARIO

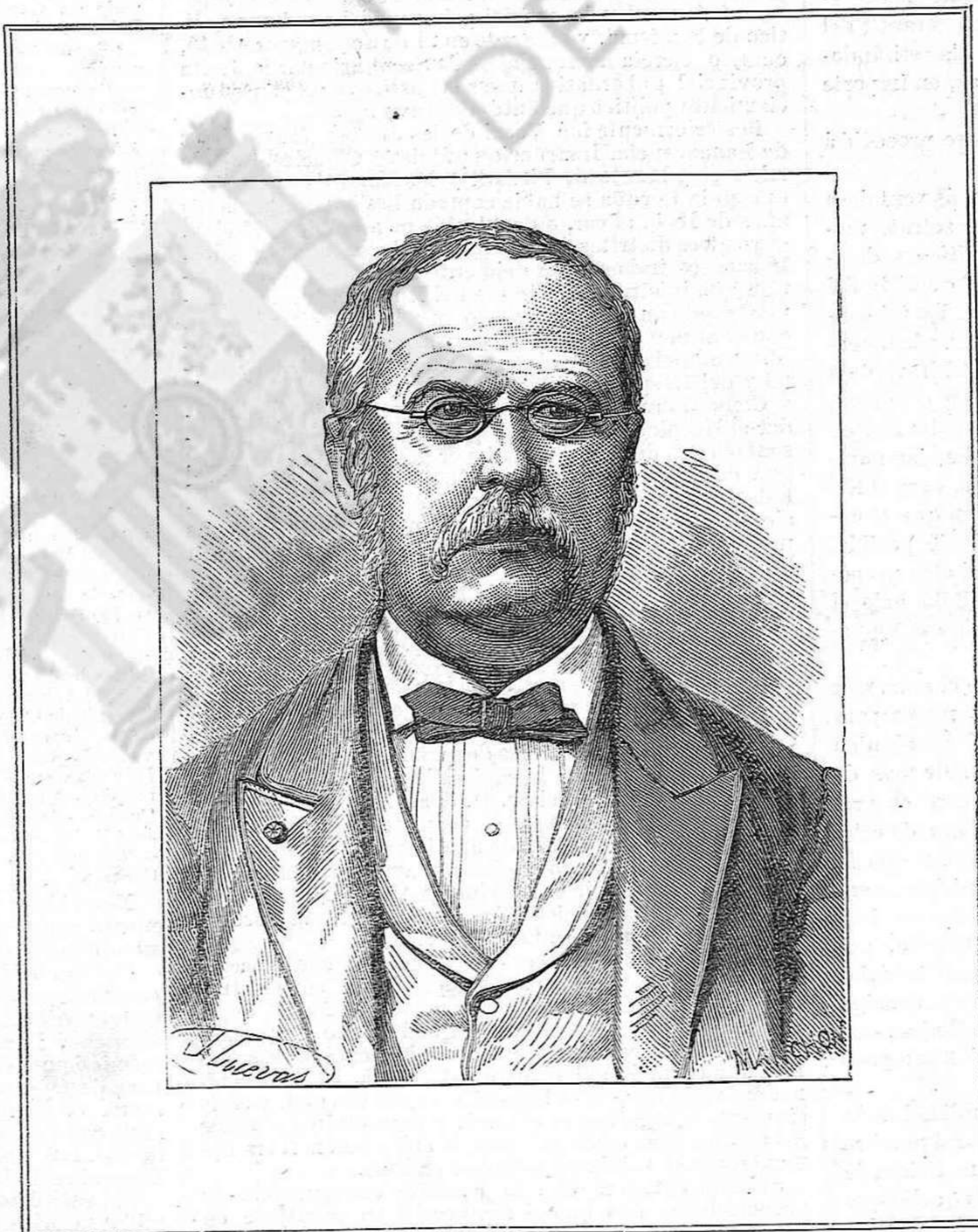
TEXTO.—Revista de la decena.—D. Juan Florez, por D. L. Taboada.—Reseña histórica de los ferro-carriles del Noroeste, por D. Alfredo Vicenti.—Bocetos de los Senadores y Diputados de Galicia y Asturias.—El puente internacional sobre el Miño.—Ferro-carriles de Asturias y Galicia, por D. Alejandro Quereizaeta.—Proceso parlamentario de la última ley sobre el ferro-carril del Noroeste, por D. Camilo Placer Bouzo.—De Madrid á Oviedo, por D. Rafael M. de Labra.—Rodrigo Gomez: Cuadro de costumbres de la nobleza gallega en el siglo XII, por D. J. Villamil y Castro.—En el tren, poesía, por D. Ramon de Campoamor.—Nuestros grabados.—Música popular de Galicia: Muñeira y Canto popular.—Ley y Real decreto sobre el ferro-carril del Noroeste.—Ferro-carril pirenaico, por don G. Hermida y Pallin.—Itinerarios de los ferro-carriles de Asturias y Galicia.—Miscelánea.—Noticias regionales.—Advertencias.—Anuncio.

GRABADOS.—Retrato de D. Juan Florez: Iniciador de los ferro-carriles del Noroeste.—Retratos de los Senadores y Diputados de Asturias y Galicia.—Proyecto del puente internacional sobre el Miño.—Mapa de los ferro-carriles de Galicia y Asturias, y plano de los del Noroeste y Norte, por D. E. Valverde.—Música popular de Galicia: Muñeira y canto popular.—Vista del viaducto de Redondela en el ferro-carril de Orense á Vigo.—El puerto de Pajares.

REVISTA DE LA DECENA

Un sólo pensamiento, un sólo suceso ha preocupado á las dos provincias en la última decena: el resultado del concurso que debía celebrarse el día 21 para la adjudicación de los ferro-carriles del Noroeste. El solo, pues, vá á llenar esta sección de nuestra REVISTA.

El día 21 tuvo lugar el concurso establecido por la ley de 19 de Noviembre del año pasado. Si el interés público no estuviere ya en Madrid bastante excitado por ella, se lo habría revelado al transeunte el número de coches particulares estacionados á la puerta del Ministerio de Fomento.



D. JUAN FLOREZ

INICIADOR DE LOS FERRO-CARRILES DEL NOROESTE

La sala estaba llena de curiosos desde ántes de la hora señalada, y un observador atento habria podido clasificar aquella escogida concurrencia en estos tres grupos: el del *negocio*, representado por capitalistas, principalmente franceses; el del *país* (Asturias y Galicia), personificado en actuales y anteriores, Diputados á Córtes y Senadores de ambas provincias, notabilidades de la administracion, las letras, etc.; y el del *trabajo*, por los destajistas y auxiliares de toda especie, que iban á presenciar la lucha, para saber á quién habian de ofrecer sus servicios.

La mesa, ocupada por el Ministro de Fomento, Sr. Lasala, el tribunal parlamentario de calificación establecido por la ley del concurso y el Notario que debía certificar del acto, dió principio á él á la hora fijada. Se habian anunciado tres depósitos para tomar parte en la licitación: pero sólo se presentaron dos, con dos proposiciones.

Una suscrita por Mr. Armando Donon en representación de varias sociedades de París reunidas, cuyos nombres son los siguientes: *Sociedad de depósitos y cuentas corrientes, La union general, Banco de descuentos, Crédito industrial y comercial* y la compañía del ferro-carril del Norte de España.

La otra proposición estaba suscrita por el Sr. Marqués de Campo.

A las doce en punto declaró el Notario cerrado el plazo para admitir proposiciones.

Momentos después se entregó al Presidente de la Junta una protesta firmada por el Sr. Ruiz de Quevedo, como acreedor hipotecario de la compañía de los ferro-carriles á que hacemos referencia, y en la cual se solicitaba que dicha protesta se uniese al expediente del concurso.

En el acto resolvió el Sr. Ministro de Fomento que, siendo ajena la protesta al acto del concurso, no podía unirse al expediente; pero pasaría al Negociado correspondiente para su resolución como asunto ordinario, si bien se haría constar la presentación en el acta notarial. D. Ramon Martínez presentó otra protesta de los acreedores de la línea, cabiéndole la misma suerte que á la anterior.

Seguidamente se procedió al exámen de los pliegos presentados.

Dada cuenta de haber constituido las sociedades de París el depósito de cuatro millones de pesetas nominales en 8.000 obligaciones del Tesoro de la Isla de Cuba, el Sr. Campo impugnó la validez de la proposición, por no ser bastante, á su juicio, el poder del Sr. Donon, atribuyéndole carencia de facultades; pero en el acto el representante de las sociedades de París presentó documentos justificantes de su personalidad, y uno de los administradores de la compañía del ferro-carril del Norte, el Sr. Rodriguez San Pedro, manifestó que esta empresa respondía á todas las objeciones del Sr. Marqués de Campo.

Se abrió después el pliego que contenía la proposición del Sr. Donon, que consiste en obligarse á la construcción y explotación de las líneas del Noroeste entregando al Gobierno 10 millones de pesetas, dejando además á favor de los acreedores dos millones de pesetas correspondientes á la última anualidad por subvención, y 40 millones cuando perciban los accionistas de la nueva compañía que se formaría el 6 por 100 de los intereses de las acciones que ha de crear. La nueva compañía quedará á cubierto de toda reclamación de la anterior, siendo esta la condición absoluta de la proposición.

A esta seguía una nota expresiva de las garantías que ofrecen las sociedades de París.

Acto seguido se dió cuenta de haber constituido el señor Marqués de Campo el depósito de cuatro millones de pesetas en obligaciones del Banco Hispano Colonial, y después de su proposición, consistente en construir y explotar las líneas del Noroeste entregando al Gobierno 10 millones de pesetas en efectivo y siete millones de pesetas para los acreedores en acciones de la nueva compañía, con 5 por 100 de interés, amortizables en diez años, y constituyendo un depósito de 25 millones de pesetas en efectivo en el Banco de España en garantía del cumplimiento del contrato; depósito que iría retirándose á medida que se construyeran las obras, en importe equivalente.

Terminada la lectura de proposiciones, se procedió á la del acta notarial.

Cuál de estas dos proposiciones sea la más ventajosa y preferible, no nos incumbe decidirlo á nosotros, modestos redactores de un periódico no político y decenal, que sólo aspira á ser, en este punto, cronista fiel de cuanto á Asturias y Galicia se refiera. En tal concepto, pues, y como eco de opiniones autorizadas, consignaremos únicamente que, en una subasta, la ventaja estaría de parte del Sr. Campo, pero en un concurso, en que apreciaciones de otra índole deben ser tenidas en cuenta, cabe que estas contrapesen y anulen las puramente económicas. Para Galicia y Asturias, para el Estado mismo, cuyo primer interés consiste en que el camino se haga pronto y con el menor sacrificio posible, la cuestión es indiferente, porque ni una ni otra proposición mejoran las condiciones de la ley. Sólo bajo el punto de vista de los acreedores de la antigua Compañía, sería preferible la del Sr. Campo.

Alguien ha dicho, después de celebrado el acto, que debía anularse, abriendo el plazo de seis meses para otra licitación, pues hay compañía que á ese alguien ha ofrecido presentarse en representación de más de ochenta banqueros; y lo primero que se ocurre es preguntar por qué no han hecho el reparo antes de celebrado el concurso. ¿No sabían esos banqueros que la ley estaba virtualmente hecha desde la legislatura anterior; es decir, más de seis meses há? Como se han preparado las cinco compañías y el Sr. Campo, ¿no pudieron ellos prepararse? ¿Qué se quiere: que Asturias y Galicia esperen medio año más, lo cual lleva consigo la pérdida del próximo verano para los trabajos, que habrían de principiar en el invierno, estación tan poco aprovechable en aquellos países?

También se ha dejado caer la idea de la nulidad de la proposición de Mr. Donon por haberlas hecho á nombre de una sociedad en proyecto; interpretación maliciosa de su texto, pues explícitamente se expresa en aquella que es á nombre de las cinco compañías, *nominatim*; las cuales se obligan á formar otra especial para la concesión de los ferro-carriles del Noroeste. Si no la constituyesen, ¿se relevarian ellas por eso de las obligaciones del contrato?

Terminaremos diciendo que, para nosotros, el interés de Asturias y Galicia es tener pronto sus ferro-carriles; que, en esta aspiración, es imprudente y antipatriótico manifestar antipatías ni exclusivismos por ninguna empresa.

D. JUAN FLOREZ

Al celebrar LA ILUSTRACION GALLEGA Y ASTURIANA con el presente número el anhelado suceso que, abriendo nuevos horizontes á las provincias gallegas y asturianas, parece asegurar la obra de su comunicación con las demás de España, justo es que dedique una de sus páginas al hombre que señaló el primero el derrotero de nuestra, llamémosla así, redención material, al patrio que inició la grande empresa cuya realización año tras año viene siendo tan suspirada.

D. Juan Florez bien merece este modesto recuerdo, que si no vió coronados siempre por el mejor éxito sus constantes afanes, no fué ciertamente por falta de buena voluntad y sacrificios de su parte, diga lo que quiera la malevolencia, dispuesta de continuo á rebajar la talla que sobresale del nivel comun.

Nació Florez, que usó siempre el apellido segundo de su padre, en el Ferrol el día 9 de Enero de 1779, hijo de la Sra. Doña Rosa Freyre y Rios y del teniente de navío, más tarde Director superintendente de la Real Fábrica de Trubia, D. Manuel Fernandez Florez, quien poseyó además los honores de Ministro de la Contaduría general del Tribunal mayor de Cuentas y perteneció á la benemérita orden de San Hermenegildo, todo por sus buenos servicios en la Armada y el Ejército, con el cual tomó parte en varias acciones de guerra, habiendo salido herido en el ataque dado á los franceses en Lugo.

Hijo único de este distinguido marino, entró nuestro Florez bajo los mejores auspicios en el Cuerpo de Guardias marinos en 1819, y después de hacer los estudios en la Academia del Ferrol, fué nombrado Alférez de fragata en 1824, ascendiendo á Alférez de navío en 1827 y á Teniente en 1833, contando entre sus servicios de navegaciones en los mares de Europa y América algunas acciones de guerra y sitios de plazas fuertes. Sus conocimientos especiales le llevaron también á la Comisión de planos hidrográficos y ayudó á rectificar los de la costa de Galicia.

Por el apego que tenía á la Coruña y á causa de su deseo de residir en ella, pasó en Enero de 1834 al servicio de la Administración del Estado con el destino de Oficial segundo de la Subdelegación de Fomento de dicha provincia, donde continuó hasta Noviembre de 1838, que fué nombrado Oficial primero del Gobierno político de la misma, y separado en 21 de Setiembre de 1840, cuando ejercía las funciones de Secretario por la Junta provincial gubernativa que se constituyó en el pronunciamiento político que entonces tuvo lugar.

Posteriormente fué Vocal de las Juntas provinciales de Beneficencia, Instrucción pública y Cárceles, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, y las simpatías generales que en la Coruña se había captado llevaronle, hacia los años de 1850, al cargo de Alcalde primero de la ciudad, cuyos tres distritos lo reeligieron durante siete años. Recuerdos imborrables dejó entonces Florez de su gestión administrativa al frente del Municipio coruñés, demostrando su infatigable celo por las mejoras locales, con el aumento de fuentes, plazas, paseos y jardines públicos é iniciando las obras del nuevo muelle, del Cuartel y del Hospital militar.

Como un arbitrio para obtener recursos con que atender al Hospicio y hospital de Caridad, ideó las representaciones de la Natividad por los jóvenes acogidos, que, dando satisfactorios resultados, fueron luego imitadas en toda España. así como la creación de las músicas del Hospicio para servir de núcleo á las bandas militares, donde ya con profesion adquirida, obtienen los acogidos su bienestar.

También debe la Coruña á Florez el restablecimiento del aniversario de María Pita, celebrándolo á fin de atraer concurrencia de forasteros en favor de los intereses locales con ferias, para las que obtuvo concesión; inaugurando con tal motivo en la capital las corridas de toros en la plaza de madera que se construyó al efecto.

De infatigable actividad, acariciaba Florez el pensamiento de hacer los estudios de un ferro-carril que uniese su querida ciudad con la capital de España, y al efecto, en 1856, asociado con el Sr. D. Juan Martínez Picabia y los primeros contribuyentes, acomete la empresa y la realiza, trazando el plano de una línea férrea que había de comunicar sus provincias con el seno de la Península, denominándola del «Príncipe Alfonso.»

Todos estos beneficios no podía olvidarlos la Coruña, y en 1857 le eligió Diputado á Cortes.

Obtiene entonces Florez la ley para la construcción de su línea, á la vez que para la de Asturias, con el título de Ferro-carril del Noroeste, y sacado á subasta, á pesar de los esfuerzos y gestiones que hizo, no se presentó proposición alguna por considerar los capitalistas demasiado corta la subvención estipulada. No se desanima en vista de esto el Diputado por la Coruña, y en la siguiente legislatura se esfuerza y pone en juego todos los medios para conseguir que la subvención fuera aumentada y se volviese á subastar en 1861.

Sucedió entonces que la excesiva concurrencia de proposiciones hizo que el ferro-carril se subastase en las mismas condiciones que había sido anunciado por primera vez, y aún inferiores, por la trasferencia del concesionario mediante prima á otra compañía que en definitiva se obligó á construirlo.

Al ver esto, y que la misma compañía trataba de acaparar todas las líneas de Galicia y otras obras, como

hizo en las subastas de 1864, Florez, que entendía de sobra esta clase de negocios y no se dejaba llevar de los entusiasmos del momento, cuando los pueblos, que esperaban toda dicha de la empresa que tanto prometía, festejaban y se alborozaban extraordinariamente, publica un artículo que cayó como agua fría en medio de aquellos ardores y delirios, y en el cual pronosticaba lo que en efecto vino á suceder: «Si estas subastas, decía, es cierto que eran deseadas, no son, empero, motivo para que se les prodiguen tan desusados aplausos y festejos; pues bien se puede tener en cuenta que el país ha de pasar por muchos disgustos y amarguras al ver que la construcción de la línea no marcha con la rapidez que debiera, todo por efecto de la extraordinaria y poco meditada rebaja que se hizo de la subvención en la subasta; así es que me determino á pronosticar, con el mayor sentimiento, que el camino no estará en su total explotación en ocho años, á contar desde esta fecha, debiendo estarlo, como pudiera, en cinco si no se hubiera hecho semejante rebaja.»

Hay, respecto á todas estas cuestiones que envuelven algún negocio ó ventilan intereses materiales, tal fondo de suspicacia por parte de aquellos á ellas ajenos, que la maledicencia encuentra aquí extenso pasto, como si fuera regla que el alado señor de Pafós había de ser siempre dominado por los rastreros genios de Plutón, ó que podía sentarse como axioma el tan desconsolador como absurdo principio de que no existen caracteres ni enterezas. Así que á estas francas y explícitas declaraciones de Florez, trató de conquistarle la calumnia una nunca lograda impopularidad, no consiguiendo, por el contrario, otra cosa que hacer resaltar más la conducta del autor del proyecto, y que reconocido, como no podía menos, el afán con que contribuyó á que se llevase á efecto la construcción de las expresadas vías férreas en las mejores condiciones, celebrasen los Senadores y Diputados de las provincias interesadas de la Coruña, Leon, Pontevedra, Lugo, Palencia, Zamora, Leon, Asturias y Valladolid, una reunión, en la cual acordaron manifestarle su agradecimiento en una dedicatoria caligráfica, que copiada á la letra dice:

«Sr. D. Juan Florez.

»Muy señor nuestro y apreciable compañero: Los Diputados por las provincias de Galicia, Asturias, Leon, Palencia y Zamora, en la legislatura de 1858, todos vivamente interesados por el bienestar y la prosperidad de esta vasta porción de nuestra Península, convencidos todos del gran impulso y desarrollo que los elementos agrícolas, industriales y mercantiles habrán de recibir de la construcción de la vía férrea de primer orden que, arrancando de Castilla la Vieja y cruzando el antiguo reino de Leon, ha de terminar en los puertos marítimos de Galicia y Asturias, en cumplimiento del deber que el honroso cargo de Representantes de estas provincias nos imponen, hemos cooperado unánimemente á promover el pensamiento y á proponer á las Cortes el proyecto de Ley de esa línea importantísima, y todos gozamos de la satisfacción de verle ya aprobado por ambas Cámaras y convertida en Ley del Reino sancionada por S. M.

»Pero si todos sentimos esta satisfacción, si á todos ha de alcanzarnos una pequeña parte de gloria, cuando los países más inmediatamente favorecidos con la construcción de esta vía, cuando la España entera comience á disfrutar los beneficios y á experimentar las ventajas de la facilidad y rapidez con que podrán satisfacerse todas las necesidades y verificarse todas las transacciones de la vida social, desde el seno del Atlántico hasta el corazón de nuestra Península, á V. deberá haber mayor suma de satisfacción y mayor parte de gloria, justa y merecida recompensa de la especial solicitud, del diligente celo, de la infatigable actividad que ha desplegado y que todos hemos presenciado, admirado y agradecido, desde el principio hasta el fin de este importantísimo asunto: actividad, celo y solicitud que sin duda han contribuido poderosamente á ponerle en el estado ya lisonjero que hoy tiene, y contribuirán todavía á llevarle al complemento de su realización, lo cual acabará de captarle la gratitud y bendiciones de los pueblos.

»Testigos de su activa cooperación todos los que suscribimos, hemos acordado dirigir á V., aun á riesgo de ofender su natural modestia, esta espontánea, leal y sincera manifestación de nuestro reconocimiento, que esperamos aceptará V. como una ingenua y desinteresada muestra del aprecio de sus compañeros. Madrid 10 de Mayo de 1858.—Modesto Lafuente.—Tomás Suarez de Puga.—El Marqués de Monte Virgen.—Eduardo Fernandez San Roman.—Joaquín Alvarez Quiñones.—Antonio de Jesús Arias.—Manuel María Moreno.—J. M. Pardo Montenegro.—Manuel García Maceira.—Juan Manuel Somoza.—Joaquín Ozores.—El Marqués de San Isidro.—Claudio Moyano.—J. Elduayen.—Julian G. Inguanzo.—Juan Armada y Valdés.—Gaspar Cuadrillero.—Castor Arapio y Alcalde.—Manuel María Yañez de Rivadeneira.—Bernardo Rodriguez.—José García Miranda.—L. N. Quintana.—Alejandro Castro.—Juan Tenreiro y Camaño.—José de Reyna.—Manuel Aguirre de Tejada.—Juan Piñan.—Juan de Lorenzana.—Eugenio de Ochoa.—Gumersindo Iglesias Barcones.—El Conde de San Juan.—Pedro Moyano Sanchez.—Francisco Javier Hévía.—Cándido Necedal.—Estanislao Suarez Inclán.—Vicente Díez Canseco.—Agustín Estéban Collantes.—Teófilo R. Baamonde.—Anselmo Casado.—Constantino Ardanáz.—Lorenzo de Cuenca.—Jacobo de Andrés Garcia.—Juan María B. de la Toja.—José F. de Uria.—Manuel Mendoza.—José María de Navia Osorio.—Ramon Giron.—José Joaquín Barreyro.—El Marqués de San Carlos.»

Merecida y noble satisfacción constituye este documento para un hombre honrado que luchó y batalló generosamente sin pensar en el mísero botín.

Continuó Florez trabajando en bien de los intereses económicos de Galicia, acometiendo los estudios del ferro-carril del Ferrol á enlazar en Betanzos con el de la Coruña á Lugo y el de Pontevedra á Redondela, que terminó en 1865. También hizo los estudios de las líneas de Orense á Zamora, de Medina del Campo á Zamora, de Zamora á Astorga y de Orense á Vigo, de cuya compañía, representada en 1861 por el Sr. Bertran de Lis, fué Consejero de Administración hasta el 2 de Setiembre de 1870, en que falleció.

Era caballero de las reales órdenes de San Hermenegildo y Carlos III, y Académico de número de la de Bellas Artes de la Coruña.

Hoy su nombre representa para nosotros el comienzo de nuestros caminos de hierro, á cuya memoria vá honrosamente unido.

L. TABOADA.

RESEÑA HISTÓRICA

DE LOS FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA

I

Concesion de la línea, vicisitudes por que ha pasado la construcción desde su principio hasta la declaración de caducidad de la Empresa.

Después de una larga expectativa de veinte años, período de decepciones, de impaciencias y de justas iras para el país gallego-asturiano, parece ser que hemos llegado a la anhelada meta, puesto que si bien no ruedan todavía hasta la Coruña y Gijón las locomotoras, es ya cosa indubitable que lo harán en ménos de cuatro años, á contar desde la fecha.

Asegurada está la pronta terminación de nuestros ferro-carriles, no sólo por la respetabilidad de las empresas que han acudido al público concurso, sino también por las grandísimas ventajas que bajo el punto de vista mercantil ofrecen las tales líneas á sus nuevos poseedores.

No hay, pues, lugar á duda; y toda vez que se halla garantizado lo porvenir, parécenos conveniente arrojar una mirada retrospectiva á lo pasado, hacer una rápida cuanto sucinta reseña de los ferro-carriles del Noroeste, y recapitular los sucesos ocurridos en tan dilatado período, siquiera sólo sea para que nuestros comprovincianos, al considerar la serie de fracasos, peripecias, errores y obstáculos vencidos, estimen en más y aprecien mejor la trascendencia é importancia de la victoria.

No es nuestro objeto pedir cuentas ni formular cargos; por ningún concepto entraremos en apreciaciones, y nos concretaremos á narrar hechos, porque sabemos harto bien cuánto es fácil á la malicia natural del investigador inventar ó tener por ciertas acusaciones puramente gratuitas.

Sean cualesquiera los perjuicios que á nuestro país hayan irrogado, inspirámonos respeto aquellos que han perdido el fruto de su trabajo, enterrado las más halagüeñas esperanzas y consumido su fortuna en una empresa perseguida de todo género de fatalidades y desastrosa para cuantos directamente pusieron mano en ella.

Hechas estas salvedades, creemos que nos será dado comenzar el resumen en cuestion, sin temor de herir susceptibilidades, ni de agravar infortunios, harto conocidos de nuestros comprovincianos y lectores.

En 18 de Mayo de 1862 un Real decreto del Gobierno de doña Isabel II autorizó la constitución de una compañía del ferro-carril de Palencia á Ponferrada, y en 23 del citado mes los concesionarios, Sres. D. A. Miranda é hijo y José Ruiz de Quevedo, hicieron conocer á la primera Junta general de accionistas la índole del negocio en que iban á interesarse, los resultados que se podían esperar y el número de peripecias y dificultades previamente vencidas.

El ferro-carril de Palencia á Ponferrada, dividido en dos secciones, debía bifurcar en Leon para dirigirse á Asturias (cuando se llevara á efecto esta línea), y las dos secciones, de Palencia á Leon y de Leon á Ponferrada, formarían parte andando el tiempo de la línea general de Galicia.

Conviene advertir que desde 1857 se hallaba estudiado el proyecto del ferro-carril gallego por los ingenieros D. José Rafo, D. Joaquín Ortega y D. Celedonio Uribe; pero por motivos no fáciles de explicar, tan bajos se calcularon los presupuestos, que á pesar de haberse sacado á subasta en su totalidad, no se habían presentado postores, sin que á atraerlos bastara el aumento de subvención ofrecido por el Gobierno. Hubo necesidad, por tanto, de promover solamente la subasta de la primera sección (de Palencia á Leon) para la cual hizo proposiciones el distinguido patricio D. Juan Flores, que después solicitó también la de Ponferrada.

En vista de esto, anuncióse de nuevo la subasta, que tuvo lugar en 19 de Noviembre de 1860, quedándose con la empresa los Sres. Miranda y Ruiz de Quevedo, los cuales vencieron á los demás licitadores, mediante una rebaja de 17.956.930 rs. vn. en la subvención ofrecida por el Gobierno y limitada así á una cantidad de 59 millones de reales.

Pero volvamos á la primera junta general de accionistas.

