



LA AMÉRICA

CRÓNICA HISPANO-AMERICANA.

Año II.	Se publica los días 8 y 24 de cada mes.—Administración Central, calle del Baño, núm. 1, 3.º		Madrid 8 de Junio de 1858.	Precios: En España 24 rs. trimestre.—En el extranjero y Ultramar 12 pesos fs. por año adelantado.	Num. 7.	
DIRECTOR PROPIETARIO, DON EDUARDO ASQUERINO.	Sres. Balaguer (Victor). Baralt (Rafael). Bona (Félix). Borao (Gerónimo). Borrego (Andrés). Breton de los Herreros (M). Calvo Asensio (Pedro). C. Calvo y Martín (Pedro). Campoamor (Ramon). Canalejas (Francisco de P). Castelar (Emilio). Cánovas del Castillo (A). Cervino (José).	Sres. Castro y Serrano (José). Cazurro (M.º Zacarias). Colmeiro (Manuel). Sra. Coronado (Carolina). Sres. Dacarrete (Angel). Duran (Agustin). Eguilaz (Luis). Escalante (Alfonso). Estévez Calderon (S.). Escosura (Patricio de la). Estrada (Luis de). Fernandez Cuesta (Nem.º). Fernandez y Gonzalez (M).	Sres. Ferrer del Rio (Antonio). Fernán Caballero. Figueroa (Laureano). Flores (Antonio). Galvez Cañero (José). García Gutiérrez (A.º). Gayangos (Pascual). Goner (José). Gimenez-Serrano (José). Gomez Marín (Manuel). Gonzalez Bravo (Luis). Graells (Pedro). Güell y Renté (José).	Sres. Hartzembusch (J. Eugenio). Hisen (Joaquin). Lafuente (Modesto). Larrañaga (G. Romero). Lasala (Manuel). Lastarria (J. U.). Lobo (Miguel). Lorenzana (Juan). Macanáz (J. Maldonado). Madoz (Pascual). Mañé y Flaquer (J), Bar.º. Martos (Cristino). Mata (Guillermo), Chile.	Sres. Molins (Marqués de). Muñoz del Monte (Fran.º). Ochoa (Eugenio). Olavarría (Eugenio). Olózaga (Salustiano). Ortiz de Pinedo (Manuel). Palacio (Manuel del). Pellon y Rodriguez (J.). Pasaron y Lastra (Ramon). Pi Margall (Francisco). Rancés y Villanueva (M). Ribot y Fontseré (Ant.º). Rios y Rosas (Antonio).	Sres. Rivero (Nicolás María). Romero Ortiz (Antonio). Rosell (Cayetano). Rosa Gonzalez (J. de la). Ruiz Aguilera (Ventura). Sagarminaga (Fidel de). Sanz (Eulogio Florentino). Segovia (Antonio María). Trueba (Antonio). Ulloa (Augusto). Vega (Ventura de la). Velez de Medrano (Ed.º). Viedma (Antonio).

SUMARIO.

América (art. 2.º), por don Roque Bárcia. — *Almadén*, por don Buena-ventura Carlos Aribau. — *La Compañía general de Crédito en España*, por D. Félix Bona. — *Suelto*. — *Ferrocarril de los Alduides*, por D. Francisco Pi y Margall. — *El Ratoncillo y el Gato* (poesía), por don Juan Eugenio Hartzenbusch. — *Fantasia*, por don José María Albuérne. — *Revista extranjera*, por don Manuel Ortiz y Pinedo. — *Revista mercantil y económica de ambos mundos*, por D. Eugenio de Olavarría. — *Revista de la quincena*, por don Nemesio Fernandez Cuesta. — *Sueltos*.

LA AMÉRICA.

AMÉRICA.

II.

Pero estos apuntes son el resultado de algunos años de un estudio asiduo, y quiero presentar la cuestión bajo una forma que esté mas al alcance de todas las inteligencias. ¿Por qué negarlo? Tengo la ambición de dar color á esa figura que veo moverse en el polo vago de la profecía.

La geografía filosófica, la ciencia del espacio, como la historia es la ciencia del tiempo, como la filosofía es la ciencia del juicio, como la experiencia es la matemática de las fórmulas: la geografía, digo, vendrá á demostrarnos que todas las cosas han tenido siempre una necesidad sustancial, primitiva, y que esa necesidad que las abraza todas, ha consistido constantemente en el axioma de que nada puede realizarse sino dotándolo de medios oportunos de realización. Nos probará también hasta la evidencia, que los medios mas oportunos son los mas análogos á las naturales condiciones del objeto, y podrá formular su axioma de este modo: *ningun adelanto es seguro y grande en los países, sino tiene por base, por razon, por elemento, la bondad de su geografía.*

Y si hay quien opine que las cosas pueden realizarse bien, sin dotarla de medios de realización análogos á su naturaleza, que tenga la bondad de venir y de responder á estas preguntas.

¿Dónde brillan los astros? En el único punto posible desde donde podrian alumbrar á todo el globo.

¿Podrian enviar luz á todo el globo, cuando tuviesen por esfera el fondo de un abismo?

Vuelvo á preguntar: ¿bastaba á los astros ser astros? Esto es; ¿les bastaba tener la virtud de lucir? No. En vano lucirian en el abismo. Era necesario, absolutamente necesario, que alumbraran desde el punto en que podian alumbrar. Ese milagro de la creacion no existiria sin la *geografía del cielo*, si así puede decirse.

Pregunto otra vez: ¿qué hace el Océano? Estenderse sobre la mitad de nuestro globo.

¿Y hubiera podido la naturaleza maravillarnos con ese sublime espectáculo de su poder, cuando hubiese encerrado al Océano dentro del espacio de una choza? ¿Tiene bastante el gran Océano con el espacio de la choza? ¿Seria Océano entonces? No. Luego algo necesita, indispen-

sable y providencialmente, para ser lo que es: ese algo es la mitad del globo, la mitad de la *geografía de la tierra*: ese algo es la geografía, el espacio, el compás divino de la estension y de la cantidad, como el tiempo es el compás divino de la duracion y de la existencia.

Y penetrando mas en el interior de esta cuestión inmensa, la geografía filosófica nos convencerá de que el espacio es tan radicalmente necesario á la vida creada, como la escena es necesaria á todo actor; porque es la escena de toda forma, de toda ley, de toda creatura manifestada; porque es el teatro universal de ese concierto que llena de armonias nuestro corazon y nuestros sentidos.

Preguntaré sobre otro orden de hechos. ¿Podria desplegar un gran actor todo su arte en un mal teatro? ¿Podria cumplirse una guerra grande en pequeña lucha, y una grande lucha en pequeño palenque?

O de otro modo: ¿un alma enérgica y poderosa podria desenvolverse bien dentro de un cuerpo enfermo y exánime?

Pregunto por último, aplicando el mismo pensamiento á cosas de índole distinta: ¿lo feo podrá darnos jamás la idea afirmativa de lo bello? ¿Conoce el mundo una belleza que se denomine *la belleza de lo feo*? No, mil veces no. El discurso nos dice que ora dudemos ó riamos; esto no puede ser.

Pero ¿á dónde nos conduce esta teoría? ¡Ay! Podré engañarme, quiera Dios que no; mas debajo de esta teoría veo hervir una sustancia que alienta al mundo con el vaticinio de muchas verdades fecundísimas. No tengo fuerza para esplotarlas; pero tengo el valor moral necesario para decir á los que oyen: aqui me parece que están.

La geografía filosófica nos probará que el mundo inteligente no puede cumplirse en su conveniente plenitud, sino dentro de un mundo físico á propósito: que el alma universal no obrará nunca en el lleno de un poder, con toda la virtud de su predestinacion, sino obrando en un cuerpo que corresponda á sus condiciones naturales de accion y de vida, como un buen actor no podrá nunca desplegar todas sus dotes sino en un buen teatro, como la guerra grande no podrá cumplirse con grande lucha, y la grande lucha en un gran palenque.

¡Si! Lo primero es que la civilizacion tenga un hogar desde donde envíe su calor á todo el mundo, como los astros tienen el cielo para enviar el día á todos los hombres.

Y para decirlo en términos mas precisos y claros, es indispensable que la razon humana se sitúe en su verdadero *centro geográfico*, en su teatro propio de accion, sin lo cual sus fuerzas no se manifestarán nunca del modo conveniente, así como era indispensable al rostro humano tener frente y ojos, una revelacion plena de nuestra alma, sin lo cual no espresaria el grado supremo de nuestra excelencia y dignidad; como era indispensable que el movimiento de toda la rueda quedara concentrado en el eje, sin lo cual la fuerza motora no se revelaria jamás en su necesaria plenitud.

La geografía nos dice que así como el alma de cada hombre ha encontrado un instrumento propio de accion en cada cuerpo individual, del mismo modo el alma de la humanidad necesita de un cuerpo que la revele y que

la cumpla. *El hombre grande necesita de una gran casa.*

Hé aquí explicado uno de los arcanos de la historia universal. Hé aquí explicado el misterio de que en todos los siglos existieron ciertos países que han explicado á los demas países, que les han dado una razon que ellos no concebían, que les han hecho lógicos sin saberlo ellos. Hé aquí demostrado cómo el saber y la actividad han tenido siempre sus centros naturales en la genealogía de las ideas y de los hechos. Hé aquí porqué la humanidad ha tendido siempre á explicarse las cosas, refiriéndolas al principio de donde proceden, ora por medio del talento, ora por medio de la conquista. Hé aquí, repito, cómo hay en la creacion una ley divina, un supremo instinto, que no obra sino llevando las manifestaciones á la razon que las explica, á un motor, á un eje, á la *unidad*.

Pues bien, así como han existido y existen pueblos científicos, artísticos, comerciales, guerreros, de la misma manera han existido, existen y existirán *pueblos geográficos*. Y cuando la geografía razione, nos demostrará que su ciencia debe ser la base de todas las revoluciones filosóficas, políticas y materiales, porque sin espacio no hay creacion sensible; sin creacion sensible no hay causa creadora para el ser no creado: porque no hay vida para el ser que no vive; porque el espacio y el tiempo son las horas primeras de ese día augusto y portentoso que se llama *génesis*, el génesis que es la ciencia de Dios. Cuando la geografía pida á nuestra razon su criterio y nuestra razon se la dé, el mundo dará mucha importancia á la geografía, como ya empieza á dársela á la historia. Si, se la dará indudablemente, porque de la geografía recibirá la pauta para verificar acaso la última evolucion de la filosofía y del derecho.

Esto parece metafísico, incomprendible, porque las cosas mas sencillas son las mas difíciles de explicar. Tienen en sí su matemática, y no quieren recibirla de fuera.

Sin embargo, la teoría que acabo de sentar es tan clara, tan evidente, tan frívola, me atrevo á decir, como puede verse por estas preguntas.

¿Qué tienen todos los países? Un centro de ciencia, de artes, de poblacion, de movimiento.

¿Dónde se realiza esa actividad? ¿Qué sirve de oficina á ese desarrollo de nuestras aptitudes? Un centro geográfico.