Los concesionarios dieron cuenta de haber comenzado las obras por ajustes y pequeños destajos, entretanto no hallaban un contratista general cuya idoneidad y garantías fuesen suficientes. A 3.195.816 rs. ascendía el valor de estas obras, cuando se encontró al fin el deseado contratista general en la persona de Mr. Hubert Debrousse, que además de tener á sus órdenes el inteligente personal facultativo con que acababa de construir el camino de hierro de Civita-Vecchia á Roma, ofrecía interesarse por un considerable número de acciones de la compañía futura. El precio convenido con Mr. Debrousse para la construcción completa había sido de 800.000 rs. por kilómetro de longitud en la sección de Palencia á Leon (120 kilómetros), y de 1.208.000 rs. en la de Leon á Ponferrada (102 kilómetros).

Enterados y satisfechos los concurrentes, formóse en seguida la compañía anónima, cuyos estatutos había aprobado ya el Gobierno, confiándose la administración á un Consejo de 11 vocales, y la dirección de todos los servicios á un Director general ayudado de uno ó más Subdirectores. Fueron nombrados al efecto los señores D. Juan Bravo Murillo, Presidente; J. Ruiz de Quevedo, Vicepresidente; Fausto Miranda, Director general; Nicolás Hurtado, Subdirector; Acisclo Miranda, Melitón Martín, Joaquín Miralles, Joaquín Fontan, Justin Denis Bordeaux, Gustave Louis Jamelet y Jean François Lainel.

Ni un año pasó sin que empezasen los retrasos é interrupciones. Más de seis meses de demora hubo de sufrir la cimentación de los puentes de Becerril y de la Grieta (1.ª sección) y nada se hizo para principiar los

trabajos en la segunda. Al fin y al cabo pudo abrirse á la explotación la primera, coincidiendo casi este suceso con la cesión del contrato de obras hecha en 25 de Noviembre de 1863 por Mr. Debrousse á favor del Sr. Ruiz de Quevedo.

Continuaron sin dificultad mayor los trabajos durante algunos meses, pudiendo abrirse á la explotación el trayecto de Leon á Astorga en Febrero de 1865.

El día 17 de Marzo del mismo, reuniéronse en junta extraordinaria los accionistas para enterarse de una novedad por todo extremo importante.

El Sr. Ruiz de Quevedo había hecho con el Consejo un contrato cediendo en favor de la compañía las concesiones de las líneas de Asturias y de Galicia, que le fueron otorgadas por Reales órdenes de 24 de Setiembre y 2 de Diciembre de 1864.

El proyecto era indudablemente ventajoso.

Reducida hasta entonces la concesión de la compañía á un trayecto de 245 kilómetros enclavados entre dos grandes líneas, la del Norte por la parte de Madrid, y las (futuras) de Asturias y Galicia por el Norte y Noroeste, venía á resultar una inferioridad muy semejante á la servidumbre, que desaparecería una vez adquiridos los caminos de hierro de Leon á Gijón y de Ponferrada á la Coruña.

Con esto, en lugar de morir la línea al pié de las montañas de Ponferrada, extenderíase hasta los puertos del Océano y del Cantábrico, cruzando riquísimos países y buscando en el mar salida natural y provechosa. El camino iría por Oviedo hasta Gijón, y partiendo de Monforte, enlazaría á Vigo y Pontevedra por un lado, continuando por el otro en dirección á la Coruña.

La perspectiva era en verdad espléndida, y los accionistas se apresuraron á ratificar el contrato.

Modificóse el capital social de 248 millones de reales, con arreglo al coste de las nuevas líneas adquiridas, valuado en 992 millones, que con 68 supuestos para atender durante la construcción al pago de intereses, arrojaba una suma de 1.060 millones.

Y como que las subvenciones concedidas eran de 190 millones por la línea de Asturias, y 160 por la de Galicia, resultó que el capital de la compañía debía ser de 1.308 millones de reales.

El júbilo fué grande para los asociados ¡engañosas apariencias! é inmenso, loco, delirante en Gijón, en Oviedo, y sobre todo en Lugo y la Coruña. ¡Qué de banquetes y de fiestas! ¡Qué de felicitaciones y de abrazos!

Algun poder maléfico pesa sobre Galicia: algun funesto destino que anula y desbarata todas las tentativas que para ella pueden ser beneficiosas.

Por Decreto de 5 de Octubre de 1865, se autorizó á la compañía para hacer la adquisición dicha, y para tomar la denominación de *Compañía de los ferro-carriles de Ponferrada á la Coruña y de Leon á Gijón, ó del Noroeste de España*.

Desde este mismo instante torcióse la suerte, y la empresa comenzó á bajar la pendiente que al fin ha dado con ella en el abismo.

Perdióse absolutamente la campaña de verano de 1866, durante la cual, por falta de recursos, no se hizo otra cosa que perfeccionar y pulir las obras entre Leon y Astorga. En vista de la ruda crisis, para la que no se descubría remedio, la compañía acudió al Gobierno pidiendo la devolución de las fianzas de las nuevas líneas de Galicia y Asturias, ó si esto no era posible, un adelanto de subvención.

El Gobierno negó lo primero; pero concedió un anticipo de 8 millones rs. que ingresaron á fines de 1866.

Emprendióse con esto el camino de las benevolencias que desde entonces había de seguir hasta el último instante.

Poco después hizo otro anticipo de 29 millones, con ayuda del cual adelantaron un tanto los trabajos, para volver al cabo de escasos meses al triste estado de abandono en que habían caído.

No ya los obligacionistas, pero ni siquiera los destajistas cobraban.

En 1868, abriéronse, después de no pequeñas luchas, el trozo de Astorga á Brañuelas (27 kilómetros) y el de Leon á Robla (25). Consignemos por vía de detalle que este ramal fué el primero que usó carriles españoles proporcionados por la fábrica La Felguera.

La situación era cada vez más angustiosa y mayores las dificultades; pero para percibir algo necesitábase presentar certificado de obras, y se hizo un esfuerzo supremo. Atacáronse trincheras, muros y trabajos menores en diversos puntos, echóse un puente sobre el Sil, se cimentaron doce sobre el Bernesga, dióse por terminado el trozo de la Robla á la Pobra (10 kilómetros) y ya con tales garantías no vaciló la compañía en pedir de nuevo ayuda á las Cortes Constituyentes.

En tanto no decidían éstas, es decir, durante casi todo el año 1869 nada se hizo de provecho, excepto algunos terraplenes y desmontes y las primeras excavaciones en los túneles de la segunda sección de Asturias (Puerto de Pajares).

La ley de 18 de Octubre de 1869 concedió generosamente nuevos auxilios, que sirvieron no más que para imprimir en los trabajos una animación pasajera. Continuaba el retraso en el pago de los obligacionistas, cuyas quejas iban ya convirtiéndose en amenazas. Menudeaban las reclamaciones judiciales; pero como que en realidad no tenía domicilio la compañía, nada obtenían los reclamantes. Así se pasó el período ó ejercicio de 1870.

Consignaremos aquí cuál era el estado de la línea de Galicia en 1871, porque en el mismo se hallaba (salvo la sección de Lugo á la Coruña) al verificarse la incautación en 1878.

A partir de Brañuelas, en construcción todas las obras, excepto las de la bajada de Manzanal; en el trozo que termina en Ponferrada, terminados cuatro túneles. De Ponferrada á Quiroga emprendidas las explanaciones en una extensión de 34 kilómetros. En la cuarta sec-

cion de Quiroga nada había hecho, porque se esperaba que el Gobierno aprobase un proyecto de variación: aprobólo, en efecto, mas no por eso ganaron gran cosa los trabajos que en 1878, como hemos dicho ántes, se hallaban poco más ó ménos á igual altura.

Y, sin embargo, seguían cobrándose los auxilios del Estado, salvo el derecho de maldecir de los períodos y Gobiernos revolucionarios en cada nueva Memoria. En 1872 quedó abierta á la explotación la sección de la Pola á Busdongo (Asturias). La compañía se dedicó á fomentar los productos; pero no hizo caso de las crecientes reclamaciones de obligacionistas y destajistas. Fué entonces cuando la prensa de las provincias interesadas dió la voz de alarma, y no faltó un Diputado por Galicia que, adivinando lo futuro, tratase de evitar á su país los inconvenientes que á la fuerza debían seguirse á la paralización de las obras. Queriendo obviar tales dificultades sin lastimar los intereses de la empresa, el Sr. Linares Rivas, Diputado por Carballo, formuló entonces un proyecto de ley por el cual se marcaban á la empresa plazos improrrogables para la ejecución de las obras, y se estipulaba la cantidad que aquélla había de recibir en cada uno de dichos plazos. Esto en lo que tocaba á la empresa, porque en lo que respecta á Galicia, la previsión de nuestro amigo iba más lejos, y establecía lo único práctico para el caso, esto es, que si la empresa, por cualquiera causa que fuese, no cumpliera sus nuevos compromisos, quedarían autorizadas las Diputaciones provinciales, por medio de una Comisión ejecutiva, para continuar las obras, valiéndose al efecto de los Ingenieros del Estado en vez de los de la compañía.

Desgraciadamente no pudo ser discutido este proyecto. Disueltas las Cortes en que se había presentado, parece como que la empresa no temió ya llegar hasta la total suspensión de los trabajos. A ello la animaban las reiteradas prórogas que, con mejor ánimo que fortuna, se le concedían, sin que la remisión de multas y demás favores que el poder patrióticamente le dispensaba, fueran bastantes á lograr que se reanudasen los trabajos de una manera formal y decisiva. Los conturbados tiempos que á la sazón corrían parecían servir de disculpa para todo, y pues no era posible que el Gobierno, ocupado en hacer frente á graves sucesos, tuviera tiempo de ocuparse de otra cosa, la empresa seguía impertérrita el camino que había emprendido.

En 1873 fué aprobada la variación del proyecto entre Pola de Lena y Puente de los Fierros, y prosiguió la suspensión del pago de cupones.

Un hijo ilustre de Galicia, que entró por aquel tiempo á desempeñar la cartera de Fomento, quiso poner término de una vez para siempre á tan larga serie de vacilaciones y engaños. Faltóle la salud para realizar su intento generoso (al Sr. Chao nos referimos), mas dejó allanada gran parte del camino é indicada la manera de evitar las reclamaciones, expedientes gubernativos y pleitos con que en lo futuro pudiese alguien oponerse á la caducidad de la empresa.

En 1874 se abrió la sección de Gijón á Pola de Lena. El Gobierno, siempre benévolo y atendiendo á súplicas repetidas, amplió los plazos fijados en la ley de 18 de Octubre de 1869, y el Sr. Ministro de Fomento, también hijo ilustre de Galicia, D. Tomás M. Mosquera, interesándose vivamente por las líneas malhadadas, tuvo principalísima parte en el decreto de 15 de Marzo de 1874, por el cual, además de concederse otra próroga, se legalizaba la situación de la compañía.

Favor inútil, toda vez que ésta tampoco pudo terminar las obras en el plazo señalado.

No por eso se agotó la benignidad del Gobierno, que otorgó una nueva próroga de dos años aplicable á todos los plazos designados en el referido decreto.

En Octubre de 1875 se abrió la sección quinta, de Lugo á la Coruña (114 kilómetros), con lo cual vino á tener 543 en explotación la compañía, más no por eso le fué dado pagar ni aún los más pequeños créditos. Verdad es que ya no se veía modo de escapar al naufragio.

Llegó el año de 1876 sin que se emprendiese obra alguna, y el Gobierno negó, por tanto, los auxilios ordinarios, devolviéndose en consecuencia los ya poco numerosos tajos de operarios diseminados y hambrientos desde hacía mucho en Leon, Asturias y Galicia.

Desesperada era la situación, y en tal estado las cosas el Sr. Linares Rivas, á quien tanto debe Galicia en este asunto, promovió en 1876 grandes reuniones de Diputados y Senadores, en las cuales trató de que, vista la necesidad de adoptar una solución extrema, aunaran sus esfuerzos para conseguirla. Tuvo nuestro amigo la fortuna de llevar á todos los ánimos el convencimiento de que sólo así era posible la terminación de nuestra vía férrea, y de preparar convenientemente el terreno para la anhelada é imprescindible reforma.

Entretanto el Consejo de la compañía había pedido autorización para efectuar, conforme á la ley de 12 de Noviembre de 1869, un convenio con los acreedores, en el concepto de la reducción del capital social, acciones y obligaciones, á un capital disminuido y compuesto de acciones exclusivamente.

La compañía emitiría 200.000 obligaciones, privilegiadas al tipo de 950 rs. una, con interés de 3 por 100 y amortización de 1.900 rs. vn. en el período de ochenta y cinco años.

Habíase concertado esta operación con la sociedad de Crédito general francés.

El Gobierno que había dado ya la ley de 12 de Enero de 1877, por la cual se imponía á la empresa el deber de continuar las obras con períodos fijos de adelanto, bajo pena de caducidad, autorizó la emisión citada en 1.º de Mayo de 1877. Pero la oposición de los obligacionistas de París y de Burdeos, que acudieron á los tribunales de justicia, obteniendo en primera y segunda instancia la declaración de quiebra de la sociedad en territorio francés, dió lugar al retraimiento del Crédito general y desastroso término á las últimas y supremas ilusiones.

En nuevos tratos y combinaciones trascurrió el año, á contar de la fecha citada de 12 de Enero, y con él y con exceso el plazo señalado para ejecutar obras por valor de 4 millones de pesetas. Pasados, pues, los seis meses, y esperando todavía la negociacion de las doscientas mil acciones, el Consejo solicitó nueva espera, y otros seis meses le concedió, acaso con excesiva benevolencia, el Poder ejecutivo.

Concesion inútil. No habia ya remedio humano que alcanzase á salvar del cataclismo final á la empresa. Ni las provincias interesadas, ni la Representacion nacional ni el Estado, podian consentir en tamaña serie de abusos, so pena de ser cómplices y responsables de ellos.

En vista de esto, el Consejo de administracion llamó por cuenta propia á Junta extraordinaria de accionistas en 8 de Enero de 1878, expuso ante ella con noble franqueza la situacion, y después de manifestar que se habia presentado al Gobierno para darle gracias por la inagotable tolerancia usada con la compañía, resignó ante los asistentes sus poderes y encargo.

Antes de retirarse, y en prevision de los sucesos que pudieran comprometer intereses respetables, accedió á las declaraciones de trasferencia, solicitadas por D. Salustio Gonzalez Regueral, respecto de los estudios del ferro-carril de Villabona al Puerto de Avilés, y por don Faustino Fernandez, respecto de la concesion de obras de ensanche del puerto de Gijon.

Hemos citado los nombres de los señores que habian formado el primer Consejo de la compañía, y para completar la obra citaremos los del último.

Formábanle los Sres. D. Eduardo Fernandez San Roman, Pio Gullon, Fausto Miranda, José M. Gorostidi, Eduardo Fontan, José Primo de Rivera, José Dicenta y Blanco, Eduardo Pardo Montenegro, el Conde de las Almenas y Benito Somoza.

Así acabó aquella compañía que tan halagüeñas esperanzas habia sembrado, para dejar y recoger tan copioso fruto de desengaños, trastornos, miserias y ruinas. En ella se perdieron, no sólo los grandes capitales, sino infinito número de pequeñas fortunas y de míseros ahorros, para cuyos dueños fué absoluta la desventura y más pesada que para ningun otro la catástrofe.

La declaracion de caducidad y el decreto de incautacion cerraron luégo el cuadro, y al cabo de veinte años vinieron á garantizar los derechos de Galicia y Asturias y á asegurarles un porvenir risueño, en el cual ya no creiamos.

Dolorosa y radical fué la medida; pero habíamla hecho necesaria los abusos, y en obsequio á la justicia era forzoso supeditar los particulares intereses á los intereses generales.

Lo repetimos; no entra en nuestro propósito censurar ni injuriar á los caidos, que nos inspiran el más profundo respeto.

En nuestra España créese con facilidad sobradá en la immoralidad agena, y es cosa comun atribuir faltas y sevicias á los administradores privados y públicos.

Muchos errores, gravísimas faltas ha cometido la compañía de los ferro-carriles del Noroeste, la casa Quevedo y Miranda; pero no pequeña parte toca en ellos, y mayor de seguro, en las ventajas, á algunas sociedades extranjeras. En tales casos suelen salir, si no incólumes, menos perjudicados los de fuera. Apoyándose en su crédito, empiezan por colocar ventajosamente, y á veces á la par, los valores que les interesan, y los recogen después á precio ínfimo cuando ya no tienen circulacion en los mercados.

Duélenos el infortunio de los acreedores de la línea; pero seguros estamos de que á la corta ó la larga les serán reconocidos sus créditos, comprados ya desde hace mucho por ciertos especuladores que han aprovechado la penuria de aquellos infelices, segun con sincera indignacion dijo un dia en las Cortes el Sr. Conde de Toreno.

Sobre todo, y por sensibles que sean algunas deficiencias de la ley, lo único que nos importa, lo primero y lo principal á que aspiramos, es á la inmediata terminacion de nuestros ferro-carriles, cosa que á vuelta de tamaños trabajos y vicisitudes vemos hoy con patriótico regocijo garantida y asegurada.

II

DESPUÉS DE LA INCAUTACION

En la última junta extraordinaria de accionistas de la Sociedad Ferro-carriles del Noroeste, resignó sus cargos el Consejo, vista la imposibilidad de buscar arreglo á la suprema crisis, toda vez que en 31 de Diciembre de 1877 habia espirado el último, definitivo é improbable plazo otorgado por el Gobierno.

Habia llegado, pues, el momento anhelado por el país gallego-asturiano y por sus celosos representantes: agotada la paciencia, sin posibilidad ya de hallar clase alguna de acomodo con una empresa que á todo respondia con dilaciones y morosidades, fué preciso que el Estado se resolviese á incautarse de la línea. El Sr. Ministro de Fomento, interesado doblemente, como individuo del Gobierno y como asturiano, en deshacer el nudo gordiano, cortó, y cortó bien, como Alejandro, el que habia formado la empresa, y el Decreto de incautacion vino á poner término á todas las ansiedades.

Para ello fué preciso adelantarse con ánimo sereno á cuantas dificultades pudieran sobrevenir. Hubo desde luégo necesidad de reunir fondos, y en éste como en otros puntos la Comision que entendió en el asunto merece bien del país gallego y asturiano; su conducta, así como la noble manera con que el Sr. Marqués de la Vega Armijo terció en los debates, son dignas de aplauso, y no hemos de negárselo. Gracias á sus esfuerzos, y, preciso es confesarlo, gracias á lo justo de la causa, votó el Congreso un auxilio extraordinario, pudiendo decirse que desde este momento el ferro-carril del Noroeste fué una verdad, una vez que la prevision del Sr. Linares Rivas alejó, como veremos, toda sombra de un posterior peligro en el asunto.

En efecto: así como ántes el Estado pagaba subvenciones, ahora debia pagar el importe de las obras sucesivas, como sucede con las carreteras, puentes y demás trabajos de esta índole: se votaron, pues, 240 millones, con los cuales el Gobierno de la nacion podrá atender á la total terminacion de las obras, consignando en los presupuestos, durante doce años, la cantidad de 20 millones, con lo cual se creia haber vencido las mayores dificultades. Así todo, el Diputado por Carballo hizo ver, en reunion de Senadores y Diputados, que el presupuesto, como ley anual, no comprometia á los Gobiernos posteriores, los cuales podrian ó no consignar esa suma, haciendo ilusoria la oferta, y que, por consiguiente, era indispensable una ley especial para arbitrar fondos. Tan oportunas observaciones pesaron lo bastante en el ánimo del Sr. Ministro de Fomento para que tratase de evitar aquel peligro, cosa que se consiguió por completo con la aprobacion de la ley de 11 de Julio de 1878. Merced á ella hubo 240 millones para continuar las obras de tierra y fábrica.

Temiendo que áun esto no bastase, se ampliaron las facultades del Consejo de incautacion. Galicia y Asturias deben gratitud eterna por todo ello al Sr. Conde de Toreno, al Sr. Marqués de la Vega de Armijo, al Sr. Capua, Jove y Hevia, Conde de Pallares, y al tantas veces, y con tanta justicia citado, Sr. Linares Rivas. Ellos felices, que pudieron prestar á Asturias y Galicia el gran servicio de poner para siempre fin á las eternas dilaciones de la empresa y al desaliento, que habia ganado por completo los ánimos.

A partir de este punto, el Consejo de incautacion emprendió la continuacion de las obras, si no con todo el vigor é impulso deseados, á lo ménos con toda la actividad que consentia lo limitado de los recursos y aplicando inmediatamente á subastas y contratos parciales las pequeñas sumas recibidas del Gobierno.

Volvió á impacientarse la opinion, no faltó quien acusase de falta de inteligencia y de celo al Consejo—sin comprender las insuperables dificultades con que se debatia—y en esto se andaba, cuando de repente, y al entrar el verano de 1879, apareció en un periódico la siguiente pregunta:

«¿Es conveniente para Asturias y Galicia—se preguntó—que una gran empresa, la del Norte, v. gr., se encargue de terminar las obras del ferro-carril del Noroeste?»

La prensa de Leon, Asturias y Galicia contestó unánimemente: no.

Pocos dias después abordóse la cuestion en una junta de Senadores y Diputados gallegos, asturianos, leoneses y palentinos, convocados por el Sr. Ruiz Gomez, y en los periódicos de la corte, en los círculos financieros y hasta en los políticos se enredó, con singular vehemencia y apasionamiento, larga y enconada polémica sobre el asunto.

En la última semana de Junio el Gobierno presentó al fin á las Cortes un proyecto de ley, encaminado á conceder por concurso público la explotacion de los kilómetros concluidos, así como la construccion de los restantes, visto que con sólo los recursos de la subvencion tardarian, por lo ménos, once años los destajistas en construir los ferro-carriles deseados.

Entre las condiciones y bases eran las más importantes las siguientes:

Que toda la red habia de quedar terminada y dispuesta para su perfecta explotacion en cuatro años.

Que la cantidad á pagar por cuenta del auxilio de 60 millones concedido por el Estado en la ley de 11 de Junio de 1878, seria satisfecha en once anualidades consecutivas é iguales de 5 millones de pesetas.

Que la empresa concesionaria entregaria al Gobierno por lo ménos, 10 millones de pesetas, depositados á disposicion de los tribunales en pago á la antigua empresa ó sus derechos habientes.

Que la nueva empresa explotaria la red durante noventa y nueve años en la misma forma y bajo las mismas condiciones, derechos y obligaciones de la antigua Compañía.

Que la nueva empresa consignaria como garantía 8 millones de pesetas, que iria retirando por cuartas partes, ejecutada la parte proporcional de obras.

Que, en el caso de no ejecucion, perderia toda la fianza en poder del Gobierno y caducaria la concesion, sin derecho á reclamacion de ninguna especie.

Y que se aseguraria á los puertos de la costa que la red comprende, de Gijon á Vigo, las mayores garantías y beneficios de tarifa, en igualdad de condiciones con las demás del Cantábrico, hasta Irún.

No nos ocuparemos de la ruda campaña parlamentaria que se siguió á la lectura del proyecto, puesto que con toda extension y particularmente se hace en otro lugar del presente número.

Cumple no más á nuestro propósito añadir que la discusion quedó interrumpida ó aplazada hasta la inmediata legislatura, no sabemos sí á causa de altas intervenciones, si con motivo del clamoreo universal que se habia alzado en Madrid, en Galicia y en Asturias, ó pura y simplemente por falta de número suficiente de Diputados.

Como meros cronistas debemos aquí notar que lo ocurrido regocijó á las comarcas interesadas, por lo mismo que habia impedido la adjudicacion de las líneas á la compañía del Norte, y produjo á la par una singular irritacion, muy luégo manifestada por ciertos Ayuntamientos de Galicia que en una especie de acta de censura consignaron haber visto con desagrado la dispersion veraniega de ciertos Diputados á Cortes.

El interregno parlamentario sirvió para que unos y otros tomasen nuevas fuerzas y para dar serias proporciones á la idea de una vía directa pasando por Segovia, idea que en la última etapa algunos habian resucitado y emitido.

Llegó el mes de Noviembre y reanudóse la discusion, igualmente enardecida; pero ya más desengañada que en Julio; volvieron á hablar los Sres. Batanero y Lina-

res, abogando aquél de una manera indirecta por la antigua empresa concesionaria, combatiendo éste la pretension y solicitando la unidad ó igualdad de precios para las mercancías, ora fuesen conducidas desde Palencia á Santander ó Bilbao, ora desde el mismo punto á Gijon, Coruña y Vigo.

La línea directa resolvía todas las dificultades. Un elocuente discurso del Sr. Carvajal allanó el camino á la enmienda al art. 6.º, presentada por el Sr. Vallarino, pidiendo se considerase como mejor proposicion en el concurso aquella en que se ofreciese construir la línea directa por Segovia.

Preciso fué aceptarla, si bien es verdad que al redactar de nuevo los artículos 1.º 2.º y 3.º del proyecto, resultó limitada por las dos siguientes cláusulas:

«Las obras de esa línea empezarán á los tres años de las del Noroeste, excepcion hecha del túnel de Guadarama, que puede perforarse simultáneamente. Para el concurso se depositarán 9 millones de pesetas, y para asegurar el cumplimiento 18 millones.»

Quedaron asimismo desechados los artículos adicionales que á la letra decian así:

«Artículo 1.º Si se presentare una proposicion que, llenando todas las condiciones que en esta ley se expresan, ofreciese hacer la línea directa desde Madrid pasando por Segovia y empalmado con la del Noroeste entre Palencia y Leon, se considerará mejor, siempre que asegure tener terminada la construccion de dicha línea en el mismo tiempo que se señala para terminar la del Noroeste.

Art. 2.º La proposicion á que hace referencia el artículo anterior deberá ir acompañada de una certificacion de la Caja de Depósitos acreditando haberse consignado en ella 10 millones de pesetas, que con independencia del depósito exigido para las líneas de Galicia y Asturias responderán de la construccion de la directa; devolviéndose al proponente este depósito en la proporcion del 50 por 100 de las obras que construya, de modo que al percibir la totalidad resulten terminadas obras por valor de 20 millones de pesetas.»

Hemos llegado al fin de este resumen, que bien pudiéramos denominar memento histórico.

El dia 21 del mes corriente, y á las once y media de la mañana, procedióse en el salon de subastas del Ministerio de Fomento á la apertura de pliegos presentados al concurso para la adquisicion de los ferro-carriles del Noroeste.

Tres depósitos se habian hecho con la anterioridad debida; pero á última hora retiró el suyo el Sr. Herrero, distinguido capitalista asturiano.

La mesa estaba presidida por el Sr. Lasala, Ministro de Fomento, y formada por los Sres. Romero Ortiz, Vieites, Martinez (D. Cándido), Pidal, Estéban Collantes, Inguanzo y Conde de San Juan, asociados de un Ordenador de pagos del Ministerio, de un Oficial del negociado de Ferro-carriles y del Notario Sr. Gonzalez.

Abiertos y leídos los dos pliegos resultaron ser:

Uno de MM. Armand Donon é hijo y Sazerac de Forge, por sí y en nombre de la Sociedad de Crédito industrial y comercial, Sociedad de la Union general y Sociedad financiera de París, y de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España. Ofrecióse en él 10 millones de pesetas, como depósito en garantía; abandono de 2 millones de pesetas, del último plazo de la subvencion, á favor de los acreedores del camino, y 40 millones de pesetas destinados á los acreedores de los productos de las líneas del Noroeste para cuando las acciones lleguen á percibir el 6 por 100 de interés.

El otro pliego, del Sr. Marqués de Campo, contenia las siguientes proposiciones:

Diez millones de pesetas, depósito en garantía. Siete millones de pesetas para los acreedores, en obligaciones de 5 por 100 de interés emitidas en hipoteca de las líneas, y 25 millones de pesetas depositados en el Banco de España como garantía de ejecucion del contrato, la cual iria retirándose á medida que avanzasen y equivaliesen las obras.

En el acto del concurso fueron presentadas tres protestas: una del Sr. Ruiz de Quevedo, como acreedor hipotecario de la compañía; otra del Sr. Uria y Ruiz, contratista del camino, y la tercera, colectiva, de todos los acreedores de las líneas, objeto del concurso. Asimismo el Sr. Marqués de Campo opuso algunas objeciones y reparos á las representaciones de Mr. Donon que no habia exhibido sus poderes.

Tomado esto en consideracion y leida el acta, quedaron reunidos en sesion secreta hasta las cinco y media de la tarde los Sres. Senadores y Diputados que formaban la Comision auxiliar, y que declararon al fin, por unanimidad, mejor y más favorable á los intereses públicos la proposicion de Mr. Donon, participándolo así al Consejo de Ministros, encargado de resolver definitivamente.

A una pregunta relativa al asunto, hecha en el Congreso el dia 22 por el Sr. Casado, contestó el Sr. Ministro de Fomento, asegurando que nada se habia acordado todavía, y que la cuestion era lo bastante trascendental para exigir aún largas y maduras reflexiones.

En tal estado continúan las cosas, y todavia habrán de pasarse algunos dias ántes de que sepamos á punto fijo á qué á tenernos; como que el Gobierno se asesorará del Consejo de Estado en pleno para resolver el asunto.

Mucho significa y vale la unanimidad con que Diputados y Senadores declararon mejor y más favorable á los intereses públicos la proposicion del sindicato, con el cual llevaba una séptima parte la compañía del Norte; así y todo nos abstendremos de adelantar juicios, por mucho que los indicios faciliten el cálculo, y esperaremos una vez más la anhelada solucion definitiva.

¡Plegue á Dios que de esta última demora resulte el acuerdo más útil y provechoso para el país gallego-asturiano!

ALFREDO VICENTI.

BOCETOS DE NUESTROS DIPUTADOS

No todos los que vienen diariamente á la vida pública entran por la estrecha puerta de la literatura, de las artes ó de la milicia. No se necesita tanto, ni tal vez fuera del todo conveniente.

Llamados á defender intereses, tanto más sagrados cuanto los conocen más de cerca y preferentemente se los encomiendan los que fundan en ellos sus mayores esperanzas, claro es que debe haber entre los Diputados y Senadores de Asturias y Galicia, lo mismo que en los de las demás provincias, hombres que han sido buscados para semejantes fines, por condiciones especialísimas de carácter y posición que dan perfecto derecho para entender en la cosa pública.

Los grandes hombres son escasos y necesitan que en su ayuda vengan los de buena voluntad.

Napoleon, que habia sondeado ciertos abismos, llamaba en son de desprecio Abogados á aquellos á quienes, tal vez por una delicadeza no muy usada ni propia del gran soldado, no se atrevia á designar por su verdadero nombre. Calificaba asimismo de ideólogos á aquellos otros que le merecian más respeto; pero á todos negaba, hasta cierto punto, el derecho de intervenir en los debates políticos ó en la gobernación del Estado.

¿Tenía razón? No lo diremos ahora; pero sí que, reduciendo á sus justos límites tan absoluta aseveración, puede desde luego sentarse que Galicia y Asturias, como pueblos del Norte, han servido de contrapeso con su buen instinto, con su prudencia habitual, y con su propensión á juzgar detenidamente, tan poco susceptibles de impresiones pasajeras y repentinas como de vacilaciones y temores, han servido, repetimos, de contrapeso á las ligerezas é impresionabilidad de los pueblos del Mediodía.

No de otra manera contrabalancean en las discusiones públicas á los hombres de imaginación, los hombres prácticos que llevan á todos los actos político-administrativos un entero conocimiento de los negocios.

Sin que demos las primacía á estos últimos, sin que creamos que el escritor y el artista carecen, por ser quienes son, del conocimiento del mundo—cosa que en puridad no puede decirse,—comprendemos que la gran masa del país busque y hasta prefiera las personas á que aludimos para encomendarles la gestión y defensa de sus intereses.

Hombres de carácter, hombres íntegros, que conocen las necesidades de los pueblos y lamentan el malestar de sus conciudadanos, son y deben ser, en efecto, muy á menudo llamados á ocupar un puesto en los Parlamentos. Y tan alto es su merecimiento y tan positivos sus servicios, como los de los más eminentes oradores y repúblicos.

Por eso en la breve galería que ofrecemos á nuestros lectores figurarán, al lado del gran maestro de la palabra, el negociante; al lado del escritor, el rentista; al lado del que ilustra su nombre con preclaros hechos, el representante de otros nombres, de otras glorias y de otros intereses, si más modestos, no menos respetables.

Todos ellos constituyen la fuerza viva del país, todos le honran y trabajan por su prosperidad, todos son acreedores á nuestra gratitud y al buen recuerdo que en la presente reseña biográfica les consagramos.

D. Adolfo Merelles

(RIVADAVIA, PROVINCIA DE ORENSE)

Hijo de una persona que ejerció en su tiempo cargos de alguna importancia en la provincia de Orense, de donde era natural, puede decirse que el Sr. Merelles trae de lejos ya su abolengo político. Nacido en el año de 1843, siguió la carrera de jurisprudencia en Santiago, recibiendo en 1866 el grado de licenciado en dicha facultad.

Elegido Diputado á Cortes, ocupó por primera vez los escaños del Congreso durante las Constituyentes de 1868, en las cuales se hizo notar desde luego por sus dotes de carácter. Lo mismo sucedió en las siguientes, siendo con tal motivo elegido, en dos distintas ocasiones, segundo y primer Secretario de la Mesa.

Ha ocupado en la Administración altos cargos, distinguiéndose en ellos por su laboriosidad, inteligencia y celo por el bien público. Ha sido elegido constantemente por el distrito de Rivadavia, que hoy, como siempre, representa.

D. Agustín Torres Valderrama

(GINZO DE LIMIA, PROVINCIA DE ORENSE)

Es natural de Málaga, y estudió jurisprudencia en Granada. Entregado al ejercicio de su profesión, sirvió varios puestos en la Administración pública, pasando en 1847 de Secretario del Gobierno civil de Orense á la Coruña. En 1851 fué nombrado Gobernador de Orense, en cuyo cargo cesó en Julio de 1854, ocupando después igual cargo en otras varias provincias. Desde 1866 á 68

sirvió sucesivamente el cargo de Director general de Correos, de Intendente fiscal de Hacienda de las Islas Filipinas, y de Consejero de Estado.

Las estrechas relaciones que durante su permanencia en Orense supo crearse, el haberle nombrado aquella Diputación hijo adoptivo de la provincia, el haber sido nombrado Diputado á Cortes tres veces consecutivas por el distrito que hoy representa, hace que el señor Valderrama se considere honrado con la distinción que se le ha concedido, y que tenga en mucho el título de hijo adoptivo de la provincia.

D. Alejandro Pidal y Mon

(VILLAVICIOSA, PROVINCIA DE OVIEDO)

Hijo del ilustre estadista y hombre de Estado del mismo apellido, nació en Villaviciosa (Asturias), heredando de su padre la afición al estudio y las grandes dotes intelectuales de su progenitor.

Elegido Diputado por su pueblo natal para las Constituyentes de 1876, dióse á conocer como orador fácil y apasionado al discutirse el art. 11 de la Constitución, en defensa de la unidad religiosa.

Con hábil contrincante tuvo que habérselas; pero no por eso se detuvo. Toda la gloria, toda la elocuencia del Sr. Cánovas no le desalentaron, antes al contrario, le sirvieron de estímulo y aguijón para demostrar sus grandes conocimientos en la materia, lo arraigado de sus convicciones y el fuego de su palabra.

Como orador apasionado y hábil se le tiene, y el señor Pidal trata de no amenguar en este punto la fama de que goza.

Se ha dado á conocer también como escritor de estimables dotes; todo en él promete que el nombre ilustre del primer Marqués de Pidal no desmerecerá en uno aquel de sus hijos que más de cerca le sigue.

Excmo. Sr. D. Antonio de Aguilar y Correa

MARQUÉS DE LA VEGA DE ARMILLO Y DE MOS, Y CONDE DE BOBADILLA (PONTEVEDRA.)

Aunque no es hijo de Galicia, lleva un título y apellido notables en la historia de nuestro país, pues su madre, de quien heredó el marquesado de Mos, era de la casa de Sotomayor, que tan hondas raíces tiene en el país gallego y tantas glorias compendia. Alumno de la escuela de Madrid, en cuya Universidad cursó jurisprudencia, entró muy joven en la carrera política, fundando en 1854, en compañía de nuestro malogrado Augusto Ulloa, *El Voto Nacional*, que dirigía, con el acierto que le era propio, este último.

Elegido en aquel mismo año Diputado á Cortes, y después Secretario de Cámara, se dió á conocer por un vigoroso discurso acerca de la organización del Senado. Cuánto haya tenido que extremarse en semejante ocasión, se comprenderá sabiendo que el Sr. Marqués de la Vega de Armijo contestaba al Sr. Olózaga, cuyas grandes facultades fueron superiores á su misma nombradía. Afiliado en la Unión liberal, íntimo del general O'Donnell, que le distinguía entre todos sus amigos, se vió bien pronto nombrado Gobernador de Madrid, de cuyo elevado puesto pasó en 1861 al Ministerio de Fomento. En 1863 obtuvo la cartera de Gobernación, y tres años después tornó de nuevo al Ministerio de Fomento. Excusado será añadir que, siguiendo á su partido en todas sus evoluciones, estuvo con él en Alcolea y compartió con él las glorias del triunfo y las forzosas adversidades á que estuvo sujeto. Elegido Diputado para las Constituyentes de 1869, fué nombrado Vicepresidente de la Mesa; pero disgustado de los azarosos sucesos que entonces tenían lugar, se apartó momentáneamente de la política, esto es, desde el advenimiento de D. Amadeo de Saboya, hasta que ayudó á formar el Gabinete homogéneo.

Cumplido caballero y hombre político de gran entereza, orador fácil y agradable, espíritu recto y cultivado, el Sr. Marqués de la Vega de Armijo ha sido buscado por sus no comunes conocimientos por la Academia de Ciencias morales y políticas y la de Jurisprudencia y legislación, que le han nombrado su individuo de número.

Ha sido Embajador en Rusia, acerca de cuyo imperio escribió curiosas y animadas páginas. También ha sido, y en circunstancias harto difíciles, Embajador en París.

D. Antonio Cantero y Seirullo

(CARBALLINO, PROVINCIA DE ORENSE)

Aunque representante de un distrito de Galicia, es natural de la ciudad de Valencia, en cuya ciudad nació en 3 de Abril de 1838. Dedicado desde 1856 á trabajos y servicio de ferro-carriles, adquirió bien pronto, como hábil y distinguido empleado, el renombre y el puesto á que era acreedor por sus especiales conocimientos en la materia. Los importantes cargos que desempeñó en el Consejo de Administración del ferro-carril de Zamora le hicieron visitar Galicia y captarse las simpatías de los que le eligieron Diputado en las primeras Cortes de la Restauración y en las actuales.

Excmo. Sr. D. Antonio Romero Ortiz

(NOYA, PROVINCIA DE LA CORUÑA)

No hemos de tardar mucho en tratar, con la extensión á que es acreedor, de este distinguido hombre de Estado. Hoy nos demanda brevedad la índole del presente trabajo, y no cabe, por lo tanto, otra cosa que apuntar los rasgos más salientes de una persona igualmente ilustre en el campo de las letras que en el de la política.

Es el Sr. Romero Ortiz natural de Santiago; en esta ciudad hizo sus estudios, y dió sus primeros pasos en la vida literaria y política. La natural tendencia en los jóvenes á formar en los partidos avanzados, llevó á Romero Ortiz, en compañía de los inolvidables D. José Rúa Figueroa y D. Antolin Faraldo, á afiliarse en el

partido más radical entonces. También en su compañía se dió á conocer del público gallego, ya escribiendo en el *Santiago y á ellos*, ya en *El Porvenir*, periódico que se publicó en Santiago en 1846, y que fué tal vez el más notable de cuantos vieron hasta ahora la luz pública en Galicia. Obligado á expatriarse á consecuencia de los sucesos de 1846, en que tan activa parte tomó, se refugió en Portugal, cuya moderna historia literaria habia de darnos á conocer después. La emigración nos le devolvió aleccionado, pero no menos fiel á los principios que habia defendido. Así fué que cuando su íntimo amigo y paisano Sr. Rúa fundó *La Nación*, contó desde luego con él y le tuvo á su lado, dándose á conocer en más vasto campo su clara inteligencia, un carácter entero, y un político escritor de verdaderas dotes.

Los acontecimientos de 1854, llamando al poder al partido en cuya defensa tanto se habia extremado, le abrieron las puertas de aquellas Constituyentes, en las cuales se dió á conocer como orador y hombre de gran intención política. Nombrado Gobernador de Oviedo y Toledo aquí le sorprendió la caída de Espartero y la entrada en el Gobierno de la Unión liberal. Afiliado en este partido, Diputado y alto funcionario, puede decirse que de este tiempo data su verdadera vida política. En este tiempo, al menos, obtuvo triunfos que le prepararon para más duros combates y más gloriosas victorias, porque cuanto más se agrandan los horizontes para el Sr. Romero Ortiz, cuanto más elevados son los puestos á que es llevado por los sucesos, tanto más digno se presenta de ellos.

La revolución de 1868 le llevó al Ministerio de Gracia y Justicia primero, y después, y en diversas ocasiones, á otros departamentos ministeriales. Como individuo del Gobierno Provisional, defendió algunos de sus actos en ardientes y luminosos discursos, entre los cuales sobresale el pronunciado en defensa de la libertad religiosa.

Individuo del partido constitucional, y uno de sus principales miembros, el Sr. Romero Ortiz goza de las simpatías de todos por la energía de su carácter, lo levantado de sus propósitos y la elocuencia natural de sus discursos. Es siempre oído con respeto, y consultado por su partido en las cuestiones más áridas.

Si como hombre público es nuestro paisano persona que merece estimación profunda de amigos y adversarios, como escritor elocuente y apasionado no lo merece menos de todos aquellos que conocen algo la historia literaria de nuestra patria. Desgraciadamente, el periodismo, al que se entregó con vida y alma, no permite hacer grandes alardes en el terreno de la gran literatura. Sin embargo, y pese á su reconocida pereza, nuestro Romero Ortiz ha producido un libro notable sobre la literatura moderna portuguesa, y tiene en preparación, y creemos pronto para dar á la estampa, otro del mismo título y argumento, referente á la literatura brasileña.

Su *Museo*, que él mimó y cuida con todo esmero, es hoy su consuelo y ocupación; en él vá guardando verdaderos tesoros, entre los que no faltan verdaderas curiosidades referentes á la historia y al país gallego. No tardaremos mucho en darle á conocer á los lectores de la ILUSTRACION GALLEGA Y ASTURIANA.

Sr. D. Aureliano Linares

(CORUÑA)

Natural de Santiago, en cuya ciudad vió la primera luz en Junio de 1841, concurrió á la Universidad compostelana, que se gloria de contarle entre sus hijos más distinguidos. En su carrera obtuvo siempre las mejores notas, alcanzó premios académicos, llevando á mérito el grado de licenciado en la facultad de jurisprudencia.

Desde sus más juveniles años mostró ya sus disposiciones literarias, colaborando en *El Miño*, de Vigo, y en *La Nueva Galicia*, de Orense, fundando poco tiempo después y dirigiendo *El Restaurador*.

Bien pronto se dió á conocer como jurisconsulto. Una defensa célebre, en una causa también célebre en la ciudad natal, le dió á conocer como orador forense y como jurisconsulto; siendo el triunfo que en aquellos días alcanzó, dichosa causa para que buscando mayores horizontes marchase á la Coruña, en donde le esperaba los mayores éxitos en su carrera.

Una vez establecido en la capital de Galicia, asentó allí su fama de orador fácil y elocuente, distinguiéndose bien pronto en un foro en que brillaban hombres como Plá y Cancela, que perpetuaba en Galicia la raza de los grandes abogados. En lo más florido de la vida y, como quien dice, en el lleno de sus facultades, vino á Madrid y á las Cortes, afianzando y aun aumentando su reputación por la importancia de los lugares y los difíciles que son los que en la corte dan los triunfos.

Diputado provincial en la Coruña, Diputado á Cortes después, distinguióse en la Asamblea por su fácil y abundante palabra, por la habilidad, valor con que hiere las cuestiones, y sobre todo, por el tison con que persiguió sus ideales en la cuestión magna del ferro-carril del Noroeste, pues en puridad á su eficaz iniciativa se deben las leyes de Enero de 1877 y Julio de 78 que rigen en la materia, llevando siempre en tan vital asunto el peso de las discusiones y la gloria de haberlas provocado y sostenido.

Los trabajos del foro, que son los que más le ocupan, no permiten grandes distracciones literarias; sin embargo, el Sr. Linares supo robarles algunas horas, y con fácil pluma escribió *La primera Cámara de la Restauración*, en que se dió á conocer como escritor.

D. Cándido Martínez Montenegro

(MONDOÑEDO, PROVINCIA DE LUGO)

En la misma ciudad que hoy le tiene encomendada la representación y defensa de sus intereses, nació en 9 de Marzo de 1831 el activo Diputado cuyas breves líneas biográficas escribimos. Hizo sus primeros estudios uni-

REPRESENTANTES DE GALICIA Y ASTÚRIAS EN LA ACTUAL LEGISLATURA



D. JOSÉ ELDUAYEN
MINISTRO DE HACIENDA



CONDE DE TORENO
PRESIDENTE DEL CONGRESO



D. SATURNINO A. BUGALLAL
MINISTRO DE GRACIA Y JUSTICIA



D. SANTIAGO DURÁN Y LIRA
MINISTRO DE MARINA



MARQUÉS DE VEGA ARMIJO
PONTEVEDRA



D. AGUSTIN T. VALDERRAMA
GINZO DE LIMIA (ORENSE)



D. ALEJANDRO PIDAL Y MON
VILLAVICIOSA (PROVINCIA DE OVIEDO)



D. CÁNDIDO MARTINEZ
MONDOÑEDO (PROVINCIA DE LUGO)



D. M. CANCIO VILLAAMIL
RIVADEO (PROVINCIA DE LUGO)



D. ADOLFO MERELLES
RIVADAVIA (PROVINCIA DE ORENSE)



D. AURELIANO LINARES RIVAS
CORUÑA



D. EDUARDO GASSET Y ARTIME
PADRON (PROVINCIA DE LA CORUÑA)



D. PLÁCIDO JOVE Y HEVIA
PRÁVIA (PROVINCIA DE OVIEDO)



D. ANTONIO ROMERO ORTIZ
NOYA (PROVINCIA DE LA CORUÑA)



D. CÁSTOR GARCÍA
VERIN (PROVINCIA DE ORENSE)



D. JOSÉ DE POSADA HERRERA
LLANES (PROVINCIA DE OVIEDO)



D. ANTONIO CANTERO
CARBALLINO (PROVINCIA DE ORENSE)



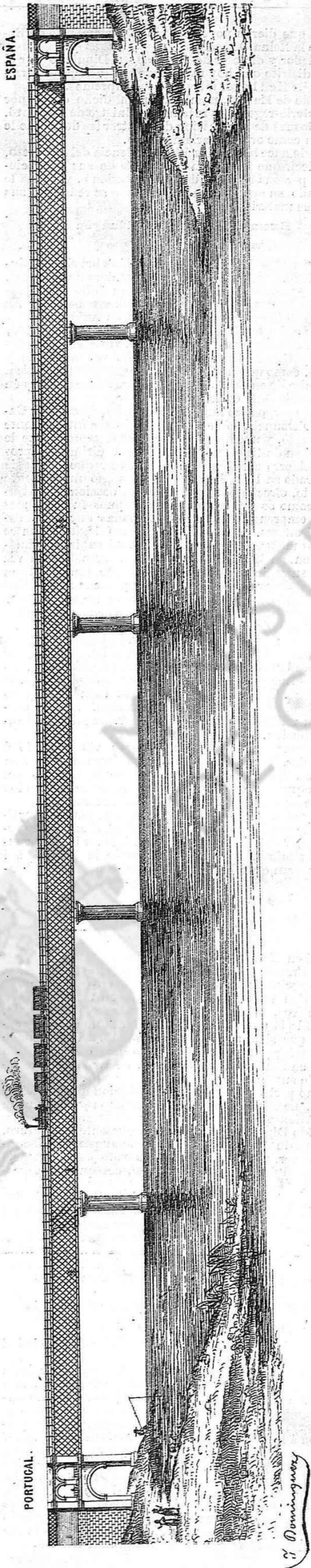
D. JOSÉ ORTIZ DE CANTOS
BANDE (PROVINCIA DE ORENSE)



D. PEDRO JOSÉ MUNCHADA
LALIN (PROVINCIA DE PONTEVEDRA)



D. JUAN FRANCISCO FONTAN
CAMBADOS (PROVINCIA DE PONTEVEDRA)



PUENTE INTERNACIONAL DEL MIÑO.

versitarios en Santiago, en cuya Universidad recibió en 1854 el grado de Licenciado en Jurisprudencia, dedicándose en seguida al ejercicio de su facultad en Galicia y Andalucía.

Su carácter abierto y servicial le hizo bien pronto acepto á sus paisanos, que le eligieron dos veces Juez de paz de Mondoñedo, otras dos Diputado provincial de Lugo, y Diputado á Cortes en cuatro distintas ocasiones, trayéndole á la Corte, y, por lo tanto, á más vasto teatro. Aquí, como en Mondoñedo, fué distinguido desde los primeros momentos, viéndose en varias legislaturas nombrado Secretario de la Mesa, y en 1874 Oficial mayor Secretario del Ministerio de Fomento, cargo que equivale al de Subsecretario en los demás Ministerios.

Socio fundador de la Sociedad de Escritores y Artistas, y socio de la Económica Matritense, ha colaborado en varios periódicos políticos del partido constitucional, al que pertenece, y en varias revistas científicas y literarias. Mas en donde nuestro paisano dió mayores muestras de su amor al país, fué en las diferentes veces que tomó la palabra en el Congreso para defender los intereses de Galicia.

Famoso fué entre todos el notable discurso que pronunció en la última legislatura de las pasadas Cortes en que describió con elocuentes rasgos el malestar de la provincia de Lugo, ocupándose de otras varias cuestiones de interés general para el país; discurso que fué acogido con gran aplauso por la prensa del país, que lo reprodujo. Su discurso sobre amillaramientos fué también muy elogiado por el espíritu práctico y el conocimiento del asunto que en él resplandecía.

En sus gestiones particulares, especialmente en favor de Lugo, fué tan afortunado, que el Municipio de aquella capital le significó su agradecimiento de una manera que estamos seguros no olvidará nunca el Sr. Martínez.

D. Cástor García

(VERIN, PROVINCIA DE ORENSE)

Nació en Viana del Bollo, de donde es originaria su familia, una de las más distinguidas de aquel país. Su fortuna le puso en el caso de poder influir activamente en la política, viéndose, por lo mismo, nombrado dos veces Diputado provincial, cuatro Diputado á Cortes y dos Senador.

Excmo. Sr. D. Eduardo Gasset y Artime

(PADRON, PROVINCIA DE CORUÑA)

En el año de 1832 nació en Pontevedra este inteligente periodista. Dedicóse desde muy joven á dos cosas que, al parecer, son incompatibles: los números y las musas, llevándole su afición á las bellas letras á la dirección del *Semanario Pintoresco*, y su inteligencia mercantil, primero á la teneduría de libros de la Caja general de Depósitos, y después á los diversos cargos de confianza que ejerció en la Administración y en el Banco de España que, como se sabe, busca siempre idoneidad y honradez en sus servidores.

Padron, que por ser la patria de su madre y haberle visto joven le contaba casi como uno de sus hijos, le nombró su Diputado en 1858, abriéndole la puerta más ancha y segura de cuantas dan ingreso á la vida pública. Diputado era y afiliado en la Union liberal, con la cual tan estrechos vínculos le unian, cuando fundó *El Eco del País*, de cuya dirección se encargó, y en el cual hizo una campaña un tanto independiente, que atrajo sobre el periódico y su director las miradas de los que buscaban en el seno de aquel partido elementos de vida y seguros fundamentos de nuevas prosperidades.

Elegido de nuevo Diputado en 1863, y nombrado en 1865 Gobernador de Pontevedra, tuvo ocasion de firmar dos años después la protesta contra la política del partido moderado, fundando en aquel período *El Imparcial*, que fué el primer diario político que alcanzó la fama y circulación que hasta entonces, y por sus condiciones especiales, sólo había logrado *La Correspondencia*. El Sr. Gasset siguió á su partido en su más grave evolución, tomando parte activa en el movimiento revolucionario de 1868. El pueblo madrileño pagó los nobles esfuerzos hechos nombrándole Concejal por el distrito de la Latina, mientras las elecciones de 1869 no le abrieron las puertas de aquellas Constituyentes. Empezó entonces para el Sr. Gasset una época de fecunda actividad y generosa iniciativa en los asuntos públicos. La importancia del periódico que había fundado era grande, decía la última palabra en muchas cuestiones, y se adelantaba casi siempre á las exigencias de la opinión. En ocasiones sabía decir la verdad á sus mejores amigos y al partido cuya bandera enarbolaba *El Imparcial*.

Llegó así á los puestos más ambicionados, Subsecretario de Estado, individuo de la Comisión que fué á Italia á ofrecer la Corona de España al ilustre Príncipe de la casa de Saboya, que lo ha ocupado brevemente, y por último, Ministro de Ultramar en 1872, vió sucesivamente premiados sus servicios.

Sus prosperidades tenían, sin embargo, su gota de hiel: la muerte visitó su morada y le llevó lo que él más amaba, aquella esposa querida á quien nuestro amigo rinde el culto de los santos recuerdos. Solitario su hogar y enfermo él también, pide á climas más benignos la salud rebelde; buscando, tal vez, como en los felices tiempos de su juventud, en el trato de las musas consuelo á los males que le afligían.

Los estrechos límites del presente trabajo sólo nos permiten añadir, que el Sr. Gasset fué también el fundador de *La Ilustración de Madrid*, notabilísima revista ilustrada que por aquel tiempo logró sobrepujar á todas y colocarse desde luego al lado de las más acreditadas del extranjero.

Excmo. Sr. D. Francisco de Borja Queipo de Llano y Gayoso, Conde de Toreno

(CANGAS DE TINZO, PROVINCIA DE OVIEDO)

Sus primeros pasos en la política los dió á raíz de los

sucesos que dieron por resultado el alejamiento de España de la Reina Doña Isabel.

Fundador y director de *El Tiempo*; Diputado por el mismo distrito que hoy representa, de estirpe esclarecida, fué fácil llegar á los puestos supremos.

Alcalde de Madrid, nombrado para dicho cargo por el Ministerio-regencia y más tarde ministro de Fomento, ha tenido más de una ocasion de mostrar las dotes que le adornan como orador parlamentario.

Elevado hace pocos días á la presidencia del Congreso, puede decir que ha tocado ya la meta de sus aspiraciones. Es persona amante del país asturiano, y nunca le ha negado su apoyo para todo lo que se refiere á sus adelantos materiales.

Excmo. Sr. D. José Elduayen

(VIGO, PROVINCIA DE PONTEVEDRA)

Es natural de Madrid, en donde vió la luz el 22 de Junio de 1823. Siguió la carrera de Ingeniero de caminos, canales y puertos, siendo destinado en 1855 á la provincia de Pontevedra, después de haberse ocupado en las obras del ferro-carril de Langreo, en Asturias.

Unido por estrechos lazos á una de las más notables familias nobiliarias del país gallego, vióse en 1856 elegido Diputado á Cortes por Vigo. Una vez en Madrid, y lanzado, como quien dice, en el torbellino de la política, fué nombrado en 1858 Jefe de construcciones civiles en el Ministerio de la Gobernación.