Pues ese mismo centro necesita la tierra, el país común, el hombre universal.

La geografía filosófica nos dice que el globo necesita lo que necesita cada país, porque el globo no es otra cosa que el país común, *el pueblo humano*, la gran ciudad de Dios en la tierra, y esto es sumamente sencillo.

Lloremos ó riamos, lo que se advierte es que todas las ideas y sentimientos que se revuelven en el seno del mundo, vienen á formar lo que tal vez podría llamarse *el volcán de la vida*, y el mayor trabajo en que esa vida está empeñada (lo está desde el principio del mundo y no acabará hasta que lo termine), consiste en lograr que aquel volcán halle una boca por donde respire y tome aire nuevo, para que no se pudra la materia que arroja en sus lavas.

¿Dudais también? Pues sabed que todas las célebres

ciudades de la antigüedad no han sido otra cosa que respiraderos imperfectos del volcan de la vida. El Asia tiene aun dos de esas bocas en Constantinopla y Pekin; la Europa las tiene tambien en París, Londres, Roma, Nápoles, Viena, Franfort, Moscow, San Petersburgo; pero la geografía dice que son bocas estrechas, que el volcan no respira bien, y que su aliento comprimido anda buscando un nuevo cráter.

¿Dónde lo hallará?

Sentados estos antecedentes, sigamos á la geografía, porque ella con la historia es la que acompaña á este mundo en su largo y difícil viaje.

Unas vastas llanuras presenciaron el nacimiento del género humano, del hombre-raíz. Allí debió nacer, porque aquellas llanuras son el centro del globo, el gran taller donde debía tener principio el gran jornal. Hé aquí el Asia, una cuna puesta sobre los bordes de un osario, una esperanza y un gemido.

En el Asia todo es soñoliento, perezoso, tardío como las palmeras que duran mil años, como las primaveras de la India que no acaban nunca, como la duración de las momias, esqueletos eternos de la vida. El Asia es un hombre que siente; pero que se embriaga sintiendo, como si participara de la naturaleza del opio: es un hombre que piensa; pero que se evapora pensando como se volatiliza el espíritu de sus aromas. Hay combustibles que se inflaman con tanta prontitud, que se consumen antes de tiempo. Su calorico es su bondad, y su bondad los hace polvo. Son malos porque son buenos en demasia. Hé aquí el Asia.

La geografía filosófica nos prueba que allí debió nacer el árbol de la vida, porque solo allí podía tener en torno suyo tres millones y medio de leguas cuadradas por donde estender sus raíces. De aquel centro geográfico, de aquella geografía debían arrancar todos los hombres, del mismo modo que todos los cabellos debían arrancar de una misma cabeza, y todas las arterias de un mismo corazón, y todas las fibras nerviosas de un mismo cerebro. Allí debió nacer, allí nació; el Asia es su madre; pero quemada ya su frente bajo aquellos rojos horizontes, perdida su alma en sus desiertos, tostado su pié sobre la superficie flotante de aquellas arenas, con un haz de mirra en la mano y una palma marchita en las sienes, la humanidad tuvo que emigrar como tiene que huir del fuego el combustible que no quiere abrasarse.

La idolatría imprimió en el rostro del hombre una arruga profunda: la idolatría del que siente demasiado, la poesía de una imaginación escesivamente fantástica. Aquella arruga es el Asia tradicional.

La humanidad huyó, tuvo que huir, la geografía le gritaba que huyese, y buscó hospedaje en otra parte de la tierra. Hé aquí la Europa.

Pero la ciencia que emigró del Asia con el hombre, el hombre que emigró con su espíritu, ese espíritu que emigró con el mundo moral, nos dice hoy que la Europa no es mas que la edad media de la civilización, el altar del convento donde se guardó el libro del hombre, salvándolo así del trastorno que causan las emigraciones. La Europa es una gran posada donde se alojó el peregrino; una ciudad de asilo para la idea; una misericordia ilustre porque abre los brazos del viajero universal; pero que no es el poder y la civilización del mundo, sino la misericordia de algunos siglos.

Al llegar aquí, uno de los hombres mas ilustrados de la nación á quien leía estos breves apuntes, me ha dirigido el reparo siguiente:

¿Por qué razón nuestra Europa no puede ser mas que una especie de castillo feudal, donde está hospedada por algunos dias la reina del tronco? ¿Cómo esplican eso la historia y la filosofía?

Yo respondo: el alma del mundo, que en la geografía y en la historia, en el espacio y en el tiempo, nos da una cuenta exacta de su viaje, dice que un gran actor no puede gestionar en pequeño teatro: dice que las luchas pequeñas no sirven para las guerras grandes, ni pequeños palenques para las grandes luchas. Nos dice que el alma del mundo necesita un cuerpo sano y vigoroso; que un feto universal necesita nutrirse y modelarse en una matriz que participe de la naturaleza del universo. Nos dice que una hormiga emplearía centenares de años en subir á la cumbre del Himalaya, y que una cáscara de nuez se perdería entre los remolinos del piélagos.

El alma del mundo que ha caminado por la tierra á costa de tantos dolores, continúa diciéndonos que un volcan inmenso no puede respirar sin un inmenso cráter, y que un inmenso cráter devoraría una naturaleza que no fuese inmensa como él, y en vano reimos y dudamos, porque ni nuestras risas ni nuestras dudas han de impedir que nuestra vida esté sujeta á ese eterno axioma, como está unida nuestra sangre á nuestro corazón, como está unido lo húmedo de nuestra boca á nuestro paladar.

¿Cuándo fué Roma poderosa y grande en sus conquistas? Dígallo el pobre pueblo judío; dígallo tambien el imperio de Oriente. Tanto el pueblo judío como Constantinopla eran países asiáticos.

Díganlo tambien Cartago y Alejandria, ciudades africanas.

La Europa no fué nunca poderosa ni grande, nunca lo será sino á costa del extranjero, á merced de otra geografía, de otra naturaleza.

¿Cómo es poderosa, hábil y activa la ciudad romana de nuestros tiempos, el alfánje convertido en máquina, la dominación convertida en buque y en factura? ¿Cómo es emprendedor y rico el pueblo británico? Dígallo el globo entero, dígallo Ceylan, dígallo la India, dígallo especialmente el territorio de Cabul.

Siempre la misma historia donde hay siempre una misma naturaleza. Siempre el derecho de gentes traído á casa como derecho propio. Siempre un egoísmo nacional, moralizador tal vez en sus resultados; pero injusto en sus medios. Siempre el mendigo pidiendo limosna á la geografía extranjera, y haciéndose amo de ella, antes de que la caridad se la dé.

Pero el retrato particular de Europa necesita un arti-

culo á parte, y casi no tengo reparo en ofrecerlo á los suscritores de LA AMÉRICA.

Decía que el viajero, emigrado de Oriente, se hospedó durante algunos siglos en nuestra posada, se custodió el libro en el altar del claustro, la reina del torneo fué agasajada en la edad media por los señores del castillo feudal; pero el astro se fué á buscar un cielo desde donde alumbrar al mundo: el volcan de la vida tuvo que buscar en la tierra un nuevo cráter por donde respirar y verter la escoria que hierve en sus entrañas.

La civilización, el espíritu de todos los hombres, huido de Oriente, se llegó á la márgen de un rio, saltó á un esquife, surcó los mares como un deseo surca nuestra esperanza, sentó el pié sobre unas playas desconocidas. Hé aquí la América, la nueva matriz del feto humano, las nuevas tablas del gran actor, el misterioso Sinai de un Moisés, cuya última palabra no se ha escuchado aun; pero que está escrita por el dedo de la Providencia en el corazón de la humanidad.

La humanidad oye un rumor, un rumor de su alma, un rumor confuso y lejano; pero lo oye, sus ojos brillan y sienten un gozo inmenso.

Mi vida se dilata y se hace mejor dentro de esa esfera de sentimiento y de raciocinio.

¿Y tu patria?

¡Mi patria! Dios sabe de ella. Mi patria es la obra de Dios.

ROQUE BARCIA.

ALMADEN.

Siquiera para mostrarme agradecido á elogios que no creo merecer, he de hacerme cargo de la parte que me concierne en un notable artículo publicado en el número anterior de LA AMÉRICA por mi digno amigo señor D. JOSÉ GENEER, quien, como director de Minas del Estado, ha tenido ocasion mas reciente que yo para estudiar prácticamente una materia tan importante para España como para el Nuevo Mundo.

Pone dicho señor en duda que el gobierno realice en el presente año los 14.080,000 rs. que tiene presupuestos por venta de azogues. Con efecto, esta cifra supone una salida de mas de 20,000 quintales al precio de 700 reales cada uno, que en mi juicio es todo lo que racionalmente se puede esperar, y ciertamente esta cantidad no se vendería, siguiendo el sistema actualmente vigente de esponder en Londres á almacen abierto, por medio de la comision de hacienda, á los que acuden buenamente á comprar mayores ó menores partidas á los precios corrientes, pues á pesar de no haber en la actualidad otro vendedor en aquella plaza, los resultados son lentísimos, mas lentos que cuando la casa de Rothschild se hallaba encargada de esta comision. La razon de ello es tan sencilla, que no merece la pena de ser esplicada.

Pero el gobierno se ha propuesto dar á esta venta mayor actividad, y con este objeto, hace pocos dias ha anunciado una subasta de 15,000 quintales para el mes de setiembre próximo. Si acuden suficientes licitadores, y cubren el tipo mínimo que el gobierno se reserva fijar en pliego cerrado, se dará un buen avance á las existencias; pero una vez publicada la subasta, y mucho mas despues de verificada, es de temer que las ventas parciales queden poco menos que paralizadas, de suerte que, aun cuando todo salga á pedir de boca, harto difícil será colocar una masa de azogue suficiente para dar un producto bruto que se aproxime á los catorce millones calculados (1).

De todas maneras, para obtenerlos, no bastará la producción de azogue en el presente año, sino que será preciso echar mano de las existencias anteriormente acumuladas que conviene á todo trance realizar antes que nos ahoguen; y así padecería grave equivocacion quien al ver que para gastos del establecimiento se destinan 5.189,000 rs., infiriese de aquí que el beneficio resultante en este, ha de ser de 8.091,000: será otro notablemente inferior.

Por la misma razon es inadmisíble el aserto de que el Estado haya venido perdiendo en Almaden desde el año de 1850. Lo que ha sucedido es que no en todos los años, tomados aisladamente, se ha liquidado todo el producto de los mismos. Si esta pérdida existiese en realidad, habria llegado el caso de pensar seriamente, no digo en la enagenación de las minas, sino en el abandono de tan ruin negocio, que podrá llamarse delgado, pero nunca torcido.

Dejando á un lado estas cuestiones de actualidad, y pasando desde luego á la de porvenir, me concretaré á la que dejé planteada, en vista del aspecto que presenta el comercio general del azogue.

¿Conviene enagenar la mina de Almaden?

Me decidí por la afirmativa, y la autoridad de hombres muy competentes, me apoya en esta opinion. El señor GENEER propende á lo mismo, pero opone algunas objeciones; y para no desvirtuarlas, las copiaré á la letra.

«California produce ciertamente mucho mercurio y barato; pero ¿es ya cosa averiguada que no han de esterilizarse aquellos criaderos? ¿No podrá sucederles lo que á otros muchos depósitos de cinabrio que se presentaron con los mejores auspicios? ¿No tenemos á la vista la Union, la Lenense y Porvenir de Asturias?»

No hay, sin duda, en la naturaleza criadero alguno que no tenga sus limites. La ciencia los calcula por señales esterioras, y procediendo á exploraciones bien dirigidas, puede asegurar la existencia del mineral espolo-

(1) A estas horas ha empezado ya el gobierno á tocar por experiencia la excesiva confianza y sobrada ligereza con que en su presupuesto fijó los ingresos probables en este año con respecto á las minas del Estado. Como productos de Riotinto cuenta con 152,000 arrobas de cobre que á 120 reales, término medio para las tres clases que allí se elaboran, dan un resultado de 18,240,000 reales. Por el resultado de la producción en los meses que van corridos, ya habrá podido conocer la imposibilidad de obtener aquella cantidad de metal, tal vez ni aun la mitad con los medios puestos actualmente en actividad. Tocante al precio 8,000 arrobas sacó á subasta últimamente, y solo 2,200 pudo vender del de calidad preferida á 104 1/2 rs. Bien puede asegurarse en esta sola partida un error de diez millones.

table en una larga serie de años, tal vez de siglos, según la escala de los trabajos que convenga ó sea posible establecer. Sobre las condiciones del criadero conocido en California, nada se ha querido indagar, á pesar de repetidas escitaciones. Se ha preferido ignorar para no perder la ilusion, de que éramos todavía los únicos grandes cosecheros del azogue. Al principio se dijo que todo aquello era una *bicoca*: ahora que se ve la importancia, se dice que será pasajera. El Sr. GENEER lo sospecha: yo no lo afirmo ni lo contradigo; pero insisto en que se haga lo que hubiera debido hacerse tiempo há: en que se empleen los medios necesarios para salir de una incertidumbre que puede conducirnos á resoluciones de funesta consecuencia.

Entretanto, en el estrecho círculo de mi privada posicion no he cesado de recojer cuantas noticias me ha sido posible adquirir para ilustrar mi juicio. He buscado con especial empeño documentos capaces de destruir, ó por lo menos atenuar, las magnificas relaciones que la fama esparcia sobre la riqueza de la mina de cinabrio de California; y puedo asegurar que mis esfuerzos en este sentido han sido infructuosos. Lo último que he llegado á mi conocimiento es una carta escrita en el mismo Nuevo Almaden por el ingeniero Tomás Faceld en 3 de abril de este año, en que amplía el relato que anteriormente habia dado Mr. Rüschenbergen. El estado de la mina era el siguiente. Las labores del interior ocupaban á 84 operarios de piqueta, entre ellos 52 mineros prácticos de Cornualles. La principal entrada ó galería abierta en 1850 por el Sur, llegaba á los 1,200 pies, en cuyo punto se corta un filon al Este y al Oeste á la profundidad de 250 piés desde la cúspide de la colina con deviancion de un ángulo de 43°. Allí hay abierto un pozo de 55 brazas, sobre el cual se ha establecido un poderoso malacate servido por caballerías y una bomba: 16 operarios trabajan sobre un admirable filon de 20 á 50 pies de potencia, que según gana en profundidad aumenta en magnitud y riqueza. Por el lado del Norte en direccion al Sur se ha empezado una nueva galería para cortar dos filones, que, según está demostrado, corren por aquella parte paralelos, y encontrar á los 1,900 pies las labores actuales, con lo cual y con la apertura de dos pozos, uno de 250 pies y otro de 450 se espera para dentro de dos años un campo inagotable de explotación en seco, sin necesidad por consiguiente de los enormes gastos del desagüe, que son el censo mas pesado de nuestro Almaden. De la cantidad de productos, ni de la ley del mineral, nada se dice en la carta. Comprendo muy bien que estas esplicaciones no son suficientes para formar un cabal concepto acerca de la indefinida estension del criadero, si bien las indicaciones no pueden ser mas lisonjeras. La abundancia de azogue que se ha sacado en estos años, comparada con el número no escaso de trabajadores, demuestra aun á los ojos mas profanos la riqueza del mineral. Tocante á la cuestion de lo futuro, abórdela quien pueda hacerlo con vista y conocimiento de causa; pero no basta para ello negar y encogerse de hombros; es preciso demostrar la falsedad de todo lo que se ha dicho (2).

Pero no es la mina de *Nuevo-Almaden* la única importante de esta clase en California. La *Aurora*, situada á 90 millas de Monterey y á 80 de San Juan, empezada á profundizar en busca de oro y plata, presenta ya una cantidad de cinabrio, que amenaza con una nueva perturbacion al comercio del azogue. No da muchos mas pormenores Mr. Faceld en su citada carta, pero concluye diciendo que, si la *Aurora* llegase á explotarse vigorosamente, ofrecería un porvenir tan risueño como su venerable madre y su jóven hermana la antigua y la nueva Almaden.

De lo hasta aqui conocido y por nadie impugnado con hechos ni con razones, se desprende que nada induce á creer la esterilización de las minas de azogue de California, eventualidad tan remota en el órden de la humana prevision, que, si no se demuestra su verosimilitud, ni aun como hipótesis puede ser admitida. Despues de los crecientes resultados que en nueve años consecutivos ha dado el Nuevo Almaden, despues de los trabajos que se anuncian, despues del descubrimiento del otro criadero, de que se acaba de hablar, no debe compararse su porvenir con el de las pobres minas que, diseminadas en Asturias, Navarra y Castellon, se han querido explotar con éxito poco favorable.

Si la mina de Nuevo Almaden llegase á esterilizarse, todavia quedaba como de reserva la Aurora de Monterey. Si ambas sufriesen igual suerte, caso ya mas difícil, y si además en el tiempo que para ello ha de trascurrir no hubiese otro descubrimiento, eso entonces nuestro Almaden volvia á quedar dueño casi absoluto del mercado de azogues en el mundo. Si esta mina continuase perteneciendo al Estado, la renta que sobre ella se funda se restablecería en su antiguo esplendor y tal vez se elevaría á mayor altura, aunque nunca á la suficiente para sacar de apuros al Tesoro. Si por lo contrario, se hubiera enagenado á un particular, este habria hecho en la compra un gran negocio con sus manos lavadas. La envidia, que es una de las pasiones mas dominantes en este país, levantaria su grito al cielo; los que hubiesen rehusado acciones de la empresa se entregarían á la desesperacion, y los que juzgan solo en vista de resultados caprichosos de la fortuna acusarian á los legisladores por no haber sorprendido en las manos de Dios el libro del destino. Todo esto sucederia en caso tan improbable; pero ninguna persona racional dejaria de conocer que se habia obrado según los consejos de la prudencia; que durante un tiempo mas ó menos largo el gobierno se habia descargado

(2) Mientras estaba viendo las pruebas de este artículo, ha llegado á mis manos el número del *Mining Journal*, correspondiente al 29 del pasado mes de mayo; y en él una correspondencia de San Francisco de California de 4 de abril, donde se dice que la exportacion de azogue por aquel puerto en el primer trimestre de este año ha sido de 5,506 frascos de 75 libras, con un exceso de 2,276 frascos, con respecto á la cifra resultante en igual período del año anterior. Los precios podian considerarse de 60 á 70 centésimos la libra. Entiendo que estos centésimos serán del *dólar* americano, que intrínsecamente equivale á 21,60 rs. nuestros. A este respecto resultaría el quintal de 1,296 á 1,516 reales.

de un cuidado enojoso y sujeto á percances; y que había asegurado una renta mayor de la que podía esperar de su administración esencialmente defectuosa. Esto sucedería y nada más.

Pero el señor GENER, harto entendido para no conocer esto mismo, y de ánimo harto elevado para mirar con disgusto la prosperidad de una empresa industrial acometida á riesgo y ventura, se lanza á consideraciones mas trascendentales, y llega al punto de temer que la venta de la mina de Almaden venga á tener por resultado final nada menos que la desaparición completa del azogue y la consiguiente imposibilidad (que tal la considera) de beneficiar sin su auxilio los minerales de plata, cuya necesidad va haciéndose mas urgente de día en día. Hé aquí como prosigue discurrendo.

«Y si las minas de California se tornasen estériles después de enagenado Almaden á particulares ¿sería prudente (pregunta) correr el riesgo de que faltara mercurio, siendo como es sustancia precisa para el beneficio de los minerales de plata, si por un evento se repitiera la horrorosa catástrofe acaecida antes de 1646 durante el arriendo de los Fúcares por su explotación codiciosa de la mina?»

Establecida una hipótesis, cuya improbabilidad acabo de demostrar, veo un pesimismo llevado á su mayor extremo en querer añadir otra segunda hipótesis, que desde luego calificaré de realización mucho mas difícil. Si así nos dejamos llevar de la imaginación buscando peligros en toda la inmensa esfera de lo posible, bien podemos desistir desde ahora de todo pensamiento de mejora para lo futuro, y dejar todas las cosas segun están.

Nadie negará que en la mina de Almaden pueda ocurrir una desgracia tamaña como la que se anuncia. Lo que no está tan claro es que esta desgracia no pueda ocurrir hallándose la mina al cuidado del gobierno, y si al cuidado de un propietario particular. Por cuenta del gobierno austriaco se labra la mina de Idria, cuando á principios del presente siglo se desplomaron sus labores, que por espacio de muchos años quedaron reducidas á la nulidad en su parte productiva. Las mismas minas de Almaden en nuestras guerras y revoluciones han corrido frecuentes riesgos, precisamente porque pertenecían al gobierno y le ofrecían recursos, lo cual no hubiera sucedido á ser ellas de dominio privado. Lo que se dice de los Fúcares, tanto en el mismo Almaden como en Guadalcánal, fuese descuido, fuese malicia, es inaplicable al caso. ¿Eran propietarios? No: eran arrendatarios y se hallaban en el último término de su contrato. La destrucción de la mina les era indiferente; podía convenirles: con esto se ha dicho todo.

Y ¿se halla en igual caso un propietario? Si se me apura, diré que bajo este concepto ofrece mas garantías que el gobierno. Este perdería una renta: el propietario perdería la renta, y el cuantioso capital que en la compra y en la mejora del establecimiento hubiera invertido. La renta del azogue para el gobierno es una cantidad relativamente insignificante comparada con su presupuesto: si llega á un medio por ciento es todo lo que se puede conceder, con síntomas visibles de decadencia. La suma á que sabría elevar los productos la industria particular siempre activa, siempre ingeniosa, siempre conocedora de sus intereses, formaría la base de una inmensa fortuna, de muchas fortunas, tantas como el número de sus asociados. No busquemos, pues, el seguro de la estabilidad de la mina precisamente en su dependencia del gobierno: busquémosla mas bien en aquel sentimiento poderoso, que todo lo conserva, que todo lo vivifica, y que creando la riqueza es la mejor garantía y salvaguardia de sus manantiales. Y sobre todo, para detener ó frustrar las resoluciones á que nuestra sana razón y los principios de la ciencia nos hacen propender, no amontonemos suposiciones á suposiciones, cuyo conjunto, sujeto al cálculo de las probabilidades, nos da por resultado una cantidad infinitesimal.