De este cargo hizo inmediata dimision al caer el Gabinete O'Donnell, con cuya política estaba íntimamente identificado, y una vez libre de las obligaciones que le imponía su destino, marchó á Vigo á ultimar el proyecto del ferro-carril de Vigo á Orense, que se había inaugurado en 1863. Pontevedra le eligió nuevamente Diputado, ofreciéndole, por lo tanto, ocasion de distinguirse como orador parlamentario, pues fué entonces cuando emprendió la brillante campaña contra el Ministerio Miraflores, que le dió un puesto legítimo entre nuestros mejores oradores políticos. Al subir el Ministerio Mon, en Marzo de 1864, se vió favorecido otra vez con los sufragios de Vigo, y, por lo tanto, tomó parte en aquellas Cortes como Diputado por dicha ciudad, viéndose llamado á desempeñar la Subsecretaría de Gobernación, así como dos años más tarde á ocupar una plaza en el Consejo de Estado.

Afiliado en la Union liberal, el Sr. Elduayen siguió á su partido en todas sus evoluciones, adhiriéndose, por lo tanto, al movimiento revolucionario de 1868. Elegido para las Constituyentes de 1839, formó, desde luego, al lado del Sr. Cánovas, y fué por breve tiempo Ministro de Hacienda en el reinado de D. Amadeo. Levantó después, en union del Sr. Cánovas y el Sr. Bugallal, la bandera alfonsina.

Los discursos que con tal motivo se vió obligado á pronunciar, fueron importantes y tuvieron un lugar en el curioso libro en que, precedidos de un prólogo del jefe de aquel pequeño partido, se publicaron todos los pronunciados en defensa de la persona atacada.

Este y otros actos le restituyeron á su antiguo partido, que le confió, hecha la Restauración, el entonces cargo grave de Gobernador de Madrid. Más tarde se le concedió el título de Marqués del Pazo de la Merced, así como la gran cruz de Carlos III. En Febrero de 1878 entró en el Ministerio de Ultramar, que por segunda vez desempeña en estos momentos.

Ilmo. Sr. D. José Ortiz de Cantos

(BANDE, PROVINCIA DE ORENSE)

Nació en Valencia el año de 1828, y desde muy niño pasó á Francia, educándose allí y permaneciendo en la nación vecina hasta el año de 1846, en que vino á la Corte. Una vez en Madrid, colaboró en varios periódicos políticos, hasta que en 1856, de regreso á Francia, se estableció en Marsella, y fundó allí una casa de comercio que siete años después trasladó á París, donde desde entonces subsiste, así como otra establecida en Madrid en igual época, agregando en ambas á su nombre el de su socio.

Formó parte de la primera Diputación provincial de Madrid, nombrada cuando tuvo lugar la proclamación de D. Alfonso XII.

Elegido Diputado á Cortes en la presente legislatura, forma parte de la mayoría, afiliado al partido liberal-conservador, á quien apoya con su voto y su influencia en el periódico *El Diario Español*, del que es co-proprietario.

Hombre de sólida instrucción, el Sr. Ortiz de Cantos ha viajado mucho, y se capta fácilmente las simpatías de todos por su trato afable y carácter modesto.

Es Jefe superior de la Administración civil en España, miembro corresponsal del Instituto de las Artes Industriales de Francia, y está condecorado con las encomiendas de Carlos III y de Isabel la Católica.

Excmo. Sr. D. Mariano Cancio Villaamil

(RIVADEO, PROVINCIA DE LUGO)

Nació este distinguido hombre público en la ciudad de Oviedo en Noviembre de 1824.

Conocidos son sus altos merecimientos y su probada competencia en asuntos económicos y administrativos; á él se deben desde el año de 1853 numerosos é importantes proyectos y Memorias, entre los cuales deben citarse el *Proyecto de ley general de aguas*; la preparación á la reforma de la *Ley de contabilidad y la del Tribunal de Cuentas*; la *Memoria sobre la situación del Tesoro*, y muy particularmente la *Exposición dirigida al Sr. Ministro de Ultramar acerca del estado económico de la Isla de Cuba en 15 de Abril de 1874*.

Tanto más importante fué este trabajo, por cuanto se refería á la época en que su autor había desempeñado con grandísimo acierto y á satisfacción de todos la *Intendencia general de Hacienda* de la grande Antilla.

Y aquí ponemos fin á la noticia, remitiendo á nuestros lectores al número 22 de LA ILUSTRACION GALLEGA Y ASTURIANA, en el cual hemos publicado la biografía del Sr. Cancio Villaamil con toda la extensión requerida por sus especialísimas circunstancias.

Ilmo. Sr. D. Plácido Jove y Hevia, Vizconde de Campo-Grande

(PRAVIA, PROVINCIA DE OVIEDO)

Perteneciente á una de las más antiguas familias de Oviedo, nació en Pravia el Sr. Jove y Hevia, cuyo distrito representó en casi todas las legislaturas, ya desde antes de la Revolución. En las Cortes Constituyentes del 69 formó parte de aquel grupo que sostuvo valientemente la Restauración, y desde las columnas de *El Tiempo* defendió también la caída dinastía, hasta que á la vuelta de ésta ocupó un importante puesto en la Administración, desempeñando hoy la Dirección de Comercio en el Ministerio de Estado.

Asturias le debe elocuentes defensas de sus intereses, y las letras importantes trabajos, entre los cuales recordamos un magnífico prólogo á la colección de poesías de la inspirada escritora gallega Doña Narcisca Perez de Reoyo.

Todos estos méritos bien le hacen acreedor á que en otra ocasion le dediquemos más extenso espacio que el posible en esta sucinta nota.

D. Pedro José Muchada

(LALIN, PROVINCIA DE PONTEVEDRA)

Hijo de un antiguo hombre político, nació en Cádiz el año de 1835, desde cuya ciudad pasó á Sevilla y Madrid á estudiar jurisprudencia, en cuya facultad es doctor. En una y otra Universidad tuvo por condiscípulos y amigos á los Fabié, Barca, Ayala y otros, hoy hombres distinguidos con quienes tiene grande é íntima amistad.

Fuó Concejal del Ayuntamiento de Cádiz, Diputado provincial de la provincia de Madrid por el distrito del Congreso, dos veces Diputado á Cortes por el distrito que representa actualmente. Está condecorado con varias cruces nacionales y extranjeras. Individuo del partido conservador-liberal, forma al lado del Sr. Romero Robledo, de quien es grande amigo.

Excmo. Sr. D. Santiago Durán y Lira

(MINISTERIO DE MARINA)

Este ilustre marino es natural de la ciudad de Vigo, entrando muy joven en el servicio de la Armada, en la cual llegó al alto cargo de Contra-almirante. Mandó la escuadra de instrucción. Como tiene en preparación varios importantísimos proyectos de ley que han de influir notablemente en el porvenir de nuestra marina militar, LA ILUSTRACION GALLEGA Y ASTURIANA ha de ocuparse bien pronto y con toda la extensión de este distinguido hijo de Galicia.

Excmo. Sr. D. Saturnino Alvarez Bugallal

(PUENTEAREAS, PROVINCIA DE PONTEVEDRA)

Nació este distinguido hombre público en la villa de Puenteareas, hácia el año de 1834. Estudió filosofía en Tuy y Santiago, en cuya Universidad estudió jurisprudencia, alcanzando las mejores notas y logrando los premios académicos que por aquel entonces se ofrecían á la inteligencia y laboriosidad de los alumnos. Vino á la Corte á estudiar el doctorado, y bien pronto se dió á conocer como orador fácil y elocuente. Sus primeras armas las hizo en la Academia de Jurisprudencia y en el Ateneo, en donde, muy joven todavía, echó los cimientos á una merecida reputación. No nos extendemos más sobre estos apuntes, porque habiendo publicado en los números 2, 4, 5 y 6 del tomo del año pasado de nuestra Revista una extensa biografía de este ilustre gallego, á ella remitimos al lector.

(Continuará.)

PROCESO PARLAMENTARIO

DE LA

ÚLTIMA LEY SOBRE LOS FERRO-CARRILES DEL NOROESTE

Cuando el ilustre estadista Jovellanos señalaba el porvenir de Asturias al concebir el vasto proyecto del puerto del Musel en Gijón, y el concienzudo economista Labrada estudiaba el estado material de Galicia, publicando su *Descripción económica*, bien comprendieron la gran importancia que para aquellas provincias tenían las vías de comunicación, estimulándolas á emprender la construcción de los caminos y la canalización de los ríos.

No entonces se habían descubierto todavía las maravillosas aplicaciones del invento del belga Watt, ni el inglés Stheefenson había lanzado sobre los rails la primer locomotora; pero una vez dado este gran paso en el camino del progreso, los manes del eminente gijonés debieron regocijarse al ver que la provincia asturiana era una de las primeras de España, tengamos siquiera esta satisfacción, donde se oyó el silbido de la nueva máquina.

Las solicitudes de concesiones de líneas, hácia 1844, entre las que se contaba la de Langreo á Gijón, dieron lugar á las primeras leyes sobre ferro-carriles, de las que vino correspondiendo casi siempre la iniciativa á las Cortes.

En la legislatura de 1853 es objeto de un gran debate, que indudablemente preparó la ley general de 1855, el ferro-carril de Langreo, para el cual su constructor, el Duque de Riánsares, obtuviera la primera subvención concedida en España.

Otros proyectos de ferro-carriles en la misma region fueron objeto de animadas discusiones en las Cámaras, como el de Leon á Avilés en 1850, los de Madrid á la

Coruña y á Vigo en 1858, y los de Palencia á Rivadesella y de las Arriendas á Oviedo en 1859; líneas que, ya modificadas en sus trazados, ya tal como se concibieron, fueron agrupadas bajo el nombre de ferro-carriles del Noroeste.

Los representantes de Asturias y Galicia, así como los de las demás provincias interesadas, sostuvieron continuamente, aunque no siempre con el mejor resultado, la urgencia de que se hiciera esta obra, y entre ellos recordamos como principales mantenedores los nombres de Suarez de Puga, Maceira, Valdés, Quintana, Castro, Yañez Rivadeneira, Lorenzana, Baamonde, Uria, Suarez Inclán, Elduayen y otros varios, que en las Comisiones y en los debates abogaron por la pronta construcción. Especial mención merecen en este particular, el hijo de Galicia D. Juan Florez, cuyo retrato damos en el presente número con su biografía, y el de Asturias D. José Francisco Uria, el Director de Obras públicas de la Union liberal, de quien dimos el retrato en el último número del año anterior, y cuya biografía publicaremos en breve.

En los últimos tiempos, aun en medio de la agitación política que trajo, como era natural, la Revolución, no se olvidaron cómo habían de olvidarse! los Senadores y Diputados gallegos y asturianos de esta cuestión, de vital interés para nuestras provincias, y con elogio pudiéramos citar nombres ya conocidos, de nuestros representantes algunos de los cuales desde el Ministerio de Fomento tuvieron ocasión de mostrar su celo dictando las leyes que creyeron más convenientes, como los señores Chao, Mosquera y Conde de Toreno.

A este último pertenece la última disposición sobre este asunto, que entra en una nueva etapa desde el 21 de este mes: la ley autorizando al Gobierno para conceder por concurso público la explotación de los kilómetros concluidos, así como la construcción y conclusión de los restantes, en las líneas de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijón y Oviedo á Trubia.

En su día reprodujimos el proyecto tal como ha sido presentado á las Cámaras, y hoy publicamos la ley por voto de éstas sancionada. La sucinta crónica de su peregrinación por los Cuerpos Colegisladores es el objeto de este artículo.

Llevado al Senado en los primeros días de Junio del pasado año el citado proyecto de ley, fué nombrada por las secciones la Comisión que había de dar su dictamen, resultando compuesta de los Sres. Baron de Covadonga, Conde de Pallares, Viñas, Marqués de San Isidro, Ruiz Gomez, Marqués de San Carlos y señor de Rubianes.

Una sola sesión le bastó á la alta Cámara para dejarla discutida: la sesión del 29 de Junio.

Hizo algunas observaciones el Sr. Barron, Ingeniero y Senador por Huesca, notando que se omitía la inversión del millón de pesetas que produjo la explotación, que en el pago á la antigua empresa debía aplicarse la ley de quiebras de 1860; y, sobre todo, que á su pensar era inoportuno el art. 6.º En la contestación el Sr. Baron de Covadonga hizo una extensa reseña de los principales trabajos del Consejo de incautación.

El Sr. Suarez Inclán encomia el proyecto, y fijándose también en el art. 6.º, dice que no sólo no cree que huelga, sino que lo encuentra deficiente, y propone una adición marcando que para los transportes de las hullas y productos de la industria metalúrgica la empresa concesionaria acomodará los precios de tarifa á los tipos establecidos en Inglaterra. El Sr. Conde de Pallares contesta que no puede admitirse una condición tan general que obligara á poner una tarifa desconocida á un ferro-carril sin construir.

Y después de algunas indicaciones de los Sres. Conde de Almenas y Gomez Inguanzo relativas á los derechos de los acreedores y á la liquidación de créditos, á que contestó el Ministro de Fomento declarando, respecto á este último particular, que era cuestión de muchos años, se procedió á la votación del proyecto de ley, que quedó sin reforma alguna aprobado aquel día por el Senado.

Remitido el proyecto al Congreso, se leyó en la sesión del 1.º de Julio y pasó á las secciones para el nombramiento de la Comisión, del cual se dió cuenta en la sesión del día 5, resultando componerla los Sres. Torres Valderrama, Marqués de Pidal, Romero Ortiz, Alvarez Bugallal, Elduayen, Longoria y Gasset y Artime.

No bien ésta comenzó á estudiar el proyecto de ley para emitir su dictamen, dieron en llover sobre ella exposiciones é instancias, ya del Sr. Ruiz de Quevedo y del Sr. Marqués de Campo haciendo observaciones, ya de los acreedores por construcción y trabajo personal y de los empleados de la línea, pidiendo se respetasen sus derechos.

Asimismo, desde el día del nombramiento de la citada Comisión hasta el 21 que se puso á discusión el dictamen, apenas pasó sesión sin que se diera cuenta de alguna enmienda, y en ese intervalo de veinte días se preparaban las armas para el combate, que ya se anunciaba había de ser importante. En cabileos, comentarios é indagaciones pasó este período, sin otro particular que una reclamación hecha en la sesión del 11 por el señor Blanco de Cela de algunos documentos relacionados con el proyecto de ley.

Llegó el día 23, y ántes de entrar en la orden del día, que señalaba la discusión del dictamen sobre el proyecto de ley del ferro-carril del Noroeste, se leyó una proposición del Sr. García San Miguel, para que con los concesionarios que resultaran de dicha línea se contratase el ramal de Villabona á San Juan de Nieva.

El diputado por Avilés había presentado ya en la sesión del día 14 una enmienda, firmada, entre otros, por el Diputado gallego Sr. Becerra y por el asturiano señor

Campoamor, á la primera parte del art. 1.º, añadiendo esta nueva línea en la enumeración de las que componen el ferro-carril del Noroeste; pero sin duda no creyó conveniente esperar á la discusión por artículos, previendo acaso ya su aplazamiento, y resolvió formular su deseo en un proyecto de ley.

Al defenderlo, apoyándose en que la línea leonesa-asturiana necesita más puertos que el de Gijón para su sostenimiento, hizo el Sr. García San Miguel varias consideraciones sobre el puerto de refugio proyectado en la costa cantábrica, y recuerda la opinión favorable á la concha de Luanco, ocupando este asunto la mayor parte de su discurso después de haber encarecido la necesidad del ramal á San Juan de Nieva.

Contéstale el Sr. Ministro de Fomento, Conde de Toreno, y mostrándose interesado por la construcción de dicha línea, recuerda sus promesas en este sentido al Sr. Suarez Inclán, que también trajo el mismo proyecto á la Cámara. Esta lo toma en consideración.

Entrase después de esto en la discusión del ferro-carril del Noroeste, y el Sr. Linares Rivas usa de la palabra el primero en contra del dictamen. Encomiando la ley de Enero de 1877, de la que es principal iniciador, hace la historia del ferro-carril y censura á la compañía concesionaria. Hace constar que el proyecto de ley que se discute se presentó á la Cámara sin el concurso del Consejo de Administración y de los Diputados de las provincias interesadas. El notable discurso del Diputado por la Coruña, lleno de medida, datos y doctrina, más que á la destrucción del proyecto tiende á su mejora.

Contesta en nombre de la Comisión el Sr. Elduayen, quien, reconociendo el buen espíritu que anima al señor Linares, defiende el proyecto, encareciendo las ventajas del concurso, en la forma que se establece, sobre las subastas, y declarando que el Gobierno no desatiende á los acreedores, puesto que procurará pagarlos con el producto de la venta de las obras hechas.

Levántase el Sr. Batanero á combatir el proyecto de ley, y, considerándolo enfrente de la general de ferro-carriles y de la de incautación, así como en el sentido de ser perjudicial á los intereses del Estado, pronuncia el discurso de más acentuada oposición. Hace, con las más negras tintas, la descripción de lo construido y lo pagado, enseñando un plano, que corre de mano en mano, en el que se detalla la línea en explotación y en construcción, impugna fuertemente el art. 6.º, que dice parece haberse hecho en favor de la compañía del Norte, que, en su opinión, no construirá nunca esos ferro-carriles, y, defendiendo enérgicamente los derechos de los acreedores, censura duramente la ley de incautación.

Con tal motivo promueve una discusión incidental con el Sr. Linares, que el Sr. Elduayen resume, por decirlo así, como de la Comisión.

El Sr. Marqués de Pidal preparábase en la sesión siguiente (25 de Junio) á contestar al Sr. Batanero, cuando le rogó amistosa y particularmente el Sr. Ministro de Fomento que le permitiese intervenir en el debate, por serle muy conveniente, una vez que las Cortes se suspendían al día siguiente.

Accedió el Diputado de la Comisión; pero mientras hablaba el Sr. Conde de Toreno, contestando á los señores Linares y Batanero, fué el Diputado asturiano, en compañía del Sr. Bugallal, y con acuerdo de sus compañeros, á gestionar con el Presidente del Consejo de Ministros, á fin de que no se truncara discusión tan importante para las provincias del Noroeste de España. El General Martínez Campos dejó la resolución al Ministro de Fomento, quien creyó conveniente no desistir de su propósito, y en la sesión del 26 de Julio se leyó el Real Decreto suspendiendo las sesiones.

Mucho se habló y comentó sobre las causas de esta suspensión, que aplazaba largamente una solución impacientemente esperada; pero de todas las causas que entonces se señalaron, políticas unas, de conveniencia otras, debemos creer que acaso sería la única el calor sofocante que entonces se dejaba sentir, y bajo cuya influencia era verdaderamente incómodo discutir un asunto que debía ser juzgado con la más grande frialdad.

No se cerraron, empero, por entonces las Cortes sin que una idea, acariciada por la prensa en aquellos días, viniese á preparar un nuevo giro, si se quiere, á este debate, formulada en la enmienda que el mismo día de la suspensión presentó el Sr. Oñate al art. 6.º, á fin de que, al adjudicarse la construcción y explotación de las líneas del Noroeste, asegurase el Gobierno la construcción de la línea directa por Segovia, Medina del Campo, Benavente á Leon, y de Benavente á Astorga.

Formar atmósfera y opinión en favor de la línea, puede decirse que fué el trabajo de los tres meses de interregno parlamentario. Segovia, sobre todo, á quien más interesaba la cosa, se agitó continuamente en este sentido, no quedando Corporación que no elevase su exposición á las Cortes, ni particular, entendido en estos asuntos que no abogara en el periódico ó el folleto por la línea directa. Y no paró en esto, sino que, interesando á toda la región del Noroeste, de allí vinieron al Congreso exposiciones, solicitudes y toda clase de demandas en favor de la nueva línea.

Así las cosas, llegó el mes de Noviembre y el día 3 reanudan sus tareas las Cámaras. Reuniones de Diputados asturianos y gallegos y de la Comisión del dictamen anunciaron que la cuestión del ferro-carril del Noroeste volvía á ponerse sobre el tapete y recobraba su interés é importancia.

Fué ahora el prólogo una pregunta del Sr. Batanero en la sesión del 6, sobre los contratos hechos respecto de las obras, reclamando algunos documentos.

Puesta á la orden del día en la sesión siguiente la interrumpida discusión, comienza ésta con una rectificación del mismo Sr. Batanero, quien pudiendo repetir la

conocida frase de Fray Luis de Leon, «decíamos ayer,» hizo un nuevo discurso de marcada oposición al proyecto de ley, y en el que á vuelta de cifras, datos y multitud de alusiones se vió bien claro una defensa de la antigua compañía.

Contestó el Sr. Linares en una rectificación haciendo ver la urgencia del ferro-carril, pero también la necesidad de orden en el procedimiento de llevarlo á cabo lo más pronto posible, reconociendo que el concurso daría más resultados que las subastas, y solicitando la unidad ó igualdad de precios para las mercancías, ora fuesen conducidas desde Palencia á Santander ó Bilbao, ora desde el mismo punto á Gijón, Coruña y Vigo.

El Sr. Ministro de Fomento desechó las proposiciones de entrambos, advirtiendo al primero que los créditos de los antiguos destajistas habían pasado á manos que trataban de hacer con ellos *verdadero y redondo negocio*; haciendo entender al segundo que, admitida su enmienda, podría darse el caso de que la compañía del Norte trasportase hasta Palencia con tarifa reducida las mercancías destinadas al Cantábrico ó á Irún, y aplicase la general á las facturadas para el Noroeste, resultando con esto siempre más caro el transporte á la Coruña ó á Gijón, que á Irún, Santander, Bilbao, etcétera. El discurso del Sr. Conde de Toreno dirigióse más contra el del Sr. Batanero, con cuyas rectificaciones, y las del Sr. Linares Rivas terminó la primera discusión de este segundo período.

Se levanta el Sr. Carvajal en la sesión del día 8, y consume el tercer turno en contra de la totalidad, pronunciando un discurso de elevado tono, y en el que después de hacer una protesta de su amor á las provincias de Asturias y Galicia, que ha visitado, y de poner de relieve la solidaridad de sus intereses con los de las demás de España, ataca el proyecto porque cree que conculca nuestro sistema administrativo respecto á adjudicaciones, en las cuales cree mejor la subasta que el concurso; que ataca la libertad de contratación así como los derechos de los acreedores, especialmente de los refraccionarios. Y concluye el Sr. Carvajal abogando por la línea directa.

El Sr. Ministro de Fomento le contesta en la sesión siguiente, y declarando que la Comisión y el Gobierno, están dispuestos á admitir todas las enmiendas que puedan mejorar el proyecto; rebate los extremos del discurso del Sr. Carvajal, poniendo de relieve las condiciones del concurso con todas las ventajas de la subasta y sin sus inconvenientes, é insiste nuevamente en su concepto sobre los acreedores.

Después de intervenir en el debate el Sr. Linares durante las rectificaciones, el Sr. Marqués de Pidal contesta en nombre de la Comisión al Sr. Carvajal acentuando los argumentos del Sr. Ministro; y respecto al camino directo, que creía inconveniente se involucrase en la cuestión del Noroeste, siendo, en su concepto, mucho mejor tratarlo en un proyecto de ley aparte.

Terminada la discusión de la totalidad, se procede en la sesión del día 11 á la de los artículos, comenzando por una enmienda al art. 1.º del Sr. Marqués de Retortillo, que la apoya. La Comisión acepta la primera parte de la enmienda á la base primera señalando el plazo de quince días para el depósito que en favor de los acreedores ha de hacer la empresa que resulte concesionaria.

Se retira la enmienda del Sr. García San Miguel relativa á la línea de Villabona á San Juan de Nieva, como era natural, una vez que la Comisión nombrada para dar dictamen sobre un proyecto de ley acerca del mismo asunto, compuesta de los Sres. Marqués de Muros, Marqués Hoyos, Ordoñez, García Longoria, Martínez (don Diego), García San Miguel y Botana, propuso que una vez adjudicadas las líneas del Noroeste, el Ministro de Fomento contratase el citado ramal, de 16 á 18 kilómetros, con el concesionario que las obtenga, obligándole á concluirle en el improrrogable plazo de dos años con la subvención de 125.000 pesetas.

Se admite la enmienda al párrafo segundo de la base séptima, señalando las entregas de la subvención por trimestres.

Apoya el Sr. Linares una enmienda á la base tercera, marcando, por decirlo así, una especie de prelación de créditos. La combate el Sr. Conde de Toreno, y puesta á votación nominal resulta desechada por 112 votos contra 13.

Leida una enmienda del Sr. Carvajal para que se considerase como mejora la proposición que ofreciese construir la línea directamente por Segovia, se aplazó su discusión á ruego del Sr. Ministro de Fomento y de conformidad con el firmante Sr. Vallarino, á fin de que se viniese á un acuerdo para su admisión. En virtud de esto la Comisión retira los artículos 1.º y 2.º.

Leido el art. 3.º se dá cuenta de la enmienda del señor Martínez (D. Cándido), aclarando su redacción y examinada á que el acta de la Comisión de las provincias interesadas y las proposiciones se publiquen en la *Gaceta*, siendo admitida.

Una enmienda del Sr. Ruiz Capdepon fué desechada sin discusión. Otra del Sr. Marqués de Retortillo es retirada por su autor á causa de coincidir con la del señor Martínez (D. Cándido).

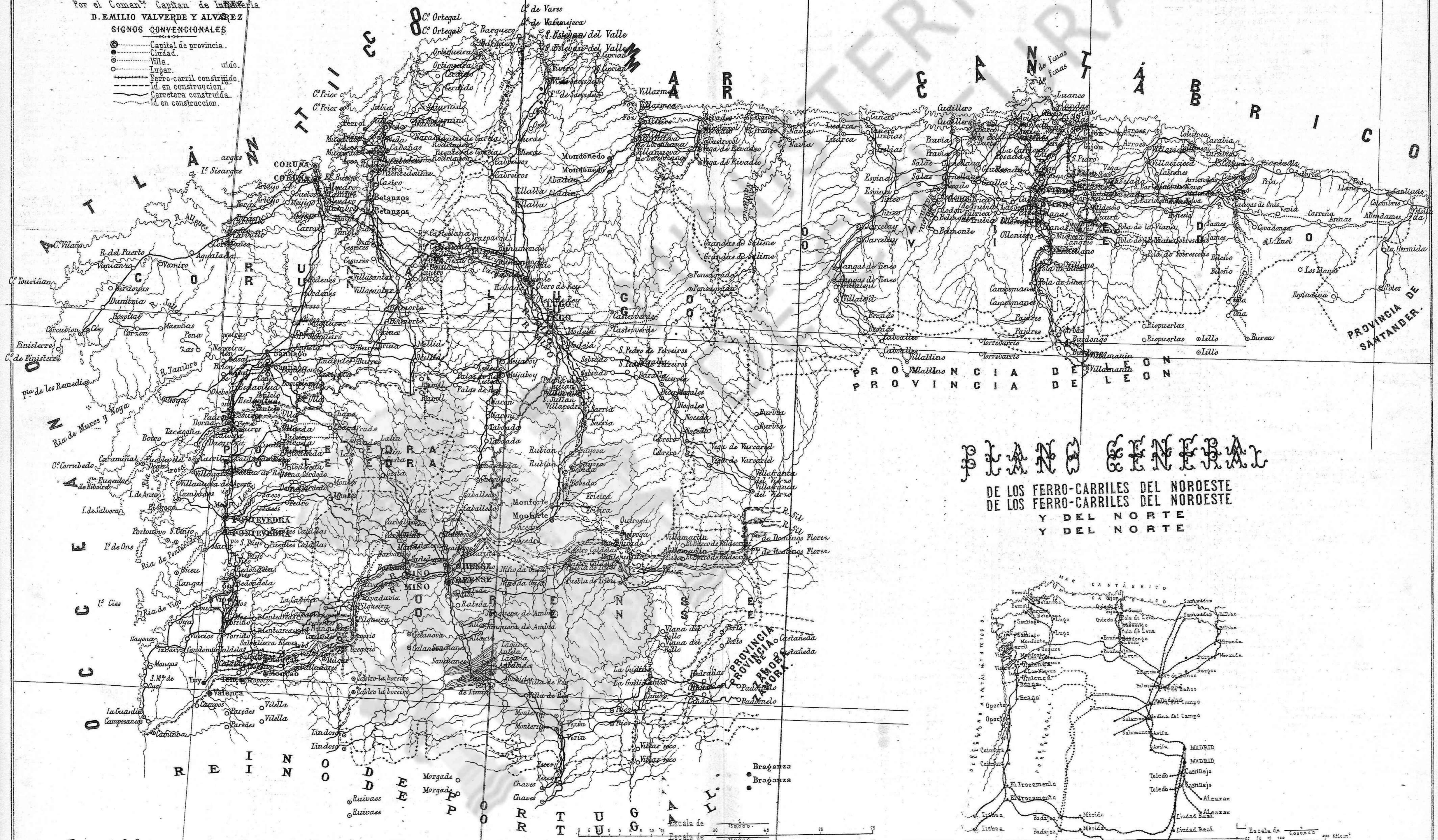
En la sesión del 12 se dá lectura del nuevo dictamen redactado por la Comisión en virtud de las enmiendas admitidas; pero á la que se refiere á la línea directa se le añadieron las dos cláusulas marcando que hasta los tres no empezarán las obras y aumentando para estas la fianza.