Otra objeción de distinto género nos presenta por último el señor GENER.

«Y en un país eminentemente minero como el nuestro, ¿no es muy atendible igualmente la necesidad de una escuela práctica, cual puede serlo Almaden, teniendo, como tiene el Estado, un cuerpo facultativo especial?»

A esto se contesta á sí mismo el Sr. Gener, tal vez sin haberlo advertido; pues añade: «asi es que no comprendo cómo, proponga su venta un ingeniero.» No es un solo ingeniero (el Sr. ALDAMA) quien la propone. Otros de su clase, muy aventajados, le han precedido en esta predicación. El Sr. ALDAMA, profesor distinguido, amante como el que mas de la enseñanza especial, que cuenta en España con tan preciosos elementos, no cree que para ella sea necesario conservar el establecimiento de Almaden en manos del Gobierno. Esta es para mí una grande autoridad, suficiente para quitarme en esta parte cualquier escrúpulo, si alguno hubiera concebido. Lo que esto me prueba es que existen hombres de claro entendimiento, á quienes no alcanzan las preocupaciones de la ciencia (que preocupaciones suele tener la ciencia también, ó mejor dicho, algunos que la profesan): que hay hombres independientes y superiores al espíritu de cuerpo, que muchas veces fascina y coarta la libertad: que hay hombres, en fin, que descendiendo de su altura y poniéndose al nivel de las inteligencias menos cultivadas en un orden especial de conocimientos, se dejan entender, demuestran, discuten y admiten el principio de que si las riquezas naturales son la materia del estudio, el fin de este estudio es el útil y económico aprovechamiento de las riquezas naturales.

No estoy en completo acuerdo con el Sr. ALDAMA en ciertas ideas que ha vertido en su discurso como diputado; pero estas se refieren á datos que presumo tener mas exactos. En materia de enseñanza acato su dictámen, y cuando no ha tenido esta consideración como un obstáculo para la venta de la mina de Almaden, he de creer que dado el caso de que la instrucción práctica haya de darse en alguna mina del Estado, no sea tal vez esta la mas á propósito. No puedo atreverme á decir si aquellas forma-

ciones presentan caracteres bastante variados para formar concepto de todos los caprichos de la naturaleza que conviene estudiar: si el sistema allí preciso de las obras de sostenimiento es aplicable á la generalidad de las minas, y si la especialísima metalurgia del cinabrio por condensación es bastante para dar á conocer los métodos mas comunes para el beneficio de los demás metales por disolución ó fundición. Así nada diré sobre estos puntos, receloso aun de haber soltado algun disparate en estos pocos renglones.

Lo que sí diré es que la enseñanza práctica de minería puede, á mi modo de ver, lograrse por caminos distintos: que en muchos países de donde salen ingenieros de gran valía, no poseen los Gobiernos minas de propiedad pública: que el gobierno español, sin sospecharlo siquiera, gasta inútilmente en esta enseñanza cantidades enormes que no figuran en el presupuesto; pues no comprendo que los veinte mil duros de pérdida que cuestan todos los años las tres minas de Almadenejos tengan mas resultado que el de alimentar una curiosidad científica; y finalmente, que con la cantidad que se obtenga de la venta de las minas del Estado ó con la renta que por este medio se amortice, tendrá el Gobierno un sobrante para aplicar desahogadamente, si es necesario, una parte de él á la formación de ingenieros y prácticos que asombren al mundo.

Creo haber contestado á todas las objeciones que se han opuesto á la enagenación de las minas de Almaden. Para ella no he fijado plazo. Pero añado ahora que urge salir de la incertidumbre en que perezosamente hemos querido permanecer con respecto á la producción de azogue que nuevamente ha aparecido. Y si no se demuestra que nuestros rivales carecen de condiciones de estabilidad, la resolución no es dudosa. Si la precipitación hubiera podido causar perjuicios, mayores serán los que puede la tardanza ocasionarnos. Por si ó por no, tenerlo todo preparado de antemano, de suerte que al otro día puedan circularse los pliegos de condiciones en todas lenguas.

BUENAVENTURA CARLOS ARIAU.

La Compañía general de Crédito en España.

El día 31 del último mayo, celebró esta compañía la junta general de sus accionistas, bajo la presidencia del señor marqués de Perales, y siendo escrutadores los señores D. M. Gonzalo Segovia, banquero de Sevilla, y don J. Castro Jontela, capitalista de la Habana.

Entre los administradores asistentes, habia varios individuos de la comision francesa.

Grande era el interés de esta sesion para los accionistas de la compañía y tambien para todos los comerciantes, los economistas, los interesados en empresas industriales y los hombres de estado.

A todas las personas á quienes mas ó menos directamente afecta el movimiento de la producción en sus grandes evoluciones, les conviene estudiar el resultado de las operaciones de las compañías generales de crédito, y especialmente el de las españolas durante el año 1857, en que una crisis industrial ha perturbado profundamente los principales mercados del mundo.

A fin de dar una idea de la importancia que en la alta esfera de la ciencia tienen estas modernas sociedades de crédito, y para demostrar hasta qué grado interesa á todos la solución del problema económico que su aparición puso á la órden del día entre los que deben estudiar los fenómenos de la producción, creemos que los suscriptores de LA AMÉRICA nos permitirán que esponamos las ideas que su aparición nos sugirió y que la experiencia posteriormente no ha hecho mas que confirmar.

Las sociedades generales de crédito han nacido en Francia: la primera idea de su creación se debió á las doctrinas de la escuela socialista Sansimoniana, y apareció en proyecto el año de 1850.

Destruída aquella escuela ó secta, cambiadas profundamente las condiciones fundamentales de la producción con la apertura de inmensas redes de caminos de hierro, desarrollado el crédito hasta el punto de contarse mas de mil bancos de circulación en los Estados-Unidos y un número extraordinario de ellos y de sociedades anónimas en todo el mundo civilizado, la segunda aparición en Francia del pensamiento, en 1852, tuvo un éxito que no pudo alcanzar la primera: se comprendía mejor la fuerza y la necesidad del crédito, la fuerza y la necesidad de la asociación industrial.

Mr. E. Pereire, que en 1850 no pudo realizar su pensamiento, triunfó en 1852 de todos los obstáculos, y en 20 de abril de 1854 tuvo el placer de que se leyera en junta general de accionistas la primera memoria anual y balance de operaciones de la *Sociedad general de Crédito Moviliario*, primera de su género creada en Francia.

No nos proponemos analizar todas las bases de esta grande empresa: tendríamos que ejercer severa censura sobre algunas de ellas, que nos distraerian de nuestro objeto; sin que por otra parte ofrecieran motivo para disminuir en nada la importancia de las nuevas sociedades. Toda obra humana tiene lunares, y por consiguiente el *Crédito moviliario* francés apareció con ellos.

Observaremos, sin embargo, que los defectos originarios del *Crédito moviliario* francés débense en su totalidad á la influencia que la doctrina sansimoniana ejerció en la última elucubración de Mr. Pereire; pero estos defectos desaparecen poco á poco ante la irresistible presión de los mercados donde la sociedad tiene que operar. Mas claro: el *Crédito moviliario* francés se creó bajo la influencia de un principio excesivamente centralizador del crédito y de la asociación; pero sobreempujando á las mismas previsiones de su fundador, ha dado origen á una nueva clase de Bancos, cuyo espíritu, siendo al parecer absorbente y monopolista, viene á ser en realidad un obstáculo insuperable á esa misma centralización, á ese mismo monopolio, á esa misma absorción y concentración de toda la vida industrial en un solo banco.

El fundador de las sociedades de crédito buscando la solución de un problema, ha resuelto otro mas importante, como los alquimistas descubrieron las leyes prin-

cipales de la moderna química buscando la piedra filosofal.

El pensamiento del autor del *Crédito moviliario* francés tuvo por objeto, segun se deduce de la primera memoria anual citada: 1.º suplir con su banco á la insuficiencia de los medios ofrecidos á la organización de los grandes negocios de la Francia, convirtiéndolo en centro bastante poderoso para enlazar todas las fuerzas financieras de la nación sacadas del penoso aislamiento en que se encontraban unas de otras: 2.º Atraer sobre el mercado el concurso regular de los capitales nuevos destinados á auxiliar el desarrollo del crédito público y del crédito industrial: 3.º Poner límites á la exajeración de las condiciones con que se oponian á la clasificación definitiva de los mejores valores: 4.º Centralizar el movimiento financiero y administrativo de las grandes compañías de caminos de hierro y utilizar así, con las mayores ventajas para todos los capitales de que cada una dispone sucesivamente, economizando los recursos comunes, tanto en beneficio de las compañías como de los accionistas: y 5.º Introducir en la circulación un nuevo agente, una nueva moneda de confianza, que llevara en sí misma el rédito correspondiente á cada día por la suma que representaba, y la cual serviría para hacer productivos lo mismo á los ahorros mas humildes que á los capitales mas considerables.

Fácil es comprender que la realización en todas sus partes de este pensamiento hubiera producido una empresa colosal, absorbente, dominadora, árbitra de la suerte de todas las empresas industriales, y como dueña esclusiva de la clave del crédito público y privado, tendria en sus manos la palanca de Arquímedes y el punto de apoyo que aquel célebre matemático buscaba para remover á su antojo el mundo industrial.

Mas afortunadamente semejantes resultados no puede alcanzarlos la fuerza ni la inteligencia humana. En el órden de la producción no caben ni cabrán jamás dominadores soberanos y exclusivos como el grande Alejandro.

Empero si bien la nueva sociedad ni pudo ni podrá jamás realizar la centralización absoluta del crédito y de la fuerza del principio de asociación industrial, en cambio ha venido á llenar un vacío importantísimo en la inmensa esfera de la producción. Nos explicaremos.

Desde la gran crisis y catástrofe á que dió origen el famoso sistema del escocés Juan Law, á principios del siglo pasado en Francia, el espíritu de asociación anónima industrial y el de favorecer la circulación por medio de bancos, ha progresado marchando de acción en reaccion, desarrollando á periodos una gran prosperidad que, verificándose en una progresión creciente de año en año, se veía á lo mejor bruscamente interrumpida por una crisis industrial violenta y aterradora, que sumergía la actividad humana en la atonía y el desaliento, hasta que, calmado el pánico, renacían de nuevo la energía y la actividad.

La industria, de día en día mas cosmopolita, por efecto de los inmensos progresos hechos en las vías de comunicación, exige cada vez mas que las previsiones del industrial, sea agricultor, minero, fabril ó comerciante, abarque con su escrutadora mirada las conexiones que tiene la producción en todo el-globo. Mientras la industria operaba en la esfera limitadísima de cada nacionalidad, y aun de cada provincia ó departamento, la pobreza y la despoblación eran sus signos característicos, comparándola con el estado actual de las naciones: no se conocían las crisis periódicas industriales de que hoy tanto nos alarmamos; pero teníamos hambres periódicas y guerras crueles, sangrientas, intestinas é implacables, casi constantes, para contener los progresos de la población y contenerla dentro de los límites que inexorablemente le marcaba la exigüidad de la producción. Era una tristísima y horrible verdad en el terreno de los hechos que en el *banquete de la naturaleza no habia cubierto para el pobre*.

Hoy los periodos de hambre han desaparecido casi por completo de las naciones civilizadas: su territorio alimenta una población doble y aun triple que en las épocas de aislamiento y exclusivismo industrial, y las últimas clases sociales disfrutaban, en absoluto, mayores goces que en aquellos periodos calamitosos; si bien comparado su progreso con el de las primeras clases, aparece hoy una diferencia mayor relativamente entre el opulento banquero y el último agente productor de los pueblos modernos, que la que antiguamente existía entre el señor feudal y el siervo de Corbea.

Antes no habia cubierto para el pobre: hoy no le hay para el holgazán: antes las crisis por hambre alcanzaban á la inmensa mayoría de las clases medias y á la totalidad de las clases obreras: hoy las crisis industriales castigan principalmente á las clases altas que carecen de la debida prevision; si bien afectan tambien á las de la mediana y obreras por falta de demanda para su trabajo.

Era y es, por consiguiente, preciso hallar una rueda reguladora del gran movimiento industrial, cosmopolita, moderno: un termómetro que señale los grados de calor excesivo que se nota en unos ramos de producción, y que marque al mismo tiempo la baja temperatura de los demás: que de este modo impida el desequilibrio entre los capitales fijos y circulantes, entre la circulación de efectos de crédito y los valores reales destinados á su pago, entre la producción de los artículos y su probable demanda y consumo.

Pero esta rueda reguladora, este termómetro industrial, ni convenia ni podia obtenerse de una absurda y suprema tutoría concedida á los gobiernos, debía resultar del movimiento libre y espontáneo de la misma industria, debía ser hijo de la acción del mismo crédito y del mismo espíritu de asociación á que debe su carácter esencialmente cosmopolita la producción moderna.

Faltaba el trabajo de los agentes intermediarios que desde la humilde esfera de un mercado de comestibles hasta el aristocrático recinto de una Bolsa de efectos públicos, cumplen las importantísimas, las indispensables operaciones de acercar el producto al consumidor, de

contener ó estimular la producción y el consumo, según las necesidades respectivas de uno y otro. Faltaba lo que se llama revendedor en un modesto mercado de comestibles, corredor y acaparador en un mercado de granos, corredor de efectos mercantiles, agente de cambios y banquero en las altas regiones destinadas á las operaciones del crédito y sobre moneda: faltaban, en una palabra, sociedades poderosas provistas de grandes capitales que se dedicaran á estudiar día por día las fuerzas existentes del crédito y de la asociación, á calcular sus productos probables, á medir y calcular asimismo las fuerzas de acumulación y ahorro que existen esparcidas durante cada período entre las manos de millares de pequeños y grandes productores. Después, y como resultado de sus datos y cálculos, estas sociedades debían estimular la formación de otras destinadas á realizar los negocios que las primeras hubiesen estudiado, ó bien fueren productos de especuladores aislados á quienes de este modo se premiaba dando útil aplicación á su trabajo: debían con su crédito atraer á estas nuevas empresas los pequeños capitales diseminados, producto de las economías de millares de individualidades.

Combinando los negocios de creación de empresas y colocación de pequeños capitales con las operaciones de banca, las sociedades de crédito debían asimismo tener parte del capital que poseyeran en inteligencia, en datos, en prevision, en dinero y en crédito, destinada á sostener, favorecer, auxiliar y alentar á las empresas formadas bajo su patronato, y que por efecto del flujo y reflujo del mercado, del alza y baja del crédito, de la escasa abundancia de capitales y de la mayor ó menor demanda de la especie de su producción, atravesaran un período difícil, angustioso. De este modo, salvando del ahogo momentáneo á empresas útiles, se evita su ruina y aun se alcanza muchas veces á conjurar una crisis á que solo falta el primer chispazo, la primera suspensión de pagos, ó la primera quiebra, para aparecer, y según la expresión de uno de nuestros poetas, «estenderse y crecer hasta tocar las nubes.» En nuestro concepto este es el grande, el importantísimo vacío que las modernas sociedades de crédito están destinadas á llenar.

Este es, en efecto, el servicio inmenso que han principiado á realizar las que se formaron en nuestro país á beneficio de la amplitud concedida á la asociación y al crédito por las Cortes Constituyentes en 1836, y entre las cuales figura dignamente la general del Crédito en España por la inteligencia, por la prudencia y por los brillantes resultados de sus operaciones.

Lo hemos dicho en otro lugar, creemos oportuno repetir en LA AMÉRICA. Se temía en un principio que las sociedades de crédito fueran la centralización excesiva, la aglomeración absurda, comunista y anti-económica del crédito, de la circulación y de los grandes negocios: se veía en ellas la violación del principio económico de la división del trabajo. Pero estos temores van desapareciendo ante la verdad de los hechos.

Las sociedades de crédito centralizan momentáneamente para facilitar mejor la descentralización conveniente del espíritu de asociación industrial.

En vez de destruir el principio de la división del trabajo, constituyen por sí mismas una rueda más en la máquina industrial de la especie humana, rueda destinada á acumular esa división: son el agente intermediario que faltaba entre los socios industriales y los socios capitalistas para formar las grandes empresas: son del mismo modo que el comerciante que compra géneros al pormayor para venderlos al pormenor, asociaciones revendedoras que forman ó toman al pormayor empresas industriales para distribuir sus acciones al pormenor: tienen, como todo revendedor, lamisión de estimular y abaratar la producción buscando el producto donde abunda y carece de salida y llevándolo y distribuyéndolo á donde escasea y tiene demanda. Los almacenes que tiene el revendedor ó comerciante para guardar los artículos de su comercio no cuando es época oportuna para su salida, están representados por la cartera de las sociedades de crédito, en la que permanecen almacenados los valores de buenos negocios aguardando la época conveniente para sacarlos al mercado con ventaja. Como los comerciantes revendedores, tienen una parte de su capital destinado á favorecer la producción, la distribución, y por consiguiente, el consumo con operaciones de banca ó de crédito.

Y para que el paralelo resulte más exacto, sus beneficios principales son, así bien que los de los revendedores, resultado del ágio, tomando la palabra en su buena acepción, en su acepción genuina mercantil, es decir, resultado del producto de las primas ó mayor precio de las ventas ó reventas al pormenor de las acciones de las empresas que forman; del producto de las primas que por su trabajo é intereses de su capital reciben en acciones gratuitas, del producto de las comisiones de la venta ó reventa de los planos levantados, estudios, presupuestos y derechos adquiridos sobre cada negocio: y del producto de préstamos, giros, compra y venta de efectos públicos y demás operaciones de banca necesarias para auxiliar á las empresas que forman y entretener sus capitales sobrantes.

Las pérdidas de las sociedades de crédito proceden igualmente de causas en un todo semejantes á las que ocasionan las de los comerciantes revendedores y demás agentes intermediarios de los cambios. La imprevisión, la falta de estudio de los negocios, las quiebras de los corresponsales y comisionados, la mala fe de los administradores y las operaciones enderezadas, no á estimular, sino á forzar el mercado, pueden dar lugar á desequilibrios entre la cartera y la caja, que impongan una paralización penosa á su marcha ó pérdidas considerables que las empobrezcan y aun arruinen.

Obedecen como todos los agentes de la producción á la ley inmutable del orden económico, que castiga con pérdidas, á la ignorancia, la pereza, la imprevisión, la excesiva audacia y la falta de capital en el trabajo, y que premia con beneficios proporcionados á la inteligencia, la laboriosidad, la prudencia y el empleo conveniente y acertado de los capitales.

Industria destinada á suavizar el flujo y reflujo de la producción moderna, á evitar las violentas oscilaciones en el mercado del crédito y de las grandes empresas, á impedir la reproducción periódica de las crisis industriales, ó por lo menos á neutralizar sus efectos y limitar su extensión, puede, sin embargo, aumentar el desequilibrio y exagerar la intensidad de esas mismas crisis, si las sociedades á que dé lugar no obran con acierto, si operan bajo la presión é influencia de los gobiernos, si se otorgara á cualquiera de ellas el monopolio exclusivo de su género de producción, del mismo modo que los comerciantes de granos, que en un mercado libre equilibran los consumos de las épocas de abundancia con los de los períodos de escasez, pueden, si se ponen trabas al mercado, y si se les otorgan monopolios, ocasionar una demanda ó un consumo excesivo que se resuelva por una crisis de hambre.

Como toda empresa fundada en el principio de la asociación de muchos capitales pequeños, su crédito, su desarrollo y su fuerza dependen de la publicidad de sus operaciones, y en esta publicidad, en la acción vigilante de los accionistas, y en la de la imprenta periódica está la garantía material de la buena administración de sus directores, garantía material robustecida en un orden ordinario con la garantía moral de cada uno de esos mismos directores.

Tal es el juicio que nos merecen las sociedades modernas de crédito bajo el punto de vista especulativo de la ciencia económica, con relación al trabajo que las corresponde desempeñar, y atendiendo al puesto que tienen asignado en el orden de la producción general de la riqueza.

Con esta explicación será fácil, aun á aquellos de nuestros lectores extraños á la ciencia económica y á las teorías y prácticas mercantiles, comprender perfectamente la memoria de la Sociedad general de Crédito en España.

Esta útil sociedad, en solo dos años de existencia, y atravesando durante el primero la crisis política y comercial que produjeron en la Península los sucesos de julio de 1836, y durante el segundo, la gran crisis general que comenzó en los Estados-Unidos y ha afectado al comercio de todo el globo, en estos dos años excepcionales, malisimos, ha desarrollado sus operaciones, ha realizado pingües beneficios y ha montado las grandes empresas siguientes:

- 1.º La casa general de Banco, que por sí misma representa y dirige, con sus correspondientes sucursales y agencias.
- 2.º La Compañía general de seguros á prima fija titulada *La Unión*.
- 3.º La empresa de los ferro-carriles de *Sevilla á Jerez y Puerto Real á Cádiz*.
- 4.º La empresa del *ferro-carril de Mont-Blanch á Reus*, con adquisición de la parte ya construida de Reus á Tarragona.
- 5.º La *Compañía general de minas*.
- 6.º Una compañía general de Gas.
- 7.º Una sociedad general de descuentos.

El balance del resultado de todas estas operaciones corresponde á la buena dirección de la Compañía. Las negociaciones de Banca del año de 1837, arrojan un beneficio líquido de 8.094,551 rs. 17 cént. Los beneficios de los negocios industriales ascienden á 12.889,776 rs. 82 céntimos. Los primeros se han repartido desde luego á los accionistas, y hechas las deducciones para fondo de reserva y premios á fundadores, administradores y empleados, ha resultado un dividendo activo en el año de 8 por 100 sobre el capital desembolsado.