En vano el Sr. Vallarino procura, en una enmienda que apoya en la sesión del día 14, suprimir esta última parte. Es combatida por el Sr. Elduayen, de la Comisión, y el Sr. Ministro de Fomento, y la enmienda queda retirada, exceptuando de ella sólo la condición de que la línea ha de quedar terminada en siete años.

Los Sres. Alonso Pesquera, Gonzalez (D. Venancio) y Oñate combaten enérgicamente el art. 3.º en nombre

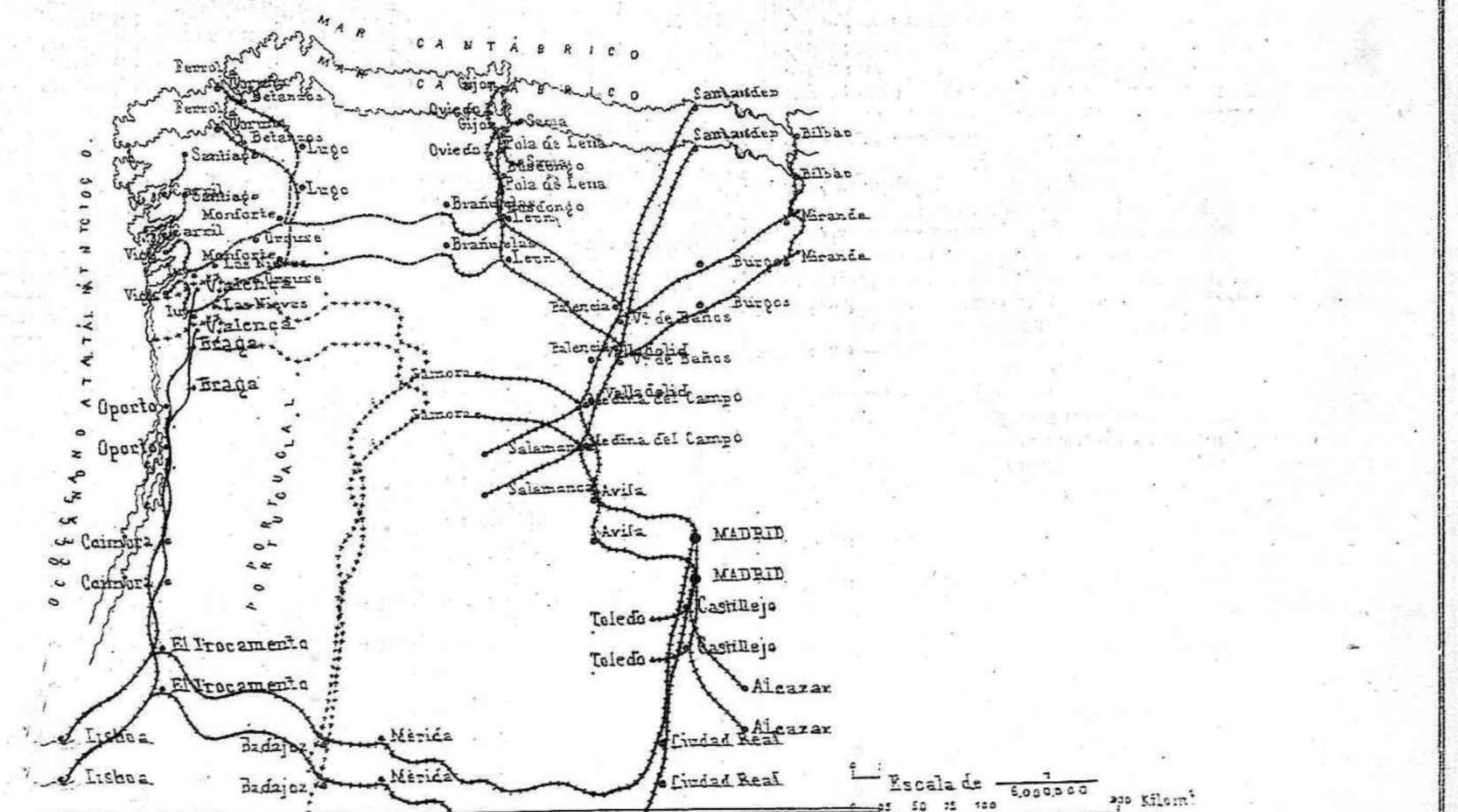
MAPA
DE LOS FERROS
FERRO-CARRILES Y CARRETERAS
DE
GALICIA Y ASTURIAS
Por el Coman^{te} Capitan de Ingenieros
D. EMILIO VALVERDE Y ALVAREZ

- SIGNOS CONVENCIONALES**
- Capital de provincia.
 - Ciudad.
 - Villa.
 - Lugar.
 - Ferrocarril construido.
 - - - Id. en construccion.
 - Carretera construida.
 - - - Id. en construccion.



PLANO GENERAL

DE LOS FERRO-CARRILES DEL NOROESTE
Y DEL NORTE
Y DEL NORTE



Escala de 1:500,000
Escala de 1:1,000,000

de la opinion, que dicen representan, de los países que cruza la línea directa á que se refiere, contestándole el Ministro de Fomento y el Sr. Marqués de Pidal, Elduayen y Bugallan en nombre de la Comision, siendo aprobado dicho artículo.

En la misma sesion del 15 se leyó el 4.º (antes 3.º) enmendado por el Sr. Martinez (D. Cándido), y fué aprobado sin discusion, como los 5.º y 6.º (antes 4.º y 5.º).

Leido el art. 7.º (antes 6.º) se dió cuenta de cinco enmiendas; las de los Sres. Casado Sanchez y Merino Vallarino son desechadas sin discusion, y otra del Sr. Marqués de Retortillo es retirada, refiriéndose las tres á nivelar las tarifas. La del Sr. Oñate, tambien retirada, es la referente á la línea directa. Se lee la del Sr. Linares Rivas, que tiende á hacer más explícita la nivelacion de tarifas, y después de un ligero debate con el Sr. Ministro de Fomento y el Sr. Bugallan, la retira; pero esta cuestion suscita un incidente de carácter general en el que toman parte los Sres. Toreno, Vicuña, Elduayen y Moral.

Queda aprobado el art. 7.º, así como sin debate lo fueron los 8.º y 9.º del dictámen.

Leido el artículo adicional del Sr. Caramés, que impone á la empresa concesionaria la obligacion de construir los 51 kilómetros del ferro-carril de Ferrol á Betanzos con 60.000 pesetas de subvencion, con arreglo á las leyes de 2 de Julio de 1870 y 30 de Mayo de 1876, lo apoya el Sr. Vivar en la sesion del 17, sosteniendo viva discusion con el Sr. Ministro de Fomento. Puesto á votacion nominal es desechado por 92 votos contra 19.

El Sr. Moral, que tenía presentado otro artículo adicional referente tambien á la línea directa, lo retira, teniendo en cuenta las modificaciones introducidas en el art. 3.º

Queda terminada la discusion del proyecto de ley sobre construccion de ferro-carriles del Noroeste; pero habiendo sido remitido por el Senado y sufrido en el Congreso algunas modificaciones, pasa á las secciones para el nombramiento de Comision mixta, la cual fué compuesta por los Sres. Marqués de Pidal, Gasset y Artimé, Romero Ortiz, Longoria, Fernandez Villaverde, Elduayen y Alvarez Bugallan, por el Congreso, y por el Senado los Sres. Ruiz Gomez, Baron de Covadonga, Viñas, Marqués de San Isidro, Marqués de San Carlos, Rubianes y Quintana, siendo nombrado Presidente el Sr. Ruiz Gomez y Secretario el Marqués de Pidal. Dicha Comision comunicó su dictámen á los Cuerpos colegisladores, y aprobado definitivamente es elevado á la superior sancion, publicándose en la *Gaceta*.

Y hé aquí descarnada y desairadamente la reseña sucinta de las peripecias por que pasó el proyecto que hoy es ley, y á cuyo amparo se verificó el concurso del 21 para la adjudicacion de las líneas del Noroeste.

Justo es que Asturias y Galicia conozcan los nombres de los que han trabajado á la medida de sus fuerzas para echar los cimientos de su futura grandeza.

C. PLACER BOUZO.

PUENTE SOBRE EL MIÑO

Tenemos la satisfaccion de anticipar la vista de esta importante obra, que debe unir en breve el «ferrocarril do Minho» portugués con el de Orense á Vigo, estrechando más íntimamente los vínculos que la naturaleza ha establecido entre ambos pueblos. Y al mismo tiempo expondremos datos sobre su construccion, que permitirán apreciar su mérito y solidez. Los debemos á la amistad del Sr. Page, bajo cuya direccion ha sido hecho el proyecto por el Sr. Mancebo.

Emplazado por los Ingenieros de las dos naciones, después de maduro exámen, en el espacio que separa la histórica ciudad de Tuy de la fortaleza de Valença, situada más abajo, si no es este el punto en que el río está más encauzado, presenta acaso la ventaja de una fundacion menos profunda. Allí la elevacion de las altas aguas es de 360 metros, y la luz entre los paramentos de los estribos, de 330; luz que permite fundar éstos fuera del estiaje y todas las pilas, ménos una, en roca.

La superficie total de la seccion de agua en las avenidas es de 3.790 metros y la de desagüe de la obra 3.570, presentando una reduccion de ménos de 6%, que aleja todo temor de socavaciones por aumento de velocidad en las corrientes ó por represamientos.

Si la dificultad de las fundaciones ha hecho adoptar generalmente en nuestros tiempos los puentes metálicos y las grandes luces entre sus pilas, en este caso la economía ha obligado tambien á superponer la vía férrea á la ordinaria, porque es de advertir que el puente internacional, obedeciendo á las óbvias consideraciones económicas y sociales, vá á atender á los dos servicios: el del paso de los trenes y el del peaje, que habrá de ser inferior por la altura que trae la vía férrea.

Será de cinco tramos y de celosías. Los dos tramos laterales medirán una luz de 60 metros, y los centrales de 66 entre los pasamentos de los apoyos. La anchura del ferro-carril entre los pasamanos será de metros 6,20 y la acera ó pasadera de 1,50. Las fundaciones adoptadas son las tubulares, á causa de la profundidad de 17 á 20 metros á que habrá de descenderse para encontrar la roca, y porque la naturaleza del terreno se presta á la hinca de los tubos; los que tendrán un diámetro de 3 metros en los anillos superiores y 3,60 en los inferiores.

Se calcula suficiente el tiempo de dos años para esta obra, cuya ejecucion es probable corra á cargo de Portugal.

LOS FERRO-CARRILES DE GALICIA Y ASTURIAS

La region de que vamos á ocuparnos, y que comprende el antiguo reino de Galicia y el Principado de Asturias, es indudablemente la parte de la Península ibérica más desconocida y ménos visitada. La carencia de vías de comunicacion y el modo de ser de sus habitantes han hecho de este rincón de España un país pobre y engendrado en la mayoría de sus hijos esos hábitos de servidumbre tan difíciles de desarraigar. Y es que Galicia y Asturias conservan todavia el carácter de los primitivos tiempos de la Monarquía. Conservan aquellas costumbres tradicionales que daban vida y calor á las instituciones caducas.

En medio del pintoresco y variado panorama que se presenta á la vista del viajero, véanse diseminadas las poblaciones rurales, agrupadas alrededor de las ruinas de un monasterio ó del denegrido palacio de algun antiguo señor. Aquellos monasterios desiertos ó arruinados, aquellas casas solariegas ó castillos destartados conservan, sin embargo, aun á través del tiempo, cierto prestigio y colorido en la imaginacion soñadora de los sencillos habitantes que han vivido feudatarios del clero ó de la nobleza. Faltos de iniciativa, agobiados por una infinidad de gabelas que pesan sobre la propiedad; subdividida hasta lo increíble, viven en una continua dependencia del señor ó del cacique, que rara vez comprende más intereses que los suyos propios.

La topografía misma de este país se presta al aislamiento y al antagonismo de unos pueblos con otros. Tanto en Galicia como en Asturias predomina el terreno primitivo y de transicion. Puede considerarse esta region como una meseta que se halla á la altura de unos 1.510 metros sobre el nivel del mar. Esta meseta vá descendiendo por escalones que forman abruptas montañas y divisorias desprendidas de la cordillera pirenaica y dan origen á más de 3.500 rios y arroyos y á una infinidad de valles de pequeñas dimensiones por lo general; de suerte, que es frecuente hallar en un pequeño espacio de cuatro ó seis leguas cuadradas infinidad de pueblecillos, completamente aislados los unos de los otros, ya por la falta de vías de comunicacion, ya por la carencia casi absoluta de la industria y del comercio, que son los elementos más necesarios para cambiar las relaciones de unos pueblos con otros.

Dadas estas circunstancias, y comprendiendo que hay en aquel país poderosos elementos de riqueza imposible de explotar mientras los medios de locomocion y trasportes no faciliten el mercado á sus productos, se dejó sentir como una necesidad imperiosa la construccion de los ferro-carriles llamados del Noroeste y de Galicia.

Nuestros lectores saben los inconvenientes con que han tropezado, conocen las irregularidades de que han adolecido, y no se les ocultarán las dificultades que aún hay que vencer; pero de todos modos, verificado ya el concurso, acordado por las Cortes en la pasada legislatura, y próxima ya la solucion que ha de venir á dar término á cuestion de tan vital interés para nuestro país, vamos á dar, siquiera sea ligeramente, una pequeña idea del estado actual de las obras y de las ventajas que nuestra vía férrea ha de reportar á la agricultura, al comercio y al tráfico de aquella region.

A pesar del tiempo trascurrido desde que se empezaron las obras, todavia no hay en explotacion más que 106 kilómetros en Asturias y 242 en Galicia. Estos 348 kilómetros se hallan divididos en cinco líneas, de la manera siguiente: De Gijón á Pola de Lena, 63; de Gijón á Oscura, 43; de Santiago á Carril, 42; de Coruña á Sárria, 150 y de Vigo á las Nieves, 40. Verdad es que están próximos á terminarse los trazos comprendidos entre las Nieves y Orense y entre este punto y Monforte; pero de todos modos, se observa que los concesionarios de estas líneas han atacado los trozos más fáciles y que ménos capital representan. Prueba evidente de ello es el estado en que se hallan las obras en la línea que de Brañuelas se dirige á Lugo. Hasta tres kilómetros de la estacion de Brañuelas se halla ya sentada la vía; siguen después 38 kilómetros en construccion. En estos 38 kilómetros hay 14 túneles, que miden en junto 3.480 metros, y 15 puentes y pontones de 270 metros. Se encuentran después entre las estaciones de Bembibre, Ponferrada, Toral y Quereño 37 kilómetros, cuya explanacion está terminada. Hay en estos 37 kilómetros 17 túneles, que miden 5.093,88 metros, y ocho puentes, que suman 250 metros. Continúan cuatro kilómetros en construccion, en los que se encuentran un pequeño túnel de 50 metros y otro de 365; después se hallan tres kilómetros ya explanados y siete en construccion, sin que ni en unos ni en otros haya obras de fábrica de importancia. Siguen 17 kilómetros entre las estaciones de Sobradelos, Barco de Valdeorras y la Rúa sin atacar todavia, no obstante de que no se encuentran en esta extension obras de importancia. A un kilómetro de la Rúa empiezan otros 13 en construccion, en los que se hallan ocho túneles que miden 1.449 metros y dos puentes, uno de 15 y otro de 10 metros. Después de dos kilómetros explanados se hallan 33 en construccion que tienen 14 túneles, cuya extension es de 3.214 metros y cinco puentes y un viaducto que suman 240. Otros dos kilómetros explanados terminan en la estacion de Monforte y siguen después siete en construccion, en los que se halla un puente de dos tramos de 20 metros. Desde este punto hasta la estacion de Sárria, 37 kilómetros sin atacar, hay dos túneles de 180 metros, un puente de dos tramos de 20 y un viaducto de 30. De suerte que tenemos en esta línea que ha de poner á Galicia en comunicacion con Brañuelas y que mide una extension de 354 kilómetros, 151 abiertos á la explotacion, tres en donde la vía se halla sentada, 44 con 17 túneles de 5.093,88 metros y ocho puentes de 555 en construccion y 54 kilómetros con dos túneles de 180 metros,

un puente de 20 y un viaducto de 30 sin atacar. En la seccion de Orense á Monforte falta el puente sobre el Sil, algunas obras de importancia, difíciles en Asturias, como el paso del puerto Pajares; y todo el trayecto que media entre la Pola de Lena y Busdongo, donde se hallan bastante atrasados la mayor parte de los trabajos.

De todos modos, debemos congratularnos si, después de tantas esperanzas defraudadas, se dibuja, siquiera sea en lontananza, el ansiado término de las líneas férreas de Galicia y Asturias. Adolece de muchos defectos el trazado, malo y largo en la mayor parte de las secciones, pero cuando el país despierte de esa apatía que le caracteriza, creemos que se subsanarán, ya sea con pequeñas líneas transversales, ya con nuevos trazados directos que, rebajando el precio de las mercancías, puedan más ventajosamente impulsar el movimiento de extraccion é importacion.

Las secciones de Tuy á Redondela y Carril á Santiago deben continuarse, prolongando las de Redondela á Carril y de Santiago á Coruña. Respecto de la primera se halla ya aprobado el proyecto por el Ministerio de Fomento, y de la segunda tenemos entendido que se halla en estudio. Hay otro proyecto de Betanzos á Ferrol, un pequeño ramal que ha de prestar grandes utilidades á los pueblos de origen y término y á los del tránsito, porque atraviesa una de las zonas más ricas de la provincia de Coruña. Creemos que tambien se llevará á cabo. Y, por último, se halla en estudio un proyecto que, arrancando en Lugo, se dirige á Rivadeo, pasa por Pravia y termina en Oviedo. Esta línea, que constará próximamente de 300 kilómetros, no carece de importancia, especialmente para el comercio de Asturias con Galicia y Portugal; pero no la creemos tan realizable por ahora.

Grande es la importancia que adquirirán Asturias y Galicia con esta red de ferro-carriles. A la vez que se desarrollará su industria y aumentará su riqueza agrícola, ha de cambiar por completo las condiciones y el carácter de sus habitantes. Galicia, sin embargo, no encontrará todas las ventajas que debía prometerse. El trazado por Brañuelas, Leon y Palencia, comparado con el directo de Orense á Zamora, recarga sus mercancías en un 21 por 100, ó lo que es igual, las hace recorrer 110 kilómetros más, cifra muy respetable y digna de tenerse en consideracion, máxime cuando las mercancías procedentes de Ultramar y de Inglaterra, hallan más fácil acceso por los puertos de Galicia. Madrid mismo encontraría una gran economía en su mercado de carnes, pescados y otros productos de aquel país.

Supongamos que Galicia envía al interior, entre productos del país, géneros ultramarinos é ingleses 300.000 toneladas: pagando estas por término medio á razon de 0,20 pesetas por tonelada y kilómetro tendríamos en los 110 kilógramos un ahorro de 6.600.000 pesetas anuales que se repartirían entre compradores y vendedores.

La cifra que arrojan estos datos, aunque imcompletos, debe fijar la atencion de los representantes de nuestro país y obligarles á trabajar en un sentido favorable á la consecucion del ferro-carril directo de Zamora á Orense; en la inteligencia de que no ha de faltar empresa que acometa esta obra sin más subvencion ni auxilio que el que los pueblos y los particulares quieran prestarle. La provincia de Zamora debe interesarse tambien en llevar á cabo este proyecto. El comercio de granos y vinos que hace con Galicia adquiriría mayor importancia y su riqueza aumentaría de un modo considerable.

Tal es lo que nosotros creemos, y lo que esperamos ver realizado en un término más ó ménos cercano. Muchas dificultades habrá que vencer, muchas voluntades que ganar y muchas desconfianzas que prevenir; pero las necesidades que apremian y el tiempo que se encarga de enmendar los errores y olvidar los agravios, harán que los hombres más importantes de las cuatro provincias gallegas se unan en un comun esfuerzo para llevar la vida á aquel país y arrancarle de la postracion en que yace.

ALEJANDRO QUEREZAETA.

Madrid Enero 26 de 1880.

DE MADRID Á OVIEDO

(Continuacion)

De otra parte, como que falta la facilidad del viaje y como que Asturias se halla al extremo occidente de la Península, fuera por completo del camino de Europa, comprendese, desde luego, la inmensa desventaja con que ha luchado en estos últimos años de instauracion de los viajes de recreo, respecto de las provincias Vasca. País más bello que éste, dotado de excelentes aguas minerales, poblado por una raza más alegre y más simpática que la éuskara, destinado á una esplendorosa vida industrial, con grandes atractivos históricos, y en último caso, y de existir la vía férrea tal vez á menor distancia de Madrid que todas las demás provincias del Norte, sin embargo, hoy mismo no puede sostener la competencia bajo el punto de vista del viajero, ávido de distracciones, preocupado de la economía y exigente en lo relativo á comodidades. Un momento hubo en que Asturias pudo rectificar un tanto la corriente que venía favoreciendo de bastante atrás á las provincias Vasca. La guerra civil del 72 al 75 obligó á viajeros y bañistas á prescindir de San Sebastian, de Bilbao, de los establecimientos de Alava y Guipúzcoa. Pero, ¡oh dolor! de este suceso sólo pudo aprovecharse Santander, cuyo puerto se vió favorecido por los vapores que hacían la travesía á Bayona y Burdeos, y en cuya plaza se levantaron los hoteles del Sardinero. ¡Asturias... carecia de puerto y de vía férrea! Y no sacó partido de la desgracia de los vascongados. A Asturias, pues, viene

poca gente: muy poca fuera de los asturianos. Y esto empece lo indecible á un regular conocimiento de lo mucho que el país vale bajo todos conceptos.

Esto cambiará—hasta cierto punto. Convenido. Pero ha de tardar un poco. Cuanto más lo reflexiono, más evidente me parece el destino industrial de esta provincia. Rica en minerales de hierro, manganeso, feldspato calizo, cobre, plomo, cobalto y azogue, luégo de haber perdido aquella abundancia de oro que en los tiempos clásicos dió á los asturianos los apellidos de *aurifera gens* y de *scrutator pallidus auri*, como los llaman Marcial en sus *Epigramas* y Lucano en su *Farsalia*: riquísima en carbon, que se vende á bocamina á precio insignificante, y que en Oviedo, con arrastre y todo, se compra ordinariamente en pequeñas cantidades, y para los usos comunes de la vida, á cosa de peseta el quintal: de una extraordinaria densidad de población patentizada por estos dos hechos: una superficie de 1.059.600 hectáreas y 597.346 habitantes ó sea 0,56 almas por hectárea y 8 kilómetros, que permite una excepcional baratura de jornales de 6 á 7 rs. comunmente los hombres, y de 4 las mujeres, siendo de advertir que el trabajo de éstas es tan usual como el de aquéllos, sobre todo para las faenas del campo y aun para ciertas obras públicas y tareas de fábrica; de genio abierto, carácter dulce y una rara inteligencia, que hace tan fácil como rápido el aprendizaje; de una tranquilidad y una seguridad personal completas, y, en fin, con la fuerza que dá el éxito, punto ménos que colosal por varios estilos, de los ensayos industriales que en Sama, Miéres, Avilés, Trubia, Oviedo y Gijón se han realizado en estos últimos veinte años, Asturias evidentemente tiene un inmenso porvenir, aparte su positiva riqueza ganadera, digna de toda estimación y fomento; pero fuera del cultivo del maíz y de la patata, en que hoy se aniquila, y prescindiendo de la emigración, que la mata, á pesar de esas onzas de oro que los asturianos de Cuba remiten todos los meses á sus familias de aqueñde el Atlántico, y que tanto ponderan los que sólo ven lo que anda por la superficie. Pero, lo repito, tardará un poco. Sin ferrocarril y sin puerto, no hay que hablar: y esto ya es cosa de ocho ó diez años.

De otra parte, es difícil que provincia alguna rivalice (cuanto más supere) como paisaje y aun como lugar de esparcimiento y distracción para los veranos, con esta llamada por sus apasionados, y no sin justicia, la Suiza de España. Valles más amplos los tiene Galicia: las Vascongadas, por mil razones, ofrecen más comodidades. Pero mayor variedad de esos *points de vue* tan celebrados en los Bajos Pirineos, y motivos más numerosos de expediciones, fiesta y broma, eso, Asturias incontestablemente lo tiene, y en este sentido no se debe escatimar el elogio.

¡Oh! no, no se crea que exagero. Allí están los Picos de Europa, de 2.630 metros sobre el nivel del mar, cubiertos eternamente de nieve, y dando el quién vive á cientos de leguas al marino, que con dificultad bordea el audaz cabo de Peñas: allí los lagos de Enol y de la Calabarosa, el uno en lo más alto de los puertos de Cangas, al E. de la provincia y casi sobre Santander, el otro junto al puerto, ó collada de Balbaran, en la divisoria del Vierzo: allí la casa de *Tivi-gratia* en lo más fragoso del célebre puerto de Pajares, casi á tiro de cañon de la hospedería de Arbas que se levanta en el centro de aquellos montes Nerbasios, donde la tradición pone la terrible batalla que á los comienzos del siglo v trabaron los vándalos de Gunderico y los suevos de Hermerico: allí el famoso santuario de Covadonga: allí los restos de la arquitectura románica de San Miguel de Lino y de Santa María del Naranco, al pié de Oviedo, de Santa Cristina, junto á la Pola de Lena, de Abamia, y Villanueva, cerca de Cangas de Onís: allí las márgenes del Nalon, del Sella y del Narcea, que viene á desembocar en aquel Pravia del cantar, que dice:

Lo mejor del mundo, Europa;
lo mejor de Europa, España;
lo mejor de España, Asturias;
lo mejor de Asturias, Pravia;

allí los baños minerales de Caldas, Fuensanta y Borines: allí Gijón con su señora de Begoña, Avilés con su San Agustín y Oviedo con su *wigantones y gaitas y cohetes* de San Mateo: allí las magníficas fundiciones de la Folguera y de Mieres, y la fábrica de zinc de Arnao y la de fusiles de Oviedo, y la soberbia de cañones de Trubia: aquí las playas de Candás, y Luanco y Rivadeseillos: las intrincadas asperezas de Cabrales y la alegre costa de Llanes; ruinas casi de ántes del Cristianismo, como las de Lancia y Lugones; montes venerandos, como el monte Sacro, junto á la capital, y la Cueva junto á Infiesto; minas en Langreo y Quiros, famosísimas y de aprovechable visita; el mayor avance de la costa septentrional de Europa sobre el mar, allí está: el Cabo de Peñas... Y luégo, mucho camino, y mucha sombra, mucho fresco, y mucha romería, y mucha gente, y mucha afabilidad, y mucho humor. En fin, ocasion y materia de sobra para un verano delicioso.