Los beneficios industriales, aunque definitivos, están representados por valores de realización ulterior, y la compañía los traslada á cuenta nueva. Constituyen un aumento de capital de un 12 por 100 próximamente, y si bien es cierto que en su ulterior negociación ó realización pudieran ocurrir pérdidas, del mismo modo se podrían esperar ganancias: es un capital empleado, y como tal, sujeto á las leyes generales de aumento y disminución por beneficio ó pérdidas.

Entre el dividendo de 8 que han cobrado y el aumento de más de 12 que representa hoy su capital, es lo cierto que los accionistas han beneficiado este año más de 20 por 100.

Después de esponer estos hechos dejamos á la ilustración de nuestros lectores el cuidado de estudiar y comentar la Memoria de la compañía.

Si sus operaciones sucesivas siguen dirigidas por el mismo acierto y fortuna que hasta aquí, es de esperar, para cuando comience de nuevo la reanimación de nuestros mercados, que la Compañía dará un empuje vigoroso á la producción española, con tanto beneficio para el progreso nacional como para sus accionistas.

FÉLIX DE BONA.

A continuación insertamos el brillante discurso que el popular banquero Sr. Salamanca dirigió á S. M. en el acto de la inauguración del ferro-carril de Alicante. Este discurso, reproducido por todos los periódicos, y al cual han consagrado algunos grandes y merecidos elogios, es notable sobre todo por la dignidad y la franqueza con que el Sr. Salamanca ha espuesto á S. M. los increíbles obstáculos, las dificultades de todo género con que ha tenido que luchar para llevar á cabo una empresa que da la medida de su fuerza de voluntad, de su constancia y de su génio mercantil. Trabajar, en efecto, años y años, un hombre solo, combatido por todas las contrariedades y vicisitudes, arbitrando recursos en construir la primera línea de Madrid al mar, en un país como el nuestro, donde las empresas de este género, las asociaciones de crédito, los grandes negocios de obras públicas empiezan á nacer ahora alimentados por capitales extranjeros; donde el capitalista nacional no ha salido todavía de las condiciones del antiguo usurero, es una empresa que eleva al Sr. Salamanca á la altura de los grandes banqueros de Europa. Imposible parece que en un negocio de tan seguros resultados, tan fácil de comprender y apreciar como el camino de hierro de Alicante, haya tenido el señor

Salamanca, cansado de luchar con la invencible y ridícula desconfianza de los capitalistas españoles, con sus preocupaciones y sus estrechos alcances, que acudir á los franceses para ver concluida la mas principal de sus secciones. Con la realización de una línea de tanta extensión como importancia, además del inmenso servicio que ha prestado al comercio y á la nación, ha logrado el Sr. Salamanca despertar el espíritu de los pueblos y de las municipalidades en favor de estas obras de primera necesidad en país civilizado, y atraer á España los capitales extranjeros. Sin la construcción del camino de Alicante y sin las Cortes Constituyentes, de seguro que no existirían hoy esas grandes sociedades de crédito llamadas á cruzar nuestro suelo de vias de comunicación y á crear la España industrial y mercantil sobre la España del monopolio, de los gremios y de la usura. Mucho es lo que debemos esperar todavía de las grandes dotes que caracterizan al célebre banquero. Su actividad y su intrepidez son la palanca que todo lo mueve: su esplendor, el talisman que todo lo vence. Cuando en las actuales Cortes se recordaron los incendios de 1834, con el objeto de pedir una indemnización, el rasgo de considerar el de su casa, donde perdió magníficas pinturas y muebles, como una mudanza al palacio que hoy habita, es el único que puede dar una idea cabal de su desprendimiento. Nosotros, que colocamos por cima de nuestros odios políticos todo cuanto redunde en favor de nuestra España, que nos inclinamos delante del patriotismo bajo cualquier forma que se revista, no veremos nunca, cuando nos ocupemos de los inmensos beneficios que el génio mercantil del Sr. Salamanca produce á nuestro país, al adversario político, al hombre de partido de quien nos separa una gran distancia, sino al ciudadano emprendedor y laborioso que convierte su poderoso talento en provecho de la patria en que ha nacido. Hé aquí el discurso:

«SEÑORA: Cuando V. M. fué declarada mayor de edad por las Cortes del reino, concebí la idea de contribuir, hasta donde alcanzaran mis fuerzas, y traspasando los límites á que es dado llegar á una humilde individualidad, al engrandecimiento del reinado de V. M. iniciando en España los caminos de hierro. No era, no, un pensamiento de orgullo personal el que me guiaba: era, si, un pensamiento monárquico y patriótico.

Yo presentaba que así como Isabel la Católica, la primera Isabel, ensanchó la nación á nuevos mundos, V. M., segunda Isabel de la primera (*Bien, muy bien*), estaba llamada por la Providencia á acrecer la importancia de los dominios que la confiaba. Así es que la primera concesión formal que V. M. otorgó, fué la que obtuvo en 1843 para construir la primera parte de la línea cuya terminación se inaugura por V. M. en este memorable día. Los primeros trabajos de ferro-carriles que se emprendieron en el país que rige V. M. fueron los de Madrid á Aranjuez.

No previ entonces los inmensos obstáculos con que tendría que luchar: hoy los he olvidado ya. La satisfacción que experimento en este instante no me permite acordarme de ellos; y solo me deja lugar para expresar el júbilo de tantas dificultades vencidas, y para manifestar á V. M. mi profundo, mi eterno agradecimiento; porque V. M., impulsada por el amor á su pueblo, es la que siempre me ha alentado, la que constantemente me ha protegido para que pudiera llevar á cabo la empresa que habia ideado.

Era yo, en aquella época, el único hombre de negocios que pensaba en ferro-carriles. El país no estaba preparado para esta gran mejora: el interés particular huía, se asustaba de este género de empresas: todos, en fin, me juzgaban un especulador desacertado, ya que no temerario. Me vi, pues, precisado á luchar solo, aunque yo contaba siempre con la protección de V. M., y el éxito de la lucha no podía ser dudoso.

Terminado el ferro-carril de Madrid á Aranjuez, se dignó V. M. decretar la construcción de la línea de Almansa, al paso que otorgaba á una compañía la concesión de la de este punto á Alicante, que juntas habían de unir la capital de la monarquía con el mar. Yo creía que Alicante debía ser el puerto de Madrid, y para realizar el proyecto me uní á las respetables personas que se habían encargado de la última parte de la línea. Aquí debo declararles: los individuos que formaban la junta de gobierno de la compañía y el pueblo de Alicante me prestaron la mas franca, la mas sincera cooperación. (*¡Bien, muy bien! ¡viva Salamanca!*). Me complazco en hacerles esta justicia.

Grandes vicisitudes han trabajado al país en estos últimos años: una revolución respetó en mí, no mi individualidad, sino la idea de los caminos de hierro. La nación, pues, conocía y apreciaba lo que apenas entreveía cuando empezó nuestra tarea. Pero ni los esfuerzos de los individuos de la junta del camino de Alicante, ni los recursos, por necesidad limitados, de una provincia, bastaban para tamaña empresa. Yo habia agotado mis recursos y mi crédito personal, y tuve la feliz inspiración de acudir á los capitalistas extranjeros. Me cabe la satisfacción de haber llamado su atención hácia España, y de que, una vez logrado esto, el patriotismo impulsara á los capitalistas españoles á tomar parte con los mas respetables banqueros de Francia, para que todos unidos alcanzáramos el gran fin que V. M. anhelaba.

Hoy, Señora, recibo la recompensa de mis afanes y de mis esfuerzos; la recompensa que ambicionaba mi corazón, y es que V. M. viniere á sancionar con su augusta presencia este acto, inaugurando la terminación de la línea, en medio de este pueblo entusiasta, que á ningún otro cede en amor y lealtad á su reina, y que con tanto ardor y espontaneidad aclama y bendice á V. M. (*¡Bien, bien, ¡muy bien! (Repetidas aclamaciones de viva la reina)*).

Señora, permitame V. M. que yo tambien, como hijo adoptivo de esta generosa provincia, la aclame y la victoree con toda la efusión de mi alma.—Pueblo de Alicante: (*dirigiéndose á la inmensa multitud que presenciaba el acto*) ¡Viva la reina! ¡Viva el rey! ¡Viva el principe de Asturias! ¡Viva la infanta!

(*Este discurso fué seguido de numerosos vivas, aplausos y grandes muestras de aprobación.*)

El secretario de la Redacción, EUGENIO DE OLAVARRIA.

FERRO-CARRIL DE LOS ALDUIDES.

SUMARIO.

Proyecto de ley presentado por el gobierno á las Cortés. — Oposicion que suscita en las mismas Cortés y en la prensa. — Exposicion elevada por la sociedad de Crédito Moviliario español al Congreso de los diputados. — Documentos sobre el ferro-carril del Norte, de que es concesionaria esta empresa. — Extracto de los artículos publicados en la *Discusion*, sobre el ferro-carril de los Alduides. — Extracto de los publicados en la *España*. — Extracto de los publicados en el *Diario Español*. — Extracto de los publicados en la *Iberia*, el *Clamor Público* y la *Epoca*. — Artículo publicado en el *Estado* contestando á otro de la *España*. — Extracto de los publicados en el *Irurac-Bat*, de Bilbao; el *Norte de Castilla*, de Valladolid, y el *Ferro-carril del Norte*, de San Sebastian. — Correspondencia de París, publicada en el *Times* del 7 de mayo. — Opinión de LA AMÉRICA sobre el ferro-carril de los Alduides.

El proyecto de ley sobre el ferro-carril de los Alduides, ha dado lugar entre nosotros á muchos y animados debates. LA AMÉRICA, antes de formular su opinion, cree conveniente presentar á los ojos de sus lectores, ya íntegro, ya en extracto, cuanto se ha escrito acerca de tan importante asunto. Empezamos por la publicacion del mismo.

Proyecto de ley presentado á las Cortés.

Mucho tiempo há que el camino de hierro que partiendo de Pamplona y pasando por Eugui debe ir á empalmar con uno de Francia en el valle de Alduides, viene siendo el objeto de una polémica activa; quién sosteniendo que es un medio de prosperidad y de necesidad indispensable para una provincia; quién defendiendo que perjudica los intereses de otras, y que es además de perniciosas consecuencias para la defensa nacional. Estas encontradas opiniones, sostenidas por intereses tambien encontrados, han llegado á formar una opinion confusa y mal definida, que por mucho tiempo ha hecho desoir los clamores de estensas comarcas productoras que pedian amparo contra el estancamiento de sus frutos, y facilidad y baratura para sus trasportes, mientras que se prestaba proteccion á otros ferro-carriles que iban á dar prosperidad á otras tambien fértiles provincias, que con justicia hasta cierto punto reclaman el cumplimiento de lo que se les habia prometido.

Navarra y gran parte de Aragon y Logroño eran las que pedian el camino por Eugui á los Alduides; las provincias Vascongadas y algunas de Castilla, eran las que se oponian á este proyecto, porque creian ver en su realizacion un riesgo inminente contra el llamado del Norte. mucho tiempo há concedido y con sobrada lentitud llevado en los años pasados.

Pero como el tiempo y las circunstancias son las mas veces quienes constituyen la verdad y fuerza de las cuestiones, las circunstancias y el tiempo han venido á desvanecer muchas de las dificultades que en otra época se oponian á que fuesen oidos los justos clamores de los países mediterráneos.

El camino del Norte recibió una notable actividad, sus obras fueron presentando en los llanos de Castilla la forma real del ferro-carril, mientras que el espíritu activo y emprendedor de las provincias Vascongadas, y con especialidad de Guipúzcoa, constituía una sociedad entre el Crédito moviliario y dicha provincia, que asegura la construcción de la línea que partiendo de Alsasua y pasando por Tolosa y San Sebastian, ha de ir á empalmar cerca de Irun con un camino de hierro francés, que nos lleve á Bayona.

Esta nueva situacion que presenta en unas partes y en trozos casi concluidos, y asegura en todas el ferro-carril del Norte que ha de unir Madrid con Francia, permite ya, mejor diré, impone al gobierno el deber de escuchar las súplicas de las otras provincias, á que no puede faltar sin merecer la nota de parcial y de injusto.

Activar en cuanto pueda la construcción de la línea del Norte, asegurando el cumplimiento de una ley, estudiar y aprobar al efecto, con toda la asiduidad posible, las rectificaciones que le vayan presentando de todo el trayecto de Guipúzcoa, para que sin perder momento tenga efecto el ardiente deseo de esas provincias aplicadas é industrias, tal es el deber del ministerio que haya de corresponder á la confianza de su reina y de su país.

Pero si esta es la obligacion del gobierno con respecto á unas provincias, lo es igualmente la de atender justas y fundadas reclamaciones de otras, que no menos activas en su marcha por el camino de los adelante, reiteran con instancia la demanda de su ferro-carril, renunciando á toda subvencion, y ofreciendo ejecutarlo sin el menor gravamen del Estado y de las otras provincias.

El gobierno en estas circunstancias ha debido pesar prudentemente las razones de los unos y de los otros, examinar á fondo la cuestion bajo todos sus aspectos, y calcular el medio justo y conveniente de combinar los intereses de todos.

Ha debido examinar, como ha examinado, todos los antecedentes que obran en su poder correspondientes á diversos ramos, y decidir el rumbo de su conducta en vista de sus diversas apreciaciones.

Los perjuicios que las provincias litorales del mar Cantábrico atribuian al ferro-carril de Pamplona á Francia, los motivos que por el contrario alegaban las provincias mediterráneas para sostenerlo, y los peligros que el ramo de guerra española en abrir por Eugui un ferro-carril, eran los tres puntos que el gobierno tenia que examinar y resolver, y ha examinado y resuelto despues de larga y madura consideracion.

El gobierno, como he indicado ya, considera como cosa pasada el temor de que el camino de Eugui paralice y anule la construcción del ferro-carril del Norte por Guipúzcoa, porque el estado de sus obras, y los medios adoptados para que lleguen á una pronta y segura terminacion dejan fuera de duda el resultado, y por consecuencia, resuelta la cuestion.

Asimismo, habiendo meditado el gobierno sobre el otro punto que las provincias litorales alegaban, á saber, que el camino de Eugui trasformaria el puerto de Bayona en un puerto español con grave perjuicio de Bilbao y San Sebastian, y vistas y bien pesadas todas las razones alegadas en pro de esta opinion, ha juzgado que la línea férrea ya concedida y próxima á emprenderse de Tudela á Bilbao, así como la que tambien va á emprenderse en este momento de Zaragoza por Pamplona á San Sebastian, pasando por Alsasua é Irurzun, quitan todo temor de que tal suceda, porque además de todas las razones, distancia, relaciones y comunidad de intereses, media la poderosísima del derecho diferencial de bandera que hace imposible la preferencia de un puerto extranjero sobre uno nacional.

De la misma manera, fijando el gobierno su consideracion en la cuestion de defensa nacional, y considerando que el nuevo ferro-carril no va á abrir una frontera inaccesible y de defensa natural, sino que va á establecer una via de otra forma, al lado de la ya abierta y practicada hace muchos años, que atraviesa las cordilleras de Otsondo y de Velate; y sobre todo, teniendo en cuenta el estado de los países enlazados por todas partes y de todos modos entre sí por intereses, por relaciones y por comunicaciones, que constituyen la vida actual de la sociedad, ha resuelto que se construya el ferro-carril de Eugui, no siendo como no es la primera y única comunicacion con el vecino imperio por aquella parte.

Determinados así los puntos cuestionados, cumpliendo con el deber indeclinable de atender igualmente á todas las provincias sin preferencia ni parcialidad por ninguna, acordado todo en Consejo de ministros y autorizado por S. M. (que Dios guarde) en su real decreto del presente mes, propone al Congreso de señores diputados el siguiente.

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.º Se autoriza al gobierno de S. M. para otorgar sin subvencion del Estado á la diputacion provincial de Navarra la concesion de un ferro-carril, que partiendo de Pamplona vaya á terminar en la frontera francesa en las inmediaciones de Mosqueria.

Art. 2.º La concesion de esta línea se considerará de primer órden para los efectos de la ley de ferro-carriles de 3 de junio de 1855; se otorgará con arreglo á las prescripciones de dicha ley tan pronto como se aprueben el proyecto y estudios presentados por la diputacion de Navarra y hechos en virtud de autorizacion que la fué concedida por real órden de 27 de octubre de 1853.

Art. 3.º La concesion consistirá en el aprovechamiento de los productos de la explotacion del camino por el tiempo de la duracion de aquella, que será de 99 años, con sujecion á la tarifa de peaje y transporte que al efecto se apruebe.

Art. 4.º Se autoriza igualmente al gobierno para fijar, oyendo á la junta consultiva de caminos, canales y puertos, la tarifa de precios máximos de peaje y transportes para el servicio de este ferro-carril y el material de todas clases que para su construcción y explotacion se podrá importar del extranjero, con opcion al abono de los derechos de arancel

y demas que prescribe el párrafo 5.º art. 20 de la ley citada de 3 de junio de 1855.—Madrid 29 de abril de 1859.—El conde de Guendulain.

Suscitó en las Cortés la lectura de este proyecto una oposicion que comprometió seriamente la existencia del ministerio. Está dividido el Congreso en siete secciones: en cuatro salió elegido para la comision que debia extender el dictámen un diputado contrario al ferro-carril de los Alduides. Organizóse estraoficialmente en este mismo cuerpo una especie de comité destinado á impedir la realizacion del proyecto por todos los medios que dejase la ley á su alcance.

La oposicion de la prensa no fué menos viva y enérgica. Escepto dos periódicos, combatieron la nueva línea todos los de esta corte y algunos de las provincias.

Añadióse á estas dos oposiciones la de la sociedad general de Crédito moviliario español, concesionaria del ferro-carril del Norte. Elevó esta sociedad la siguiente

Exposicion al Congreso de los señores diputados.

«La Sociedad general de Crédito moviliario español, y en su nombre y representacion los que suscriben, presidente y administrador de la misma, tienen la honra de dirigirse respetuosamente al Congreso de los señores diputados, para someter á su fallo la importante cuestion que promueve el proyecto de ley, presentado en la sesion de ayer por el gobierno de S. M., sobre concesion de un ferro-carril desde Pamplona á la frontera francesa por los Alduides.

Bien sabido es que la sociedad en cuyo nombre hablamos, tiene la concesion del camino de hierro llamado del Norte, que partiendo de esta capital y pasando por Avila, Valladolid, Burgos, Vitoria y San Sebastian, ha de terminar en la frontera de Francia; pero conviene ahora recordar los antecedentes y el carácter de esta concesion para ilustrar como corresponde el ánimo del Congreso en la cuestion que está llamado á resolver.

La primera solicitud de concesion, hecha en 30 de abril de 1856 por nuestra sociedad, fué solo de una línea de ferro-carril desde Madrid á Vitoria, fijando en este punto el limite de su pretension: porque agitándose ya la controversia sobre la direccion del camino desde Vitoria en adelante y sobre su entrada en Francia, á lo cual era indiferente la sociedad, estaba en su interés el mantenerse ajena á esta cuestion.

El gobierno, sin embargo, fundado en graves consideraciones de conveniencia para el Estado, tales como las ventajas de la ejecucion simultánea de toda la línea; las que habian en conceder reunidos los auxilios para los puntos fáciles y para los mas difíciles; la utilidad, en fin, de una sola empresa y una sola administracion, creyó oportuno rehusar la pretension de nuestra sociedad si no se hacia estensiva á toda la línea desde Madrid á la frontera de Francia.

En este sentido, y para conformarse con las miras del gobierno, la sociedad presentó á las Cortés su segunda solicitud.

Desde las primeras sesiones que sobre este asunto celebró la comision de las Cortés que habia de dar su dictámen, se suscitó la cuestion sobre la conveniencia de otra línea paralela, que intereses locales promovian, y cuya entrada en Francia debia ser por los montes Alduides. Pero las esplicaciones del gobierno, dadas en el seno de la comision, produjeron la exclusion definitiva de esta línea por razones de índole bien diversa, aunque igualmente graves y poderosas. Tarea larga seria enumerarlas todas aquí, pero á nuestro propósito basta con indicar, bajo el punto de vista facultativo, el túnel de 6 mil metros, con curvas de 300 metros de radio y pendientes de 27 milímetros por metro, que exige este trazado.

Las razones económicas y de conveniencia general no eran menos evidentes y palpables; porque, si podia ser objeto de duda y de discusion la direccion que habia de darse á la línea de camino que hubiera de entrar en Francia, no era fácil que hubiese discordancia de opiniones sobre los gravísimos inconvenientes de conceder dos líneas paralelas en una misma zona de un país que da los primeros pasos en la senda de las mejoras materiales.

Tanto hubiera valido decretar la impotencia ó la ruina de las dos.

Razones de otro género, que no nos compete recordar, preocuparon los ánimos tambien, é influyeron poderosamente en la exclusion de que va hecho mérito.

Este mismo espíritu prevaleció en la discusion del proyecto de ley en el seno de las Cortés. La pretension de una línea paralela á la del Norte volvió á aparecer bajo la forma de una enmienda, que presentaron los señores diputados por Navarra, y que, habiendo sido rechazada despues de una larga y animada discusion en la Comision, dejaba á la línea del Norte desembarazada de toda concurrencia y como destinada esclusivamente á enlazar á España con Europa por esa parte de la Península. En ese sentido hablaba la comision de las Cortés en el prefábullo de su dictámen de 19 de junio de 1856, «invocando los intereses nacionales y europeos» para obtener la aprobacion de la ley; así se espresaba el gobierno en el curso de la discusion; así se espresaban los representantes del país; así era, en fin, la creencia general.