Falta algo, sí; falta mucho en otro sentido. Lo he de explicar á su tiempo, añadiendo que la cosa tiene fácil remedio. Falta, sobre todo, *gente de fuera* y ciertas comodidades. Pero esto, al fin y al cabo, se remediara—partiendo siempre de lo que hoy es fundamental para Asturias: la línea férrea y el puerto.

Pero, en tanto, las gentes de aqueñde Pajares continuarán desconociendo tan bellísimo país. Ni su importancia industrial, ni su valor histórico, ni su cultura social (de que no he hablado) son apreciados. Para los más, para casi toda la gente *ilustrada* de esta vibrante villa de Madrid... Asturias no es eso... Es... hay que decirlo, un país punto ménos que *grotesco*.

Un país *grotesco*, sí, en el que la humildad raya en bajeza, la modestia en miseria, la prudencia en ineptitud, la calma en embotamiento, la economía en sordi-

dez: destinado á pagar mansamente la cuarta parte de las contribuciones de España y á llenar con sus pesadotes y oscuros *mozos* la sexta parte del ejército de la nación; siempre callado, siempre sumiso, quizá siempre contento, interviniendo poco ó nada, tal vez por falta de fibra, en la agitada vida política de nuestro siglo, en nuestros levantamientos y nuestro acostumbrado tiro-teo; falto de vías férreas que le unan al resto de la patria, y víctima, en este sentido, de los abusos más escandalosos por parte de las empresas y los especuladores, y de las condescendencias más irritantes por parte de casi todos los Gobiernos; enamorado de las tradiciones, apegado al oscurantismo; último reflejo del orden feudal, resistente por timidez ó por indolencia á las invasiones de la nueva idea que trasforma el fangoso y mortífero campo romano, y hace estremecer en medio de sus heladas estepas al kremlin moscovita; país húmedo, nebuloso, sin leyenda, sin poesía, entumecido por el *or-bayo*, corroido por la suciedad, aislado y casi extinguido por la forma más pegajosa y desesperante de la nostalgia: por la vulgarísima y embrutecedora *morriña*.

Porque para el comun de las gentes es cosa convenida: todo el Noroeste es uno, y Galicia y Asturias son tan idénticas como lo son entre sí dos provincias de Aragón ó de Extremadura. Hechos que pasan para no pocos en autoridad de cosa juzgada como el de que Andalucía se llevó toda la chispa, Cataluña todo el trabajo y Castilla todo el buen sentido de esta asendereada tierra de España.

¡Pero qué mucho que esto se piense! ¡A qué otros medios de información se da importancia á orillas del Manzanares que las reposadas y pacientes personalidades del ya mermado gremio de aguadores de la corte y villa, y á los actores y héroes de las agobiadas escenas de nuestros teatros, incapaces de contener las risotadas y el alboroto que en el público especial de los domingos por la tarde producen siempre los rascamientos, codazos, muecas y retozos de la gallegada!

Pues á rectificar estas preocupaciones van encaminadas estas y otras páginas que escribo á todo el correr de la pluma bajo las inspiraciones del momento, defendiéndome del sueño, apuntalando el cansancio, en una *temporada de verano*, que para quien como yo trabaja en el crudo invierno, es un paréntesis salvador para el alma y para el cuerpo. ¡Ah! con qué dificultad el espíritu se allana, en estos días de desahogo, de suspirada libertad y pretendida calma, á volver al molde del artículo periodístico ó á las proporciones regulares del libro, que un público más ó ménos severo ha de juzgar sin preocuparse de los antecedentes de su confección. A cada paso que dá en el *gran espacio*, libre de los compromisos habituales de la existencia madrileña, que vienen á ser para él las formas estrechas de la impura realidad; entregado á un mundo de novedades, cambios, sorpresas é irregularidades que parece que nunca han de fatigar, y que representan, en su tanto, la eterna variedad de la vida, y creciendo en deseos y en alientos á medida que ensaya las alas en el ambiente de las imaginaciones y los ideales, fuera de la preocupación del *comfort* y de los debates de la previsión y la economía, el espíritu, digo, se muestra más y más rebelde á la calma, la reflexión, la mesura, y, en fin, á todas aquellas condiciones necesarias para traducir en letras las impresiones del fatigoso día, los efectos de la conversacion ligera, los ecos que en el alma despiertan los zumbidos de la colmena humana trabajando en el seno de una naturaleza apenas sospechada en el fondo del Suizo, en el hemisiciclo del Real ó bajo la bóveda de cristales del Salon de conferencias.

Digo todo esto, no para ameritar mi trabajo—¡ah, no!—si que para excusar hasta cierto punto los cien defectos de este trabajo escrito con la mejor intencion del mundo; pero á las altas horas de la noche, los párpados temblorosos, la mano difícil y el ánimo propicio sólo á proporcionar al cuerpo la posicion horizontal.

Dirá el lector severo que todas estas excusas serían innecesarias escribiendo con mayor calma después de concluida la temporada. Y en último lugar, no publicando lo que viene á ser poco más que la coleccion de unos apuntes de viaje. Verdad hasta cierto punto. Pero, en primer término, de guardar estas notas hasta que yo pudiera corregirlas, tengo por seguro que no verian la luz nunca, ó por lo ménos fuera de toda oportunidad, y yo inmodestamente pienso que, con publicar estas páginas, con toda su ligereza y su incorreccion, hago un pequeño servicio, ora llamando la atencion de las gentes que en el resto de la Península viven, sobre lo que es y lo que vale el pintoresco Principado bajo el doble punto de vista del *touriste* (perdóneseme la frase) y de la vida ordinaria, ora recabando de los habitantes de aquella simpática provincia ciertos cambios, ciertas reformas que estimo indispensables (y conmigo lo estiman personas de superior juicio é incontestable competencia), para que tan bella comarca logre la importancia y el desarrollo á que está llamada por la voz de la naturaleza y la lógica de la historia. Y esto último es cuestion de oportunidad evidentemente. Por eso no es posible optar sino entre la publicacion inmediata ó la no publicacion de estas páginas. Yo opto por lo primero, arrojando todas las críticas, sobre el seguro de mi buen deseo.

Apercíbase, pues, el lector, no á recorrer conmigo los montes y los valles del Principado. No llega á tanto por ahora mi intento.—Resuélvase tan sólo á tomar el camino de Asturias y á entrar con ciertos antecedentes en el ilustre Principado por el famoso puerto de Pajares.

En una palabra, hagamos juntos el viaje de Madrid á Oviedo. En Oviedo encontrará guías mejores.

RAFAEL M. DE LABRA.

(Continuará)

RODRIGO GOMEZ

CUADRO HISTÓRICO DE LAS COSTUMBRES DE LA NOBLEZA GALLEGA

EN EL SIGLO XIII

(Continuacion)

Todo género de personas, en suma, aparecen entregadas á la rapiña, al asesinato y al incendio. Un caballero, *Arias Fernandez miles dictus caminus*, confiesa en su testamento, otorgado en 1274, que se hallaba en el caso de restituir lo que tenia ajeno, legando á la obra y al convento del monasterio de San Francisco de Pontevedra 200 maravedes alfonsies blancos—*pro emendatione haberis alieni in remedio animarum illorum quod habui et expendi ut dictus percat et dimittat illam mihi* (1).—Sufrieron los monjes de Penamayor la violenta intrusión de catorce individuos, quienes, en una escritura inédita de renunciacion de lo que juzgaban injusto reclamar, confesaban en 1260 que cometieran maldades entrando violenta y dañosamente y rompiendo el coto—*pro mala factoria quam os fecimus abbati et conventui Penne Majoris violenter et dapnose intrando te frangendo cautum.... renunciamus uoos quam putabamus injuste demandare*.—D. Fernando Ruiz de Castro, pertiguero mayor de Santiago, otorga á 17 de Agosto de 1301 (2) una escritura de donacion á favor del Obispo de Tuy D. Juan y de su iglesia por los muchos daños, robos é injurias que les hiciera, segun refiere el Padre Florez. Y tres años adelante, en 1304, Fernando IV asigna al Obispo de Lugo D. Rodrigo (3) los bienes de que fuera privado Andrés Ares, vasallo de ese Don Fernando Ruiz de Castro, por las maldades que cometiera quitando vidasy haciendas y quemando casas.

Complemento de todas esas miserias y de todos esos horrores eran las luchas á que se entregaban los nobles unos contra otros, acarreado la consiguiente ruina y el inevitable asolamiento de las comarcas que elegian para teatro de sus campañas (4); y como consecuencia de tamaño desquiciamiento social, apareció un nuevo elemento de no menores trastornos con la formacion de las *hermandades*. Creáronse para satisfacer la necesidad del mútuo auxilio que padecian los débiles contra los fuertes, de la manera contenida en una de las cartas entónces otorgadas, en que se dice que los vecinos del Valle de Cro y el obispo D. Rodrigo de Mondoñedo (1288-1318) *hizieron postura e hyrmandade estableciendo que todos seamos daqui endeant hurs et en senbra de coraçon et de voutade, et que nos defenderemos et ampararemos dos malffeytores é rrobadores que nos mal quisieren ffazer.... se veeren affacer mal a nos ou a cada hun de sos en querendo nos en demandar ou tomar ou queizimar onosso por forca ou.... prender ou matar alguns de Nos, ou sse algun cauallero ou escudero ou outro peon nos quisier tomar o nosso por forca contra nossa voutade, que aquel ou aquelles aque esto quisieren ffazer ou ffizeren de vazes et apilde et chame seus vizinos et por la hyrmandade*; pero el medio de defensa y de represion que emplearon fué la comision de actos idénticos á los que trataban de prevenir y castigar. Así es que (muy en particular en la gran carta de hermandad otorgada en Valladolid á 12 de Julio de 1293 por varios concejos, y entre ellos los de Galicia, Lugo, Vivero, Betanzos, Bayona y Rivadavia (5), *veyendo los muchos desafueros, et muchos damnos, et muchas forcies, et muertes et prisiones et despechamientos*) se señalaron los casos en que, entrando la justicia en competencia con los criminales á quienes intentaba combatir, debian derribar las casas, cortar las viñas y las huertas, *el todo lo al que fallaren, et astrager todas las cosas que podieren, é ir sobre un hombre, correr con él y matarlo, aun por el simple hecho de mostrar carta del Rey, que fuese contra fuero, pidiendo pechos, pedidos, empréstidos ú otra gabela*.

IV

Entre tal conjunto de calamidades padecian ya por estos años las iglesias y monasterios de Galicia el cruel azote que por todo el resto de la Edad Media tuvieron que sufrir de las mismas personas á quienes ha-

(1) Arch. Hist. Nac.

(2) Esp. Sagr. XXII. 158.

(3) Esp. Sagr. XLI, 82.

(4) El valle de Lemus fué castigado, muy en particular, de tal calamidad durante todo el siglo XIII, por efecto de las continuas luchas sostenidas por los individuos de la casa de Castro. Gutierre Fernandez de Castro, señor del Castillo de Monforte, sucesor de su hermano Fernan Ruiz, después de pasar cuarenta años entre moros, guerreó con D. Nuño y D. Rodrigo Fernandez de Toroño, venciólos y les tomó á Toroño y á Oycello. Su hijo Fernan Gutierrez de Castro ganó, en los tiempos de San Fernando, el territorio de Lemus y el de Sarria, que le correspondian por herencia de su madre, venciendo al Conde D. Ramiro que se los tenia usurpados. Tiempos adelante Don Fernando Ruiz de Castro, pertiguero mayor de Santiago, habiendo estado con mucha gente suya de á pié y de á caballo en el cerco de Paredes contra D. Juan de la Cerda, que se intitulaba Rey de Leon, pidió, en remuneracion de sus grandes servicios, á la reina Doña Maria el castillo de Monforte de Lemus, no consiguiéndolo, sino que, por el contrario, segun se dice, la Reina lo dió á su hijo el Infante D. Felipe, invitándole á que lo tomase á los que le tenían por D. Fernando (si bien parece que ántes lo recibiera este Don Fernando, ó de Fernando IV ó de Doña Maria, y que lo sitiara, segun Salazar y el P. Pardo), y así lo efectuó el Infante, poniendo cerco á Monforte, en cuyo auxilio acudió D. Fernando, saliéndose de la corte, si no es que ya andaba rebelde en compañía de D. Juan (motivo por que fueron confiscados sus bienes y entregados á Alvar Nuñez Osorio por Alfonso XI, segun Salazar), y encontrando la muerte en la reñida batalla que se empeñó, (Véanse las citadas obras del P. Pardo, 319; P. la Gándara-263, y Salazar, 84 vuelto, y tambien la MS. de Fr. Malaquias de la Vega, ya citadas.)

(5) Está publicada en los Apéndices al tomo xxxvi de la *Espanña Sagrada*.

MUÑEIRA.

CANTAR GALLEGO.

VOZ PIANO

ANDANTINO.

VOZ PIANO

ANDANTINO.

Pa... ra... que... Il ar... mas... ó... mer... lo... on de

ja... ten... outrar... ma... do... ?... cha... ma... lle... ten... po per...

VOZ PIANO

ANDANTINO.

di... do... é... mal... I... o cor... po... quer... ba... do... cha... ma... ba... do

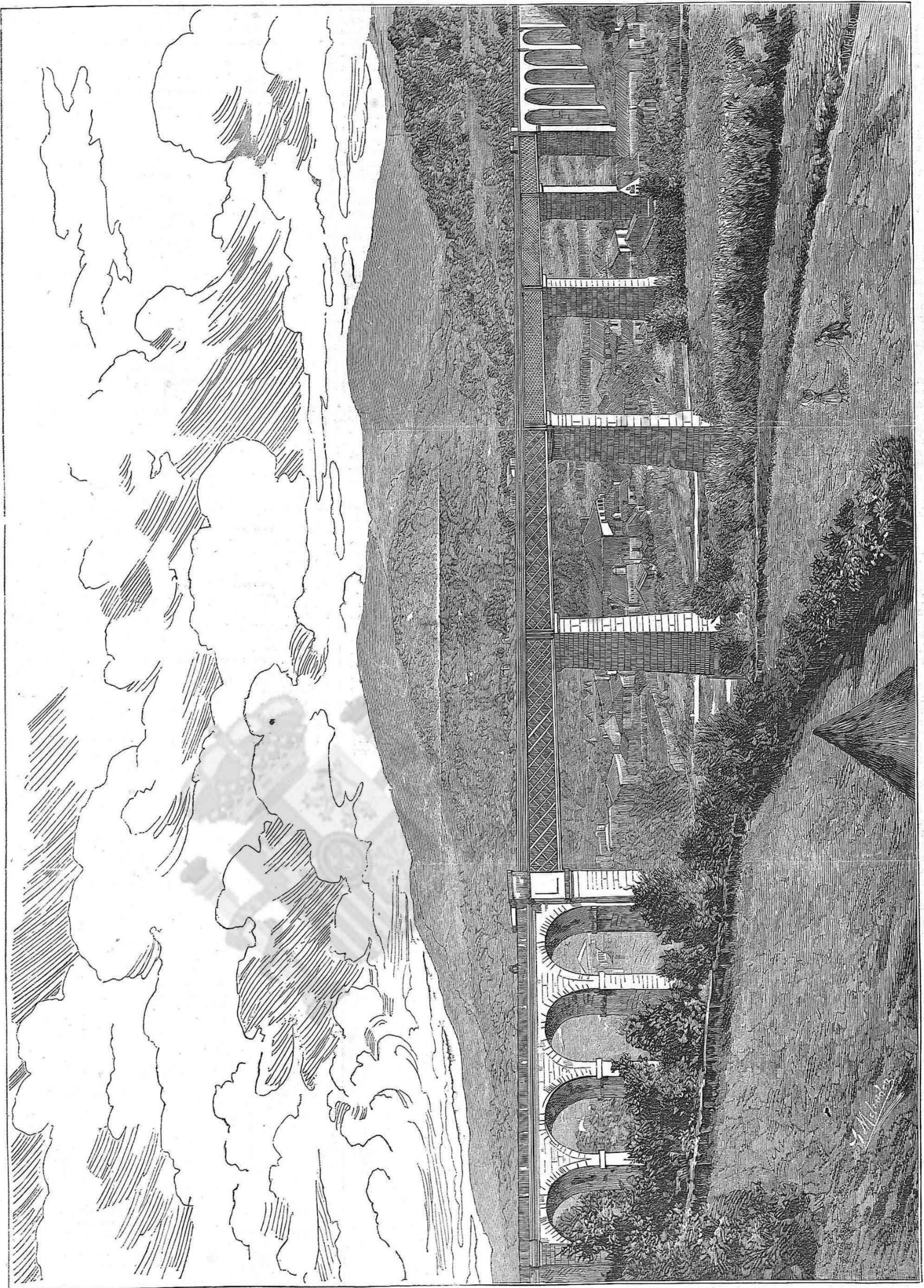
di... do... é... mal... I... o cor... po... quer... ba... do... cha... ma... ba... do

VOZ PIANO

ANDANTINO.

di... do... é... mal... I... o cor... po... quer... ba... do... cha... ma... ba... do

di... do... é... mal... I... o cor... po... quer... ba... do... cha... ma... ba... do



VIADUCTO DE REDONDELA (FERRO-CARRIL DE ORENSE A VIGO)

bían encomendado la protección y defensa de sus intereses, y entrárase ya en aquellos tiempos de los que el P. Luis Alfonso Carballo (1) dijo hablando de las encomiendas: «Se daban á las personas más graves y poderosas de la tierra, hasta que se comenzó á murmurar que era meter el gato en el palomar, y que estos señores se iban quedando con algunos derechos y haciendas de las Iglesias, y sobre esto avía muchas diferencias, muertes y escándalos entre los vasallos de estos tales caballeros y los de la Iglesia, por lo cual dieron los Obispos en hacer Pueblos y concejos, poniendo justicias en ellos, según todo consta por las escrituras de aquellos tiempos, y por estas mismas tiranías se hizo una ley en unas Cortes de Soria prohibiendo tomar en encomienda los vasallos de los monasterios.»

El remedio á que alude el laborioso P. Carballo tuvo bien poco de eficaz para aliviar de tales infortunios á los Obispos de Galicia, pues que los concejos creados les causaron mayores y más frecuentes y prolongadas molestias que las recibidas de los comendados. Los vecinos de Vivero, los de Rivadeo y los del Castro de Oro mantenían lucha constante con los Obispos de Mondoñedo, tan pronto en el fatigoso terreno de los litigios como en el sangriento campo de las armas. Los primeros elevaban hasta el trono, en 1260, sus peticiones para que el Prelado les sanase las *malffetrius* que hizo Pedro Fernandez, en omes que prendió et despechó en yeguas et en otros ganados que les rrobó, et en deudas que sacó... que nunca pagó et en conducho que les tomó, y pasados algunos años, después de haber conseguido tener Alcalde por el Rey, les decía Sancho IV en 1292: *Bien sabedes de como yo tube por bien que pero rruyz fose y meu alcalde cuando fuy á Galicia... e que non ouvesedes otro alcalde ninguno por ninguna mi carta que vos contra esto mostrasen se non fose en ela meu nome escripto con mjna mano. Et por que sobre esto veo amjn don alvarro vuestro obispo... toue por bien que el obispo sobre dicho pusiese y alcalles et juez de los ombres que le vos dessedes para lo seer, segundo que lo solian fazer antes que yo pusiese y por allca á pero rruyz el sobradicho.* Y entre los vecinos y Alcaldes del otro concejo del Castro de Oro y ese mismo Don Alvaro (1286-1297) se suscitaban guerras, *omezios, queyaxumes et dampnos*, y confesaban los vecinos de esa villa que fueran *con omes et con armas uebrantar os vosos colos* (los del obispo) *de san martino de mondoñedo e de Frejulfe...*, y añade que *et fumus a moucide... e derramamos a casa e cortamos una vna de prestamero... et feremos dapno enas vosas casus do castro... e omes morreron da hua parte e da outra*, como en varios documentos inéditos se contiene.

Los otros Prelados gallegos, todavía menos afortunados que el de Mondoñedo, sostenían la lucha dentro de las mismas capitales de sus diócesis respectivas. Alfonso IX tiene que dirimir, hacia 1229, la contienda existente entre el Arzobispo D. Juan Arias y el concejo de Santiago sobre los privilegios y costumbres de la ciudad, y Alfonso X no puede por menos de apoderarse de las fortalezas del Prelado de esa misma iglesia para favorecer á los compostelanos. El de Tuy se ve obligado á acudir al Rey en demanda de cartas contra los vecinos de su ciudad episcopal, con motivo de los graves excesos cometidos por ellos, entrando con armas en la iglesia, vertiendo las lámparas y encerrando los hombres tras el altar (2). Recibe Alfonso X en 1256 homenaje del concejo de Orense, ciudad propia de su Obispo y Cabildo, bajo la protesta de no perjudicarles en sus privilegios, y hace ordenanzas en 1259 para cortar las contiendas entre el Obispo D. Juan, el Cabildo y los orensanos, no consiguiendo, sino muy momentáneamente, poner sosiego y apaciguar las excisiones. Tanto que, en 1263, estando en Sevilla, á 6 de Julio, tuvo que pronunciar sentencia, que dió á favor de la iglesia, en la queja que le elevara la ciudad sobre el modo que se tenía de cobrar las rentas: que en 1279 estalló nueva excision con estruendo de armas, y en el año siguiente se vió iluminada la ciudad por la siniestra luz del incendio causado intencionadamente en el convento de San Francisco por los sobrinos del Obispo D. Pedro, con motivo de la extracción de un homicida; y que años después, en 1291, á 3 de Agosto, dió otra sentencia Sancho IV declarando buenos los privilegios del dominio y jurisdicción de la ciudad de Orense, sobre los que se moviera pleito pidiendo la ciudad que se anulasen, y á las tres semanas (25 Agosto) declaró el mismo Rey que, aunque había tomado algunas fonsaderas y servicios de los vecinos de Orense, con consentimiento del Obispo D. Pedro, no perjudicaba eso en ninguna manera á los privilegios de los vecinos (3). A los de Lugo les mandó ya Alfonso IX, en 1225, que fuesen vasallos del Obispo, y que el que no quisiese serlo no morase allí y le fuesen embargados sus bienes: San Fernando, en 1232, prendió y entregó al Prelado los promovedores de la rebelion suscitada, negándole obediencia, después de citar á los vecinos y señalarles día para presentar sus privilegios, lo que no hicieron, confesando en cambio que fueran vasallos de la iglesia desde el principio de la población; y más adelante Fernando IV mandó á los Alcaldes que él puso allí entregar al Obispo la *signa* y las llaves de la ciudad, y obedecerle, no obstante la carta que su padre D. Sancho *dera con querella que habia do obispo... porque o habia sospeyto que queria dar a villa a outros a seu deservizo e do seu fillo* (4).

No fué tampoco más eficaz el auxilio impetrado de la potestad régia; porque los nobles gallegos miraron con el mayor desprecio las cartas que, á consecuencia de lo resuelto en las citadas Cortes de Soria en 1380, les dirigió D. Juan I noticiándoles que las iglesias y mo-

nasterios, los Obispos y los Abades se quejaron de que algunos ricos-hombres, caballeros y escuderos *atrevidamente, sin razon e sin derecho, non catando el servicio de Dios nin el peligro de sus almas*, tomaban violentamente las encomiendas de las iglesias y monasterios, contra la voluntad de Obispos y Abades, de canónigos y de monjes, fundándose en cierto derecho hereditario de que esos caballeros se creían asistidos, por haber tenido las tales encomiendas sus padres y abuelos. Abstuvieron los nobles de acudir, como el Rey les mandaba en esas cartas, señalándoles el plazo de tres meses, con los títulos que tuviesen que alegar, ante los jueces, *que dió para ello*, Pedro Lopez de Ayala y Juan Martinez de Rojas, *sus vasallos*, y los doctores, oidores de su Audiencia, Alvaro Martinez de Villareal y Pedro Fernandez de Búrgos; ya que no porque conceptuasen prejuzgada la cuestion en contra de ellos, porque considerasen impotente al poder central para ejecutar la sentencia que esos jueces dieran, y dieron en efecto contra ellos en rebeldía. Continuaron, pues, á pesar de todo, los caballeros poseyendolas encomiendas, y á ellas debieron buena parte de los elementos de resistencia con que contaron para oponerse victoriosamente al movimiento de los hermandinos, y esterilizar por algunos años, en los del último tercio del siglo xv, los esfuerzos del poder real para reducirlos á obediencia.

Eran, sin duda alguna, los comendados uno de los más permanentes elementos de discordia y de los más constantes motivos del desorden que sufrió Galicia en la segunda mitad del siglo xiii. De *abogados y defensores*, como los llama el P. Berganza (1), que «desde tiempos antiguos se estiló que las Iglesias y Monasterios tuviesen, así para que los Canónigos y Monjes viviesen adictos á las ocupaciones de su estado, como para que los defendiesen de los que con emulacion codiciosa pretendiesen usurpar los bienes eclesiásticos...», se convirtieron en lo propio para que ellos, por su valor y poder, eran llamados á combatir y libertar; de modo que «lo que se previno para la conservación y quietud de las Comunidades eclesiásticas, ayudó después á su destrucción y ruina.»

Así exactamente sucedía ya á la iglesia de Mondoñedo y al cercano monasterio de Villanueva de Lorenzana por los tiempos de que ahora nos ocupamos. Recordemos, si no, las graves inculpaciones fulminadas por los monjes de Meyra al comendado de Mondoñedo, y los términos en que se expresa Urbano IV en su citada bula; por más que la unión entre la Iglesia mindoniense y su comendado fuese tan estrecha y sus auxilios tan recíprocos como revela un estatuto hecho por el Obispo Alvaro Sanchez y el Cabildo de la tal Iglesia en 1290, en el que se consignó el acuerdo, tomado por unanimidad, de que ni el caballero García Sanchez de las Riberas de Miranda, ni nadie de su descendencia, hasta la séptima generacion, tuviesen tierra, estipendio, beneficio, oficio ú honor, ni ningún otro emolumento de la Iglesia mindoniense por el nefando y enorme delito que dicho García Sanchez cometió matando á Lope Alfonso, comendado y defensor de esa Iglesia.—*Statuimus unanimiter et concorditer ut nec Garsias sancij de Ripparis de miranda miles, nec aliquis alius de genere suo ab eo decedentes usque ad septimam generationem recipiat habeat seu teneat terram stipendium beneficium officium vel honorem seu aliquod aliud emolumentum ab ecclesia mindoniense pro eo quod tan nefandum et enorme scelus commisit interficiendo lupum Alfonso comen darium et defensorem ecclesie memorate.*

J. VILLA-AMIL Y CASTRO.

(Continuará.)

EN EL TREN

FRAGMENTO DEL PEQUEÑO POEMA «EL TREN EXPRESO»

VI

Marcha el tren tan seguido, tan seguido,
Como aquel que patina por el hielo,
Y en confusion extraña
Parecen, confundidos tierra y cielo,
Una mezcla de sueño y de montaña,
Pues cruza de horizonte en horizonte,
Por la cumbre y el llano,
Ya la cresta granítica de un monte,
Ya la elástica turba de un pantano;
Ya entrando por el hueco
De algun túnel que horada las montañas,
Á cada horrible grito
Que lanzando vá el tren, responde el eco,
Y hace vibrar los muros de granito,
Extremeciendo al mundo en sus entrañas:
Y dejando aquí un pozo, allí una sierra,
Nubes arriba, movimiento abajo,
En laberinto tal cuesta trabajo
Crear en la existencia de la tierra.

VII

Las cosas que miramos,
Se vuelven hácia tras en el instante
Que nosotros pasamos;
Y conforme vá el tren hácia adelante,
Parece que desandan lo que andamos:
Y á sus puestos volviéndose, huyen y huyen
En raudo movimiento,
Los postes del telégrafo, clavados

(1) *Antigüedades de España*, II, 213.

En fila á los costados del camino;
Y como gota á gota, fluyen, fluyen,
Uno, dos, tres y cuatro, veinte y ciento,
Y formando confuso y ceniciento
El humo con la luz un remolino,
No distinguen los ojos deslumbrados
Si aquello es sueño, tromba ó torbellino.

VIII

¡Oh, mil veces bendita
La inmensa fuerza de la mente humana,
Que así el ramblizo como el monte allana,
Y al mundo echando su nivel, lo mismo
Los picos de las rocas decapita,
Que levanta la tierra,
Formando un terraplen sobre un abismo
Que llena con pedazos de una sierra!
¡Dignas son, vive Dios, estas hazañas,
No conocidas ántes,
Del poderoso anhelo
De los grandes gigantes
Que, en su ambicion, para escalar el cielo,
Un tiempo amontonaron las montañas!

R. DE CAMPOAMOR.

NUESTROS GRABADOS

- 1.º RETRATO DE D. JUAN FLOREZ (Véase la pág. 26).
- 2.º RETRATOS DE LOS SENADORES Y DIPUTADOS DE ASTURIAS Y GALICIA (Véase la pág. 29).
- 3.º PUENTE INTERNACIONAL DEL MIÑO (Proyecto).—(Véase la página 36).
- 4.º MAPA DE LOS FERRO-CARRILES Y CARRETERAS DE GALICIA Y ASTURIAS, Y PLANO GENERAL DE LAS LÍNEAS DEL NOROESTE Y NORTE.
El curioso y notable mapa de las principales vías de Asturias y Galicia, que insertamos en el presente número, es debido á la reconocida competencia de nuestro paisano y estimado amigo D. Emilio Valverde, Comandante Capitan de infantería, y autor del *Atlas descriptivo de la Peninsula Ibérica, Islas Baleares, Canarias y posesiones ultramarinas*, que reúne la mayor riqueza de detalles geográficos así como todas las innovaciones de límites y jurisdicción realizadas en nuestro país hasta la época presente.
El trabajo que insertamos es de importancia suma por la minuciosidad y exactitud de los detalles, lo mismo que por la variedad de las noticias é indicaciones que contiene.
Para encarecer el mérito é idoneidad del Sr. Valverde, bástanos recordar el excelente plano topográfico de Santiago y sus inmediaciones, levantado cinco años há por nuestro amigo y adquirido por el Municipio compostelano, si por ventura no nos es infiel la memoria.
Aquel paciente trabajo de ingeniero y de benedictino valió al autor el empleo inmediato en su carrera y la admiración de todos los que pudieron estudiar su excelente y perfecta obra.
Por todo ello creemos que el mapa de ferro-carriles y carreteras inserto en este número será del agrado de nuestros lectores, y servirá de guía é ilustración á todos los que por nuestras vías de comunicacion se interesen.
- 5.º MÚSICA POPULAR DE GALICIA: MEIÑEIRA Y CANTO POPULAR.
Fuente de inspiracion hasta para las obras de los grandes maestros, y dato precioso para la etnografía de los pueblos, la música de los cantos y bailes populares tiene una importancia, un encanto y una vida, que jamás le arrebataron ni las más grandes revoluciones. Asturias y Galicia en este punto pueden decir que poseen un tesoro. Bien necesario es que se estudie y que se investigue.
A esta obra comenzamos á contribuir nosotros trasladando á la notacion musical una *meiñeira* y un conocidísimo canto de Galicia. Los amantes de esta clase de estudios, estamos bien seguros, han de agradecerémoslo.
- 6.º VIADUCTO DE REDONDELA, EN EL FERRO-CARRIL DE ORENSE Á VIGO.
En la seccion de esta línea, ya en explotacion, de Vigo á Tuy, se encuentra á una legua de la primera de dichas estaciones la magnífica obra del viaducto de Redondela, uno de los primeros de España, y cuya construccion fué dirigida por su contratista, el Sr. Odriozola. Mide más de un kilómetro de longitud, pasando por encima de la villa de Redondela, situada en las inmediaciones de la ría de Vigo, en un cóncavo al nivel del mar, cuyas aguas durante el flujo penetran hasta la poblacion por el cauce de un rio que le atraviesa, de modo que los barcos menores llegan hasta ella. El paisaje es de lo más pintoresco y encantador.
- 7.º EL PUERTO DE PAJARES.—CONDUCCION DEL CORREO DURANTE LAS NIEVES.
El ferro-carril que del centro de España se dirige á Asturias por Leon, tropieza al llegar á los límites de esta provincia con las altas montañas del Pajares, una de las más elevadas cordilleras de los Pirineos cántabros, y frontera natural de Asturias. Saliendo de Busdongo, que es la estacion de término de la línea leonesa, se comienza á subir por las más peladas y tristes cuestras que se extienden por casi toda la parte que corresponde á Leon; pero ya desde la Perruca, y en las laderas del Norte, la vegetacion se presenta exuberante y el aspecto cambia por completo. Por bien empleadas se darían entonces las incomodidades de la diligencia en que hay que atravesar estos hermosos paisajes, si aquéllas no fueran á veces tan terribles. Por los rigores del invierno atravesar el puerto es obra de romanos. Así es tan frecuente que el correo se retrase en aquellas alturas, á pesar de que desde que empiezan las nieves, cuadrillas de montañeses, pagados por el Gobierno, se ocupan de espalar continuamente la nieve á fin de tenerle el paso todo lo expedito posible. En ocasion en que estos espaladores se ocupan en ayudar á la diligencia que conduce el correo, está tomada la vista que reproducimos.
Atravesar este difícil paso es la gran obra del camino de hierro leonés-asturiano, que no se verá realizada hasta dentro de algunos años, que aunque hay bastantes trabajos hechos y empezados, son éstos muchos, pues en este corto trayecto de Busdongo á la Pola de Lena hay 57 túneles, uno de ellos, el de la Perruca, de más de tres kilómetros, y 29 puentes y viaductos.

(1) *Antigüedades de Asturias*: P. III, tit. XLI, pár. XIV.
(2) *Esp. Sag.* XXII, 128 y 293.
(3) Véase el tomo XVII de la *España Sagrada*.
(4) Véase el tomo XLI de esa misma obra.

LEY

de 19 de Diciembre de 1879 para otorgar por concurso público la concesion de los ferro-carriles de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia.

DON ALFONSO XII.

Por la gracia de Dios Rey constitucional de España. A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para conceder por concurso público la explotación de los kilómetros concluidos hoy, así como la construcción y conclusión de los restantes, en las cuatro líneas de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia, sobre las bases siguientes:

Primera. La Empresa concesionaria se obligará á terminar todas las obras de explanación, fábrica, estaciones, vía y adquisición del material fijo y móvil, así como todos los accesorios necesarios, para que toda la red de kilómetros que se hallan hoy sin construir en las cuatro líneas, queden completamente terminados y dispuestos para su perfecta explotación en el plazo de cuatro años. Los trabajos para la construcción darán principio á los dos meses de hecha la adjudicación.

Igualmente se obligará á la Empresa concesionaria á explotar los kilómetros que en las tres primeras líneas se hallan actualmente en explotación, adquiriendo el material móvil necesario, y ejecutando las reparaciones que exija el buen servicio de viajeros y mercancías.

Segunda. El Gobierno auxiliará la construcción de las cuatro líneas, entregando á la Empresa los 60 millones de pesetas consignados para estas obras en la ley de 11 de Julio de 1878 y en la de Presupuestos de 21 de Julio de 1878 á 1879, deduciendo de dicha cantidad los gastos que con cargo á la misma haya hecho ó hiciera el Consejo de incautación hasta que cese en el desempeño de su cometido. La entrega de la cantidad que resulte después de hecha esta deducción, se hará en once anualidades consecutivas é iguales, á 5 millones de pesetas cada una de ellas, y el resto por entregar, ó sea lo no gastado por el Consejo de incautación, de los 5 millones de pesetas consignados en el presupuesto de 1878 á 1879, se entregará á la Compañía por mitad al terminar los años económicos de 1879 á 1880 y 1880 á 1881.

Tercera. La Empresa que resulte concesionaria entregará al Gobierno por lo menos 10 millones de pesetas en efectivo, que se depositarán dentro de los quince días siguientes al de la adjudicación en la Caja general de Depósitos á disposición de los Tribunales, en pago á la antigua Empresa ó sus derechohabientes, por lo que les corresponda en la parte construida de las líneas.

Cuarta. La nueva Empresa explotará las cuatro líneas de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia, durante noventa y nueve años, contados desde 23 de Noviembre de 1864, fecha de la concesion de la última de las tres primeras líneas. Esta explotación la hará en la misma forma y bajo las mismas condiciones, derechos y obligaciones que resulten de la concesion que se hizo de estas tres líneas á la antigua Compañía, á la cual sustituye la nueva Empresa en todos los derechos y deberes que resultan de las tres primitivas concesiones.

Quinta. Las obras de nueva construcción se ejecutarán con sujecion á los proyectos que hoy se encuentran aprobados y á las modificaciones que á propuesta, ú oyendo á la Empresa, acuerde el Ministerio de Fomento introducir en dichos proyectos. Los trabajos para la construcción darán principio á los dos meses de formalizado el contrato para las tres primeras líneas, y á los dos meses de la fecha de la aprobacion del proyecto para la de Oviedo á Trubia.

Sexta. La nueva Empresa se obliga á respetar los contratos y obligaciones contraídos por el Consejo de incautación de estas líneas, tanto para su construcción como para la reparación y adquisición de material móvil y fijo con destino á los kilómetros actualmente en explotación, subrogándose en los derechos y obligaciones que de dichas contratos se deriven, sin que en ningún concepto se interrumpen los trabajos emprendidos.

Séptima. El auxilio ó subvencion con que contribuye el Gobierno á la ejecución de estas cuatro líneas se entregará íntegramente á la Empresa, sin reduccion ni descuento alguno, en efectivo. Las entregas se harán por trimestres, verificándose la primera á los tres meses de hecha la concesion.

Octava. La Empresa consignará como fianza del cumplimiento de lo estipulado la cantidad de 8 millones de pesetas, en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las disposiciones vigentes, que retirará por cuartas partes cuando hubiere ejecutado la parte proporcional de las obras.

Novena. Si al finalizar el primer año de la concesion no tuviera la Empresa ejecutada la cuarta parte de las obras, ó al segundo la mitad, ó al tercero las tres cuartas partes, ó al cuarto el total, perderá toda la fianza que se hallare aún en poder del Gobierno, caducando la concesion, y perdiendo la Empresa todo derecho á las obras ejecutadas y los de toda especie que quiera reclamar, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificado.

Art. 2.º El Gobierno admitirá durante el plazo de un mes las proposiciones que se presenten ajustadas á estas bases: primero, sobre aumento en la cantidad que la Empresa ha de entregar al Gobierno para abono á la antigua Compañía con arreglo á lo establecido en la base tercera; y segundo, sobre las garantías que ofrezcan las Compañías ó particulares que soliciten la concesion.

Art. 3.º Si del concurso resultaren dos ó más proposiciones en igualdad de circunstancias con arreglo á lo establecido en el artículo anterior, se considerará como

mejora la que complete los ferro-carriles del Noroeste con una línea directa que parta de Madrid á Segovia y empalme en Palencia; entendiéndose que esta línea no tendrá subvencion del Estado; que el proyecto ha de ser aprobado por el Gobierno, y que en el caso de adjudicarse los ferro-carriles del Noroeste á la proposicion que contenga la línea directa, quedará ésta adjudicada al concesionario sin necesidad de nueva ley, y sujeta á todas las condiciones y obligaciones establecidas para las líneas del Noroeste.

Las obras de esta línea directa, dado el caso de que forme parte de la del Noroeste, principián por las de perforación del Guadarrama, y terminada esta, las demás entre Madrid y Palencia no comenzarán hasta cumplidos los tres años de la concesion, y terminarán á los siete.

A la proposicion que presente como mejora la ejecución de la línea directa, deberá acompañar la carta de pago acreditando haber depositado en la Caja general de Depósitos la suma de 9 millones de pesetas; y si le fueren adjudicadas las líneas, la fianza que establece el art. 1.º, base 8.ª, se completará hasta la suma de 18 millones de pesetas, que se devolverán con arreglo á lo establecido en las citadas bases y art. 1.º

Art. 4.º El Ministerio de Fomento, auxiliado de una Comision, compuesta de un Senador y un Diputado de cada una de las provincias de Palencia, Leon, Oviedo, Lugo, Coruña, Orense y Pontevedra, nombrada previamente por los Senadores y Diputados de las provincias respectivas, examinará las proposiciones, y significará la que considere preferible, y el Gobierno admitirá la que juzgue más ventajosa para los intereses de dichas provincias y del Estado; reservándose, sin embargo, la facultad de desechar todas las presentadas; las cuales, como el acta de la Comision, se publicarán en la Gaceta.

Art. 5.º La admision de la proposicion que el Gobierno elija se hará por Real Decreto acordado en Consejo de Ministros.

Art. 6.º Para que una proposicion sea admitida á concurso, será indispensable acompañarla con la carta de pago de la Caja general de Depósitos que acredite haber entregado 4 millones de pesetas, los cuales se perderán en el caso de que, hecha la concesion, al mes no esté hecho el depósito total de la garantía.

Art. 7.º Al ajustarse la construcción y explotación 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 Irun.

Art. 8.º La concesion hecha en virtud de la presente ley queda sujeta á todas las disposiciones legales vigentes que rijan en concesiones de ferro-carriles, hechas con arreglo á la ley de 3 de Junio de 1855, y á las que en lo sucesivo se dicten con carácter general.

Art. 9.º No podrá entablarse reclamacion de ninguna especie que entorpezca en caso alguno la libre accion y disposicion de la nueva Empresa para continuar y terminar las obras, ni para explotar las líneas, cuando las reclamaciones procedan de contratos, créditos ú obligaciones anteriores á la concesion hecha en virtud de la presente ley.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á diez y nueve de Diciembre de mil ochocientos setenta y nueve.—Yo EL REY.—El Ministro de Fomento, *Fermin de Lasala y Collado*.

REAL ORDEN

Excmo. Sr.: Autorizado el Gobierno, en virtud de ley de 19 del corriente mes, para otorgar por concurso público la concesion de los ferro-carriles de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia, S. M. el Rey (Q. D. G.) ha tenido á bien dictar, para el debido cumplimiento de la citada ley, las siguientes reglas:

1.ª Las Compañías, Empresas ó particulares que pretendan la concesion de las cuatro líneas de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia, con sujecion á la ley de 19 del mes actual, podrán presentar sus proposiciones en uno de los dos locales y plazos, á eleccion, que á continuacion se expresan:

Primero. En el Negociado de Ferro-carriles del Ministerio de Fomento, desde las doce de la mañana del día 22 de Diciembre de 1879 hasta las once y media de la mañana del día 21 de Enero de 1880.

Segundo. En el despacho del Ministro de Fomento, ante el mismo Ministro, Comision auxiliar de Senadores y Diputados, y Notario que actúe en el concurso, desde las once y media hasta las doce de la mañana de dicho día 21 de Enero de 1880.

2.ª Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado, indicando en la cubierta el nombre de la Compañía, Empresa ó particular que la presenta. A cada proposicion acompañará, por separado y en pliego abierto, la carta de pago correspondiente que acredite haber entregado en la Caja general de Depósitos 4 millones de pesetas en metálico, ó su equivalente en efectos de la Deuda pública, calculado al tipo que para este objeto está señalado en las disposiciones vigentes. Si la proposicion comprendiese, además de las cuatro líneas, la ejecución de una línea directa desde Madrid por Segovia á Palencia, se acreditará en la misma forma haber hecho un depósito de 9 millones de pesetas, en vez de los 4 millones anteriormente marcados.

3.ª Las proposiciones se redactarán con arreglo al modelo siguiente:

«La Compañía (Empresa ó particular) N.º, se obliga á tomar á su cargo la construcción y explotación de las cuatro líneas de ferro-carriles de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia, con sujecion á la ley de 19 del actual y á la regla 9.ª de la Real orden de 19 del mismo mes; y se compromete además á entregar al Gobierno, dentro del plazo marcado en la base 3.ª de aquella ley, y con la aplicacion y destino que en la misma se establece, tantos millones de pesetas (la cantidad en letra). Se compromete igualmente á cons-

truir y explotar, con sujecion á las prescripciones de la citada ley de 19 del presente mes, una línea de ferro-carril desde Madrid por Segovia, á empalmar en Palencia con los ferro-carriles del Noroeste.»

Esta última parte de la proposicion se suprimirá si la Empresa proponente no acepta el compromiso de construir esta última línea.

4.ª Al hacerse la entrega de cada pliego se anotará en la cubierta ó sobre del mismo día y hora de su admision en el Ministerio de Fomento, y el número correlativo de órden que en la presentacion le corresponda, inscribiendo ambas circunstancias en un registro especial abierto al efecto, dándose de ellas copia por vía de resguardo á la persona que presente el pliego, para que pueda acreditar estos particulares. Esta copia será autorizada por el Jefe del Negociado de Ferro-carriles y por el Director general de Obras públicas, Comercio y Minas.

La admision de pliegos terminará en el Negociado de Ferro-carriles, á las once y media en punto de la mañana del día 21 de Enero de 1880, y seguirán admitiéndose hasta las doce en punto del propio día ante el Ministro de Fomento y aquellos Senadores y Diputados que se hallen presentes, que han sido designados para formar la Comision auxiliar de que se ha hecho mérito.

5.ª El acto de concurso será público, y tendrá lugar el día 21 de Enero de 1880, á las doce de la mañana, en el despacho del Ministro de Fomento, ante la Comision de Senadores y Diputados nombrada al efecto, con arreglo al art. 3.º de la ley, presidida por el Ministro de Fomento, y con asistencia de un Notario. A la hora marcada dicho Notario dará testimonio del número de pliegos presentados, así como del nombre ó razon social de los proponentes; hecho lo cual, el Ministro de Fomento dispondrá se proceda á la apertura de los pliegos y lectura de su contenido.

6.ª Terminada esta, se extenderá un acta, en que consten las proposiciones presentadas, así como los nombres de los interesados que las hayan formulado. Este acta será firmada por el Ministro de Fomento, por todos los individuos de la Comision de Senadores y Diputados que hayan asistido al acto, y por todos los autores de proposiciones que hayan concurrido al mismo; se unirán á ella las proposiciones presentadas, y en esta forma quedarán en poder del Ministro de Fomento para que proceda á cumplir lo dispuesto en el art. 4.º de la ley en cuanto se refiere á significar la que se considere preferible, lo cual tendrá lugar acto continuo; este último acto no será público.

7.ª El Ministro de Fomento dará oportuna cuenta en Consejo de Ministros, para los efectos prevenidos en los artículos 4.º y 5.º de la ley.

8.ª Publicado el Real decreto admitiendo una de las proposiciones ó desechándolas todas, se devolverán á los respectivos interesados los resguardos de los depósitos constituidos para tomar parte en el concurso, excepto el correspondiente á la proposicion que haya sido admitida, cuyo depósito se ampliará en el término de quince días, contados desde la fecha de la adjudicacion, hasta la cantidad que corresponda, con arreglo á la base 8.ª del art. 1.º, ó al art. 3.º de la ley.

9.ª Para cumplir lo que el art. 7.º de la ley previene, se entenderá que las Empresas, Compañías ó particulares que presenten proposiciones en el concurso, quedan obligados en materia de tarifas á la cláusula siguiente: «El tipo máximo que podrá exigirse dentro de las líneas cuya concesion es objeto de este concurso, por el transporte de viajeros, encargos y mercancías con destino á los puertos, de la Coruña, Vigo ó Gijon, cualquiera que sea la estacion de procedencia, en las líneas del Noroeste, ó en otra cualquiera, y viceversa, será un 20 por 100 menor para los dos primeros puertos, y un 10 por 100 menor para el de Gijon que el máximo legal de las tarifas concedidas á la línea de San Isidro de Dueñas á Alar del Rey.»

De Real órden lo comunico á V. E. para su inteligencia y á fin de que disponga la insercion de esta Real orden en la Gaceta de Madrid para conocimiento del público. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 19 de Diciembre de 1879.—Lasala.—Sr. Director general de Obras públicas, Comercio y Minas.

FERRO-CARRIL PIRENÁICO

Ahora que, según leemos en los periódicos, están haciéndose, ó en vías de hacerse, los estudios de algunos ferro-carriles económicos á lo largo de las provincias de Oviedo y Santander, parécenos ocasion oportuna de reproducir la siguiente comunicacion dirigida en 1862 por la Diputacion general de Alava á las de Vizcaya, Santander, Oviedo, Lugo y la Coruña, que encierra un pensamiento grandioso y de verdadero interés para todas las provincias mencionadas:

«Al examinar esta Diputacion general el proyecto de un ramal que enlace los ferro-carriles del Norte y de Tudela á Bilbao, por el trazado que se propone en la Memoria del Coronel de Estado Mayor Sr. D. Juan de Velasco, de cuya Memoria acompaño á V. E. dos ejemplares, no ha podido menos de comprender las inmensas ventajas y utilidades que reportarian á la Nacion española en general, y muchas de sus más industriosas provincias en particular, si aquel pensamiento se ampliara, de modo que se prolongaran las vías férreas de Barcelona á Vitoria, desde esta ciudad á la de la Coruña.

»Los ingenieros más entendidos y los hombres de Estado más experimentados no pueden menos de estar de acuerdo y conformes en llamar la atencion del Gobierno y de las Cortes sobre la necesidad, cada día más urgente, de unir el Océano Atlántico con el mar Mediterráneo por medio de un camino de hierro que arranque en la Coruña y termine en Barcelona, cruzando las diferentes vías de igual género que ha de encontrar en el trayecto. Esta gran línea férrea marcharía paralela á las imponentes cordilleras de montañas que tienen su origen en los Pirineos, y protegerian nuestras costas y fronteras de mar á mar, constituyendo un asombroso elemento de defensa en los casos de guerra con el extranjero. Bajo el aspecto militar, no puede imaginarse un camino más estratégico, pues nuestros ejércitos volarian á sostener el pabellon nacional y la integridad del territorio español en cualquier punto en que se vieran amenazados por invasiones extrañas en la extensa línea de fronteras y costas que se recorren entre Barcelona y la Coruña.

»Bajo el aspecto comercial, industrial y social, es tambien altamente recomendable este proyecto. Las provincias de Barcelona, Lérida, Huesca, Zaragoza, Navarra, Alava, Vizcaya, Santander, Oviedo, Lugo y la Coruña, representan una gran riqueza, y sus productos de todas clases, puestos en circulacion y movimiento, adquiririan inmenso valor en los mercados. Los importantes puertos de Barcelona y Coruña y los de Vizcaya y Santander, Asturias y Galicia, recobrarian mayor vida y animacion, y el poder trasportar en algunas horas las mercancías y los viajeros del Océano Atlántico al Mediterráneo, promete resultados tan incalculables como prodigiosos.

»Hacer que se den las manos diariamente los gallegos y catalanes, que hoy viven tan apartados los unos de los otros, como que ocupan los dos extremos de esta extensa Monarquía, es una obra

digna del reinado de Isabel II, que tan importante papel hará en la historia de los adelantamientos de España, que con admiración leerán nuestros descendientes.

Los ferro-carriles hoy en explotación ó construcción, como el de Madrid á Irún, el de Barcelona á Zaragoza, el de Zaragoza á Olazagoitia, el de Tudela á Bilbao, el de Gijón, el de Santander, y demás que se enlacen con la nueva línea Pirenaica ó formen parte de ellas, darán y recibirán á la vez inmenso movimiento y lucro. La línea Pirenaica, sin hacer la competencia á ninguna otra, prestará á todos servicios considerables, así como los recibirá de cuantas con ella se pongan en contacto, y completará la grande red de los ferro-carriles del Norte de España.

Reconocida la inmensa conveniencia pública y general de la línea Pirenaica, no puede tampoco desconocerse la posibilidad de su realización. Los ferro-carriles que cruzan las tres provincias vascongadas, tan accidentales y llenas de altísimas montañas y desniveles, comprueban que, si bien había que vencer algunas importantes dificultades para que las locomotoras recorran desde la Coruña á Vitoria, la ciencia dominará indubitablemente aquellas dificultades.

Y el ánimo crece y las dificultades se aminoran al considerar que la obra se halla terminada en su mitad.

Vitoria ocupa, próximamente, el centro de la distancia que media entre la Coruña y Barcelona, y como solamente faltan ocho leguas eniro Olazagoitia y Pamplona, que estarán concluidas dentro de algunos meses, para que los trenes marchen directamente de Vitoria á Barcelona; sólo resta para completar la línea Pirenaica continuarla desde Vitoria hasta la Coruña.

Esta, que en otro tiempo pudiera parecer empresa colosal, es hoy cosa fácil y hacendera, pues la España sabe prácticamente dar cima y remate en breve plazo á obras públicas de mayores dimensiones. Próximos á su conclusión los caminos de hierro más importantes, es llegado el momento de pensar en la realización de la línea Pirenaica, y que todas las provincias que ha de recorrer se ocupen seriamente de este proyecto.

Por eso la Diputación general de Alava, aprovechando la circunstancia de hallarse reunidas las Diputaciones de aquellas provincias, se atreve á dirigirles su voz fraternal y á rogarlas, como lo hace á V. E., á fin de que fijen su atención en tan laudable pensamiento, y lo declaren objeto preferente de sus deliberaciones.

Dos son los sistemas que pueden adoptarse para llegar al fin apetecido. Primero: Que las provincias de Vizcaya, Santander, Oviedo, Lugo y Coruña, estudien aisladamente, como lo está haciendo Avila, la línea Pirenaica en su territorio, y que luego, con todos estos estudios parciales se forme uno completo y general desde Vitoria á la Coruña. Segundo: Que desde el momento se practique el estudio general.

De todos modos, urge que las provincias citadas se pongan en comunicacion, formen un centro que dirija sus trabajos, y recomiende á los Diputados á Cortes y personas influyentes, que se acerquen al Gobierno y le manifiesten la imprescindible y urgente necesidad de concluir la línea Pirenaica, y unir el Océano Atlántico con el mar Mediterráneo, prolongando hasta la Coruña las vías que, partiendo de Barcelona, pasan por Zaragoza, Pamplona y Vitoria, estableciendo así la comunicacion directa de Galicia, Asturias, Santander y Vizcaya con Francia y con Europa por Irún.

La Diputación general de Alava ruega á V. E. se tome la molestia de participarle la opinion de V. E. sobre este importantísimo y trascendental proyecto; por cuya distincion le anticipa la gratitud y consideracion más sinceras. Dios guarde á V. E. muchos años. Vitoria 24 de Octubre de 1862.—El Diputado general, Ramon Ortiz de Zárate.»

Ignoramos la acogida que obtuvo el proyecto de la Diputación general de Alava; pero desde luego sospechamos que la respuesta de la de Oviedo, por lo ménos, fué poco satisfactoria. Dominaba entónces en Asturias, segun se vió algunos años después con motivo de la animada polémica promovida sobre este asunto por un conocido escritor en la prensa de aquella provincia y en la de Santander y Rivadeo, la aprension de que tales proyectos no tenían otro objeto que entorpecer la construcción del ferro-carril leonés-asturiano y hacer tributario del de Palencia á Santander al Principado. No adujeron otro argumento los adversarios de aquella idea. Hoy, adelantadas ya considerablemente las obras de la línea de Leon á Gijón, han desaparecido, si no estamos equivocados, semejantes recelos, y de ello es indicio el hecho de haber acordado la Diputación provincial de Oviedo costear los estudios del ferro-carril económico ó de vía estrecha de aquella ciudad á Cangas de Onís.

En vista de esto, y sin ánimo de contrariar este proyecto y los demás análogos que se anuncian, pero sí de impedir, en cuanto á nuestro alcance esté, la adopcion de resoluciones impremeditadas que pudieran traer graves é irremediables consecuencias para el porvenir, nos permitimos someter á la consideracion del público ilustrado de Asturias y Galicia las dudas que nos asaltan.

Esos ferro-carriles económicos, aun dando que empalmen entre sí perfectamente formando una línea completa y seguida desde las Provincias Vascongadas hasta la Coruña, ¿responderán á las exigencias extratéticas, tan importantes tratándose de una region que ha sido siempre el último baluarte de la independencia nacional? ¿Podrán enlazarse con el de vía ancha en construcción de Oviedo á Trubia, de suerte que no haya necesidad de trasbordos, siempre costosos? ¿No es probable que llegue pronto el día en que sean de todo punto insuficientes para satisfacer las necesidades de la dilatada y pobladísima zona cantábrica, batida por un mar borrascoso y desprovista de puertos regulares, cuajada toda de ferias, mercados y romerías que tanto movimiento de personas y mercancías ocasionan, precisada á importar y exportar ganados, maderas, harinas y otros géneros peninsulares y ultramarinos por valor, cuando ménos, de 500 millones de reales, y riquísima en minas de carbon, hierro y calamina y otros elementos naturales que, puestos en contacto por la facilidad de los transportes, producirán necesariamente un inmenso desarrollo de vida industrial y mercantil? Y en tal caso, ¿serán aprovechables para la vía ancha, que habrá necesidad de construir, los dispendios que ahora se inviertan en las de que venimos ocupándonos? Por último, y bien mirado todo, ¿no será preferible emprender desde luego la realización del pensamiento expuesto en su circular por la Diputación general de Alava?

J. HERMIDA Y PALLÉN.

ITINERARIOS DE FERRO-CARRIL

DE MADRID A ASTURIAS Y GALICIA

Table with columns: De Madrid á Oviedo y Gijón, ESTACIONES, Expres, Correo. Lists stations from Madrid to Gijón with associated fares and services.

Table for De Busdongo á Pola de Lena en diligencia, listing stations and fares.

Table for De Gijón á Langreo, listing stations and fares.

Table for DE MADRID A LA CORUÑA el mismo itinerario hasta Leon, listing stations and fares.

Table for De Santiago al Carril, listing stations and fares.

Table for DE MADRID POR OPORTO A VIGO, listing stations and fares.

DE MADRID POR OPORTO Á VIGO

Table with columns: ks., 1.ª, 2.ª, 3.ª, ESTACIONES, Correo, Mixto. Lists stations from Madrid to Vigo with fares and services.

De Brañuelas á Lugo en diligencia.

Table listing stations from Brañuelas to Lugo with fares and services.

El paso del Miño hasta Tuy se hace en coche y en barca.

Table listing stations from Tuy to Vigo with fares and services.

MISCELÁNEA

Dá un periódico como seguro que para la próxima primavera se abrirá al público la sección del ferro-carril asturiano entre Pola de Lena y Puente de los Rieiros, quedando reducido el trayecto del puerto Pajares á dos horas de diligencia.

Se ha publicado ya en la Gaceta la Real orden disponiendo que se proceda, mediante subasta pública, á la

(!) Desde aquí el precio es en reis.

construcción de una línea telegráfica de Orense á Mondoñedo.

Esta línea, que según parece, se deberá á los buenos oficios del Gobernador de Lugo Sr. Guzman, tiene también gran importancia para Asturias, pues enlaza con la que desde Santander viene por todo el litoral cantábrico hasta Rivadeo y de allí á Mondoñedo.

Poco ó nada nuevo podemos comunicar á nuestros lectores acerca de la causa de regicidio, que adelanta con inusitada rapidez.

Francisco Otero Gonzalez es positivamente natural de Lindin, parroquia distante media legua de la cabeza de Ayuntamiento y del partido judicial de Mondoñedo. En su país natal era conocido, más bien que por sus nombres, por el de *Castillo*, apellido probable de alguno de sus abuelos.

Según nos escriben de Lugo, la madre, una hermana y un hermano del reo residen en Lindin, como pobres, pero honradísimos labradores, y otra hermana que á la sazón habitaba en Madrid, había servido en otro tiempo en casa del General Martínez de Campos. De esta última especie no habíamos tenido, hasta el recibo de la carta, noticia alguna.

El día 17 de los corrientes se reunieron en el Saladero los doctores Ezquerdo, Sicilia, Arredondo y Capdevila, peritos nombrados para reconocer al procesado y estudiar su alegada imbecilidad ó demencia.

Al día siguiente, á las once de la mañana, el Juzgado de Palacio, acompañado del Abogado defensor, Sr. Martínez Fresneda, y de los peritos arquitectos, Sres. Mathet, Saenz de la Lastra, Urquiza, y Concha, reconocieron el lugar del atentado y el coche que guiaba S. M., midiendo luego la distancia que en el crítico momento separaba á las reales personas del regicida.

El día 21 procedióse por peritos nombrados al efecto al reconocimiento del arma y demás circunstancias de los disparos.

Habiéndose pedido por la defensa reposición del auto en que fué denegada la parte de prueba relativa al estado psicológico del reo, ha sido denegada igualmente la reposición y presentada en vista de ello por el Abogado defensor la oportuna protesta.

Asimismo presentó el sábado 24 un escrito pidiendo en lo principal que se prorogue nuevamente por todo el plazo que la ley permite, ó sea hasta veinte días, el término probatorio. En el segundo otrosí se solicitaba reposición del auto del día 22, por el que se denegaba una diligencia de prueba respecto á un dictámen facultativo para determinar la duración posible ó necesaria de los efectos de la embriaguez que se atribuía á Otero en la tarde del suceso de autos.

Denegadas fueron estas peticiones, prorogándose, no obstante, por un día más el término de prueba, que espiró, por lo tanto, el lunes 26 de los corrientes.

Es probable que la vista pública se verifique del 28 al 31.

El día 19 de Enero falleció en la ciudad de Orense el Sr. D. Francisco Paz Casero, padre de nuestro buen amigo y estimado colaborador D. Juan Manuel Paz Nova.

Sinceramente nos asociamos al dolor de nuestro amigo, cuyo profundo amor filial nos era conocido, recomendándole la resignación propia de las almas grandes que todavía creen y esperan.

NOTICIAS REGIONALES

GALICIA

CORUNA.—Tenemos entendido que ha sido presentada una proposición á la Comisión de festejos de María Pita para la celebración de las corridas de toros en el corriente año por el conocido é inteligente hijo de esta población D. Manuel María Sastre, residente en Madrid, y representante de una empresa respetable.

Si fueran ciertos nuestros informes, así como también que se compromete á llevarlas á cabo con las más recomendadas cuadrillas y el ganado de las más afamadas ganaderías andaluzas, veríamos con gusto que los señores del Municipio no reparasen en algunos gastos para la mayor lucidez de un espectáculo sin el cual decaerían notablemente las fiestas de nuestra heroína.

—La escampavía que estacionada en el puerto salió á cruzar por las inmediatas rias con el objeto de perseguir los aparejos de pesca prohibidos, ha visto una lancha que á fuerza de remos pudo llegar á Mera y desembarcar la gente, sin que á las voces de «¡Alto!» ni á tal cual tiro que, como intimidación se disparó, se detuvieran. Arribada la escampavía, fué objeto su tripulación de insultos y atropellos y recibida á pedradas, que causaron alguna lesión. Se instruye sumario y de él esperamos se esclarezca la verdad.

FERROL.—La comisión del Ayuntamiento encargada de estudiar el proyecto de construcción de un nuevo cementerio, aún no pensó un sólo momento en el asunto, y si así continúa ha de pasar poco tiempo sin que surja un conflicto grave, pues son ya muy pocos los niños que existen en el antiguo.

—El 11 ha fondeado en este puerto el nuevo vapor construido en Inglaterra, *José Pérez*, procedente de Greumor, su capitán Shumra Rorer, habiendo hecho su entrada con bandera y matrícula de Glasgow; trae cargamento de carbon.

Este vapor, de la propiedad de D. Nicasio Pérez, se abanderará uno de estos días en la vecina ciudad departamental.

Un barco más para la marina mercante de Galicia. —El 15 llegó á esta población el escultor gallego Sr. San Martín, que viene con objeto de hacer los trabajos preparatorios para la fundición de la estatua de Mendiz Nuñez.

—Ya comenzaron á prestar servicio los almacenes que por cuenta del comercio de esta plaza se han construido en el muelle de Curruxeiras; en breve quedará colocada la grúa, propiedad del Sr. Pérez, que ha de funcionar frente los citados almacenes.

—Dícese que la conocida casa de los Sres. Barral y Vidal, de Barcelona, se presentará á tomar parte en la subasta para el alumbrado de gas en esta ciudad, que ha de tener lugar el día 27 de Febrero próximo.

—Durante el año de 1878 ha tenido lugar en esta ciudad el si-

guiente movimiento de población, según nota del Registro civil que tenemos á la vista:

Nacimientos..... 740
Defunciones..... 850

Resulta, pues, un déficit en este año de 110 defunciones más que nacimientos.

Durante el de 1879, próximo pasado, hubo el siguiente:

Nacimientos..... 740
Defunciones..... 700

En este año resulta un déficit de 40 nacimientos sobre las defunciones habidas.

LUGO.—Este Ayuntamiento ha acordado, y parece que muy pronto se llevará á efecto el derribo de la capilla de Animas, sita en la plazuela de San Fernando, la demolición de la escalera contigua á la misma y construcción de otra nueva escalera en la puerta de la Estacion; se señala para el remate de estas obras la hora de una de la tarde del domingo 25 del corriente.

—Ha sido nombrado, por oposición, Catedrático de Economía política del Instituto de segunda enseñanza de esta capital D. Ramon Guixé.

—Ha fallecido el 20 en esta ciudad el Sr. D. Juan María Quiroga y Gomez, ex-Diputado á Cortes.

—Hemos oído decir que en breve vá á establecerse en esta ciudad una Academia de dibujo bajo la dirección de dos personas inteligentes é idóneas.

Además, dicho centro se encargará de la copia de documentos, trabajos caligráficos y planos de todas clases.

ORENSE.—Según tenemos entendido, una Comisión de la Corporación municipal se ocupa en la reforma del cuerpo de serenones.

—Continúan los pueblos de la montaña sufriendo las consecuencias de la crudeza de la estación. En la vecina sierra de Queija hace cuarenta días que los labradores no pueden abandonar sus viviendas por hallarse completamente cubiertas de nieve. En otra provincia este accidente hubiera puesto en alarma á los moradores, hasta el punto de reclamar el auxilio de las autoridades.

—En la mañana del 15 ha sido encontrado en la orilla del Barbaña el cadáver de un niño recién nacido. La persona que allí le había abandonado, sin duda creyendo que no sería bastante para acabar con aquella débil criatura el rigor de la intemperie, le infirió una herida en el cuello.

—La Comisión provincial acaba de anunciar á pública subasta las obras que son necesarias en el antiguo Hospital de San Roque para acomodar en él las oficinas del Arquitecto provincial y de la Dirección de caminos. Este acuerdo tiende á reportar más beneficios al público, á economizar á la provincia 30 rs. diarios aproximadamente, y á que de este modo, y sin ocasionar gastos penosos, se podrá atender á la conservación de aquel edificio.

PONTEVEDRA.—Según el *El Lerez*, el Sr. Gobernador de aquella provincia piensa organizar un espectáculo, cuyos productos se destinarán á cubrir parte de los gastos que origine la instalación de nuestra Exposición regional.

—Abriga nuestro Municipio el pensamiento de establecer en el alumbrado público la luz eléctrica.

—La Comisión provincial acordó por unanimidad recomendar á los Sres. Ministros de Ultramar y Gracia y Justicia, como representantes de la provincia de Pontevedra, y al Sr. Ministro de Marina, como hijo de la ciudad de Vigo, que interpongan su valimiento para que sea una realidad muy en breve el ferrocarril de Redondela á Pontevedra y Carril.

—La feria del 15 á pesar de lo concurrida que se vió de ganados, no ofreció á nuestros labradores el interés que era de esperar.

Sólo los buyes empiezan á obtener algún favor, y de ellos hubo algunas transacciones, aunque bien pequeñas por cierto. El ganado de cría, que se presentó en gran abundancia, ya por la necesidad de hacer dinero para atender á las muchas gabelas que sobre nuestros agricultores pesan, ya por la falta de pastos que, efecto de las grandes nevadas de estos días observan, no obtuvo el favor que debiera; y muchos criadores tuvieron que volverse á sus casas, á pesar del gran deseo que tenían de realizar.

Nuestra población rural esta pasando por una época bastante azarosa, y aunque confían que este año será mejor en cosecha que los anteriores, hoy se ven agobiados sintiendo las consecuencias de la escasez anterior y de las heladas que hace algún tiempo reinan, lo cual no les permite atender siquiera á una regular alimentación de sus ganados.

El de cerda fué el que ayer, como en las ferias anteriores, ha tenido bastante favor, tanto en los precios como en las ventas, que por ser esta la época en que los vecinos de la población se surten de esta carne, fueron bastante buenas.

—Vá á constituirse la sociedad de *Juegos florales* de Pontevedra. Presidirá la reunión el Sr. Gobernador civil, y se considerarán á todos los que hasta ese día ingresen como socios fundadores. Los que después deseen pertenecer á la referida sociedad, podrán conseguirlo, pero no con el carácter de socios fundadores. El Sr. D. Nicanor Rey, Secretario de la asociación, es el encargado de inscribir á todas las personas que lo soliciten.

PUNTE CESURES.—La antigua factoría que en este pueblo existía ha sido convertida en teatro, en el que varios aficionados representaron algunas obras.

RIVADEO.—Hemos oído decir que en la última semana se han extraído de la ría más de dos mil ostras.

Si es cierto, el hecho demuestra falta de vigilancia por los que están obligados á hacer que se cumplan estrictamente las prevenciones dictadas por el Comandante de Marina en virtud de las facultades que le concede el reglamento de 15 de Enero de 1876.

La consideración de la escasez de recursos de los pobres marineros no puede ser parte bastante á consentir el abuso de aprovecharse de las ostras, cualquiera que sean sus dimensiones, porque se agotará el criadero.

—Se nos comunica que se trata de hacerlos estudios para limpiar la barra de estas rias, y de abrir una carretera vecinal del puerto de Ortigueira á empalmar con la carretera de la costa en el lugar de Jarrío.

—Dispuesto un llamamiento de cien mil hombres de la primera reserva de marinería, han correspondido á la provincia de Vivero cuatro, y á esta de Rivadeo diez.

SANTIAGO.—La Sociedad Casino de Santiago nombró en la noche del 13 su Junta Directiva, por unanimidad, en la forma siguiente:

Presidente, Ilmo. Sr. D. Luis Rodríguez Seoane.—Directores, D. Santiago de A. Moreno, D. Manuel Valenciano, D. Estéban Quet, D. Pedro Rovira.—Depositario, D. Elías García de la Riva.—Contador, D. José V. Lorenzo.—Secretario, D. Cecilio Neira.

—Dice *El Porvenir*, que el 11 fueron conducidos á la cárcel por los guardias municipales tres personas por blasfemia y escándalo.

—Muy pronto tendrá también lugar la inauguración de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad establecida por la Sociedad Económica en el ex-convento de San Agustín.

—Trátase por la Sociedad Económica de crear una escuela de artes y oficios, como existen en otras poblaciones, prestando así

gran utilidad á los que se dedican á las artes manuales y mecánicas.

También piensan en buscar local más á propósito y fundar una Revista, eco de la citada sociedad.

—Reunidas el 21 por la noche en el despacho del Sr. Alcalde las personas invitadas con el objeto de tratar de las fiestas del Apóstol, se dió lectura á un proyecto bastante extenso y que mereció plácemes á su autor, que lo es nuestro paisano el Brigadier D. Julian García Reboredo.

También algunos otros señores hicieron indicaciones sobre el particular, acordándose, después de dar un voto de gracias por los trabajos presentados, que la Comisión de festejos estudie los referidos proyectos, proponiendo de ambos aquello que juzguen más á propósito y factible.

Se nombró una Comisión, compuesta de D. Manuel Valenciano, D. Francisco Aparicio, D. Julian García Reboredo y D. Mauricio Astola, para que se ocupen de estudiar los medios conducentes á la construcción de una plaza de toros, á fin de que puedan darse dos ó tres corridas en las próximas fiestas.

—En la sesión celebrada por este Ayuntamiento el día 16 se leyó una Memoria presentada por el Arquitecto municipal, y referente al plan de mejoras urbanas que el Municipio proyecta.

En ellas hace ascender el total del coste de las mejoras á 907.566 pesetas con la aplicación siguiente:

Para construcción de cuatro casas-escuelas, dos en el centro de la ciudad y dos en el Arenal, 258.166 pesetas.

Para plaza de abastos y pescadería—la primera situada en Circulación, en los solares más próximos al antiguo pueblo, y la segunda en el sitio que hoy ocupa,—265.900 pesetas.

Para reforma de la actual alameda, que debe ampliarse con los terrenos hasta la calle del Ramal, 24 586 pesetas.

Para expropiación, explanación y alcantarillado de cinco nuevas calles, 363.247 reales.

TUY.—Sabemos que nuestro Ayuntamiento y algunos propietarios industriales y agricultores de esta población están preparando una magnífica colección de cuanto la industria y agricultura produce en aquella comarca, que por ser la más rica y hermosa de Galicia representará dignamente á su país en la Exposición regional, mereciendo las recompensas á que se hacen acreedores por su celo y actividad.

VIGO.—Anúnciase como posible visite en todo el corriente mes el puerto de Vigo una escuadra inglesa, compuesta de cuatro fragatas y un vapor-aviso.

—No habiendo cumplido su compromiso el contratista del alumbrado por gas de esta ciudad, Mr. Bolland, los 1000 duros que existían en depósito quedan á favor de la Caja Municipal.

—Relativos al siniestro ocurrido el 13 en esta tranquila bahía, sólo hemos podido adquirir los siguientes datos:

Con rumbo á Cangas, y llevando cuatrocientos quintales de sal, salió de la playa de Coxa á las dos de la mañana la lancha *Flor de María*, conocida por la de Lamasa y que de años á esta parte viene prestando servicio para pasaje y carga entre esta ciudad y aquella villa.

Al llegar al centro de la bahía, según manifiesta el tripulante Laureano Bermudez, que ha llegado nadando á la playa de la Ribera, se fué á pique rápidamente la embarcación, bastante vieja, y quebrantada, sin duda, por el exceso de la carga.

Sólo tres hombres la tripulaban, pereciendo el patron Manuel García y el marinero Francisco Nuñez, ambos casados y con hijos.

En el momento del siniestro la mar estaba tranquila y reinaba una ligerísima brisa del Norte.

—En la sesión celebrada por nuestro Ayuntamiento el 15 se dió cuenta de la Memoria general que acompaña á los planos que constituyen el plan de mejoras, reducidas á la construcción de edificios para escuelas, mercado cubierto, pescadería, paseo público, roturación, explanación, desagüe, afirmado y alcantarillado de varias calles transversales y longitudinales, algunos de los cuales parten de la calle del Arenal á la estación del ferrocarril, cuyo presupuesto es de 907.566 pesetas, el Ayuntamiento acordó aprobarla, como también los planos y confirmar el acuerdo sobre la necesidad de contraer un empréstito para llevar á cabo aquellas obras de verdadera utilidad, acordando se someta todo á la aprobación de la Junta de Asociados.

También se propuso por el Presidente la creación de una Caja de ahorros en esta ciudad para los que en ella quieran depositar sus economías, bajo el patronato del Cuerpo Municipal. La idea fué acogida por unanimidad.

ASTURIAS

AMIEVA.—Este Ayuntamiento ha formado ya el plan de caminos municipales del concejo, comprendiendo los caminos siguientes: desde Sames, capital del concejo, al empalme con la carretera de Sahagún á las Arriendas; desde Vega de Pórviz, en la citada carretera, hasta Santianes de Tornin, por Pórviz, Fresneda y Matabeús; desde Vega de Sebarga, en la carretera provincial de los Grazos á Sellano, hasta Vega, por Cirieño, Pen, Villaverde y Argolivio; desde Sames á Amieva, por Carbes y San Roman; desde la Herrería de Ceneya hasta Amieva.

Estos caminos forman una total extensión de 23 kilómetros. El de Vega de Pórviz á Santianes de Tornin comunicará el concejo de Amieva con el de Parres, y el de Vega de Sebarga á Vega le pondrá en comunicación con Ponga.

AVILÉS.—El periódico de esta villa *La Luz* elogia al Ayuntamiento por su interés en dar impulso á las obras municipales, entre ellas la de la plaza de las Aceñas.

GIJÓN.—La compañía de ópera que actúa en el teatro de Jove-lanos, y tan buena acogida obtuvo del público, parece que no tardará en abandonar esta villa, con gran sentimiento de los dilatantísimos gijoneses.

—Dá cuenta *El Comercio* de haberse perpetrado otro robo en las oficinas de la fundición de los Sres. Cifuentes y Diaz. Los ladrones rompieron las mesas con objeto de abrir los cajones, y para ello se valieron de un martillo grande que allí había. No encontrando dinero, quemaron parte de algunos documentos que hallaron, y se fueron, no sin dejar un papel escrito prometiendo hacer otra visita dentro de poco tiempo.

—La Sociedad de Seguros Mútuos contra incendios de casas de Gijón, en la última sesión eligió por unanimidad la Junta directiva, siendo nombrado Director D. Benigno Domínguez Gil; segundo idem, D. José González Rubiera; Contador, D. Domingo Costales y Omaña; Tesorero, D. Silverio de la Vega; Secretario, D. Pedro Alvarez y Menendez; Archivero, D. Manuel Soto y Martín.

—Leemos en *El Comercio* del 23: «Esta mañana apareció cerca de Santa Catalina una barca pescadora entre aguas. Ignoramos la suerte que hayan corrido los tripulantes, así como el puerto á que pertenece la citada embarcación.

Y en el número del 24: «Hasta hoy no hay noticia de que haya ocurrido siniestro alguno en la costa, por lo que, y teniendo en cuenta el buen estado del mar durante la semana, de sospechar es que la lancha pescadora



EL PUERTO DE PAJARES

Conduccion del correo en tiempo de nieves

que ayer apareció junto á Santa Catalina, haya sido desamarrada de algun puerto y conducida al nuestro por el viento ó la corriente. Mucho celebrariamos que así fuese.»

Oviedo.—Por Real Orden del Ministerio de la Gobernacion se autorizó á la Diputacion provincial para que tenga cumplido efecto el acuerdo de esta Corporacion concediendo, con motivo del régio enlace, un donativo de 6.000 pesetas para el Establecimiento de beneficencia de Cangas de Tineo y para el Asilo de huérfanos fundado en el Fresno de Oviedo por el presbitero D. Domingo Vinjoy.

—Segun *El Carbayon*, parece que en el Ayuntamiento de esta capital existe el pensamiento de solicitar subvencion de fondos provinciales para construccion y reparacion de caminos.

—Ha regresado á esta capital, de vuelta de su viaje á Leon, el Ilmo. Sr. Obispo de la diócesis.

—El domingo, 23 del actual, ha tenido lugar en las Casas Consistoriales la subasta de las obras de reparacion del puente de Llama-oscura, bajo el tipo de 653 pets. y 61 cénts., á que asciende el presupuesto de esta obra.

—Por Real Decreto de 23 de este mes se autoriza para que la fábrica de armas de Oviedo pueda adquirir, sin subasta, de los señores Kacmerd y Compañía 15.500 tubos para fusil, y 200 para tercerola.

—Ha llegado á esta capital el Gobernador nombrado para esta provincia, Sr. Starico.

—Tambien se halla en esta capital el Sr. Calabnig, recientemente nombrado catedrático de la asignatura de Elementos de Derecho civil en nuestra Universidad.

SALAS.—El Ayuntamiento de esta villa ha iniciado el expediente de expropiacion de terrenos que ha de ocupar el camino vecinal de Soto á Leiroso, cuya construccion habia acordado el Municipio.

Este camino partirá desde el de Soto á Tineo, en el arroyo llamado de la Mirandiella, seguirá por la ladera del Entrao, costeando la peña de Volao, atravesando el arroyo del prado de la Escosura y el de la Fuente de la Callaza para unirse de nuevo con el camino de Soto á Tineo por Leiroso.

El pequeño trozo de camino á que nos referimos tendrá dos metros y medio de ancho, y su coste apenas llegará á 2.000 reales; pero prestará un gran servicio, acortando las distancias del camino de Soto de los Infantes á Tineo.

ADVERTENCIAS

Como habrán observado nuestros lectores, hemos sido siempre parcós en ofrecimientos, dejando á los hechos que hablaran por nosotros. Las mejoras introducidas al entrar esta Revista en el segundo año de su publicacion, no por considerables serán las únicas. Agrandóse el tamaño y se aumentó la lectura de una manera considerable. El número que hoy damos, que contiene ocho páginas más que los ordinarios, es una prueba del buen ánimo que tenemos de recompensar debidamente á nuestros abonados y corresponder á la creciente simpatía con que es acogida «La Ilustracion Gallega y Asturiana.»

Las oficinas de esta Revista y de la sucursal de «La Propaganda Literaria» de la Habana, se han trasladado á la CALLE DEL LEON, 12, PRINCIPAL, donde tienen establecidas las horas de despacho de 12 á 5 de la tarde para toda clase de pedidos y reclamaciones, que deberán seguir remitiéndose al Administrador de la Empresa, D. Luis Taborda.

El presente número extraordinario se vende al precio de 6 REALES EN ESPAÑA y 50 CENTAVOS DE PESO EN ULTRAMAR, á cuyo efecto se ha hecho mayor tirada que de costumbre para corresponder á los numerosos pedidos que de antemano se nos han hecho.

En los números sucesivos seguirán publicandose, como hemos ofrecido, los retratos de los Sres. Diputados y Senadores por Galicia y Asturias.

LA ILUSTRACION GALLEGA Y ASTURIANA SE PUBLICA LOS DIAS 8, 18 Y 28 DE CADA MES en 12 páginas folio mayor, ilustradas con magníficos grabados.

REDACCION Y ADMINISTRACION: BALLESTA, 10, 3.º—MADRID

(Al terminar el año se repartirá una magnífica cubierta perfectamente grabada; publicándose, además del sumario de los artículos y grabados comprendidos en el tomo, una lista de los señores suscritores de España y América, en calidad de PATROCINADORES de la Empresa.)

PRECIOS DE SUSCRICION

PAGO ADELANTADO POR	Trimestre	Semestre	Año
España y Portugal.....	Rs. vn.. 24	44	80
Cuba y Puerto-Rico.....	Ps. ftes. 4	7	7
Filipinas.....	» » 5	9	9
Países de Europa comprendidos en la Union Postal.	Francos 40	46	30

En los demás países de América fijaran el precio los Agentes con arreglo á las fluctuaciones de los cambios sobre Europa.

Puede hacerse la suscripcion directamente, acompañando su importe en letras del Giro Mútuo ó efectos de fácil cobro, á la orden del Administrador de LA ILUSTRACION GALLEGA Y ASTURIANA, ó por medio de las principales librerías de provincias.

PUNTOS DE SUSCRICION

GALICIA	
CORUÑA.....	D. Enrique Gil y D. Vicente Naveira.
FERROL.....	Sres. Abizanda y Pradhenes.
LUGO.....	Doña Marcelina Soto Freire.
ORENSE.....	Librería de Miranda.
PONETVEDRA.....	D. J. M. Madrigal.
SANTIAGO.....	D. Bernardo Escribano.
VILLAGARCIA.....	José R. Paratcha.
VIGO.....	Admon. de La Concordia.