Robustecidos con el apoyo de todas estas manifestaciones del Gobierno y de las Cortés, y aun, podriamos añadir, de la opinion pública, aceptamos la obligacion de construir el camino del Norte, contando con las ventajas que nos presentaba en compensacion de la pesada carga que nos imponia. Porque (podemos preguntar á todos los hombres de buena fé), ¿quién podia imaginar que habiamos de admitir la una sin las otras? ¿Quién podia creer que hubiéramos acometido jamás una empresa semejante sin la garantía que nos ofrecian las declaraciones del gobierno, sin la exclusion votada por todas las corporaciones científicas, y especialmente por la junta superior facultativa del cuerpo de ingenieros militares contra el trazado de los Alduides?

No obstante, apenas publicada la ley, volvió á agitarse la cuestion de la línea paralela, y aunque esto por el pronto no fué otra cosa que una prueba ó ensayo de fuerzas, el amago produjo un efecto desagradable, y aunque sin privarnos de la confianza que nos inspiraban los hechos que acabamos de enumerar, nos obligó, sin embargo, á proceder con una justa circunspeccion. Hace un año, poco mas ó menos, la misma cuestion se presentó otra vez, y recientes deben estar en la memoria de todos, los hechos que entonces ocurrieron. La opinion se agitó vivamente; los señores diputados de las numerosas provincias interesadas en ella tuvieron varias reuniones, y la decision que en este caso mostraron en favor de nuestra concesion, así como las simpatías de la opinion pública, nos inspiraron la suficiente confianza para considerar la cuestion como definitivamente terminada.

Desde entonces no vacilamos un momento. A pesar de la crisis financiera que despues sobrevino, á pesar del estado de la Europa, tan poco á propósito para inspirar esperanzas en el porvenir, abordamos resueltamente nuestra grande empresa. Lo resultados de esta actividad están á la vista: entre Madrid y el Escorial las obras adelantan con rapidez; en la parte en que se nos ha permitido trabajar; entre Avila y Alar las obras están casi concluidas, así como de Valladolid á Burgos, por ma-

nera que dentro de quince meses el camino de hierro pudiera estar en explotacion en 362 kils., que es mas de la mitad de la línea general. Esto por lo que respecta á la primera seccion. En cuanto á la segunda, tenemos terminados los estudios, y celebrados los contratos con Alava y Guipúzcoa, que nos obligan á concluir las obras en plazos aun mas cortos que los señalados en la ley concesion, hallándonos, por lo mismo, á punto de inaugurarlas con la misma actividad que en la primera seccion, tan pronto como el Gobierno resuelva sobre los planos que hemos sometido á su aprobacion.

Tenemos además contratos acordados con diversas fábricas para proveernos del material necesario. Estos grandes resultados de nuestros esfuerzos, á la vista de todos, debieran ponernos á cubierto de toda nueva amenaza, y esto es precisamente lo que da motivo á ella, pues uno de los argumentos que contra nosotros se emplea, es el de que, hallándonos ligados con tantos y tan diferentes compromisos con el gobierno, con las provincias citadas, con los empresarios, etc., no nos es dado retroceder. No nos corresponde á nosotros calificar semejante argumento, y preferimos dejar su apreciacion á la lealtad de las Cortés. Llenos de confianza en su justificacion, en su sabiduría y en su elevacion de miras, nosotros preguntaremos solamente si el hecho de haber cumplido lealmente nuestros compromisos debe ser la causa y la razon de que se nos irrogue un perjuicio que apenas sería justo si hubiéramos faltado á ellos; nosotros preguntaremos si es prudente establecer dos líneas de ferro-carril paralelas en una sola region, cuando tantas otras provincias esperan el beneficio de una obra semejante, prometida y no realizada aún. Si el espíritu de empresa se levanta con tanta energia, ¿no valdria mas invitarle á construir las líneas de Andalucía ó de Estremadura, que dirigirle á una empresa nueva, cuya necesidad inmediata de ningún modo se deja sentir? Si esta necesidad aparece irresistible mas adelante, tiempo habrá entonces de ver hasta qué punto ha de ser satisfecha, sin lastimar derechos respetables ni los sagrados intereses de la nacion.

En resumen, el principio que ha dominado en la concesion del camino del Norte ha sido el de la exclusion de dos líneas paralelas. Quedó el Gobierno árbitro de determinar el punto por donde hubiera de abrirse la frontera de España, y nosotros aceptamos su decision.

Sobre esta esplicita garantía, moralmente evidente, hemos contratado; los compromisos que hemos contraido los hemos satisfecho con toda lealtad. Si no se nos perturba en nuestra marcha; si proyectos, cuya utilidad es por lo menos discutible, no vienen á detenernos, dentro de pocos meses estará España en posesion de la mayor parte de esta gran línea del Norte, que debe enlazar entre sí las provincias mas pobladas de la monarquía. Pero todos estos resultados, bien á pesar nuestro, se verán comprometidos, y las provincias interesadas verán frustradas sus legítimas esperanzas, si se desconoce el respetable derecho que invocamos, si prescindiendo de los elevados principios de equidad que deben dominar en los consejos de la nacion, viene á crearse una concurrencia sin ejemplo en la historia de los ferro-carriles de Europa, á la línea que tenemos en construcción.

Dejando al patriotismo y á la conciencia de las Cortés el apreciar las razones sobre que se funda esta esposicion, y aun el completarla en lo que sea necesario, tenemos la honra de reclamar de su justificacion la proteccion del derecho de la sociedad que representamos, y por consecuencia,

Suplicamos al Congreso se sirva desechar el proyecto de construcción del ferro-carril de los Alduides, porque es contrario al espíritu de la ley que otorgó la concesion del del Norte, y bajo cuya salvaguardia tomó á su cargo la construcción de este el *Crédito Moviliario Español*; porque pone en grave riesgo intereses respetables ya creados; porque semejante ejemplo retardaria indudablemente por muchos años la construcción de otros caminos mas necesarios, y porque compromete, en fin, bajo todos conceptos, los intereses generales del país.

Madrid 4 de mayo de 1858.—El presidente, JOAQUIN JOSÉ DE OSMA.—El administrador, IGNACIO DE OLEA.

Los partidarios del ferro-carril de los Alduides, no podian ver ya con calma la oposicion que se iba levantando. Acusaron á la sociedad de Crédito moviliario español de haber faltado á sus compromisos y llevado con mucha lentitud los trabajos de la línea del Norte. La *España* publicó entonces, sin anuencia de la compañía, los siguientes datos y documentos.

Sobre los ferro-carriles del Norte de San Isidro á Alar.

Muchos son los errores que voluntaria é involuntariamente se han esparcido respecto á esta grande obra, burlando con frecuencia la buena fé del público sobre el tiempo transcurrido desde la concesion, sobre el estado de las obras, sobre su progreso y sobre la época que podrán terminarse, ocultando las dificultades independientes de la voluntad de la empresa, que á pesar suyo, han detenido en sobradas ocasiones su marcha, y echando mano, en fin, hasta de la calumnia sobre los medios de ejecucion de que dispone la compañía.

La sociedad ha desdeñado hasta el presente todo género de esplicaciones, pero lo que ha rehusado á la malevolencia, lo debe y lo presenta con respecto al juicio de una autoridad ante la cual se inclina sin violencia.

Hé aquí los hechos sencillos, descarnados, precisos, sin otro comentario que el indispensable para la claridad.

Tiempo transcurrido desde la concesion.

Se ha dicho y repetido que esta concesion databa de muchos años haciendo ascender á tres su fecha los que han hablado con mas moderacion. La verdad es que la real órden de concesion de la seccion de Valladolid á Burgos, es de 23 de febrero de 1856. La que concedió la línea de San Isidro de Dueñas á Alar de 18 de junio de 1856, y la de concesion de las secciones de Madrid á Valladolid y de Burgos á Irun de 21 de octubre de 1856.

Por manera que no es un periodo de tres años el que la compañía ha podido emplear, sino solamente de 17 meses para la mayor parte de la línea, y aun este tiempo legal pronto veremos que no es el verdadero por las muchas deducciones que de él habrá de hacer.

¿Cómo ha empleado la compañía este tiempo?

Estudios.

Todo el mundo sabe que antes de proceder á la ejecucion material de las obras, las compañías concesionarias comprueban exacta y minuciosamente los proyectos que han recibido de la administracion, y esto se hace en todas partes, lo mismo en Francia que en Alemania ó en Rusia, y en todas partes tambien las reclamaciones de rectificacion presentadas por las compañías se examinan, y lo mas frecuente es que se acepten sin que esto disminuya bajo ningún concepto la autoridad si ofende la dignidad de los ingenieros del Estado.

Estas modificaciones eran bien naturales y aun de forzosa necesidad que existian tratándose de un camino que atraviesa tres cadenas de alturas considerables, Guadarrama, los altos de Castilla y los Pirineos.

Respecto á los caminos del Norte y de Alar, cuya estension es de 723 kilómetros, la compañía ha hecho los estudios cuyo pormenor puede verse en la hoja adjunta núm. 1.

Aprobacion de los estudios

El gobierno por su parte mira como un deber examinar con sumo cuidado las pretensiones de rectificacion presentadas por companias. En la hoja adjunta, señalada con el núm. 2, constan las fechas de las diferentes reales ordenes de aprobacion. Por manera, que desde la primera real orden de aprobacion hasta el día, han transcurrido 10 meses solamente (no están aprobados aun los estudios del paso de Guadarrama presentados con posterioridad).

Gestiones despues de la aprobacion.

Però este tiempo no es el verdadero. Como la ley no permite adquirir los terrenos antes de la aprobacion de los planos, la compania no puede proceder á hacer esta adquisicion sino despues de ella, á menos de encontrar una benevolencia excepcional por parte de los propietarios. En unos puntos la adquisicion es fácil y pronta, en otros por el contrario, larga y difícil.

Despues de esto es necesario contratar con los destajistas, organizar las brigadas de los trabajadores, acopiar el material de construccion, reunir los obreros, etc., etc.

Otras dificultades.

A pesar de la benevolencia de S. M., y á pesar de las gestiones mas activas, la sociedad no ha podido obtener aun el permiso de trabajar á la salida de Madrid en una estension de 12 kilómetros.

En el Escorial ha encontrado una dificultad singular. El primer proyecto presentado por los ingenieros atravesaba el extremo del parque del Principe; pero como el camino cruzaba en forma de trinchera á una profundidad del metro y las calles de árboles se conservaban por medio de puentes, este corte del parque no tenia en realidad inconveniente alguno material para la habitacion de S. M. Sin embargo, se hizo saber á la sociedad que el proyecto no era del agrado de S. M., y fué preciso ordenar y ejecutar inmediatamente un nuevo estudio. Pero acontece que la junta consultiva ha aprobado el trazado encarnado y desecha el azul, y la sociedad se encuentra con dos trazados, el uno aprobado por la junta y rechazado en nombre de la reina por el intendente general del patrimonio, y el otro aceptado por el patrimonio, pero rechazado por la junta. Otras dificultades análogas, si bien sobrevenidas en menos elevadas regiones, pudieran mencionarse aquí, pero parece superfluo hacerlo.

Estado de las obras.

A pesar del poco tiempo realmente transcurrido desde la época en que la sociedad ha podido trabajar, hé aqui lo que se ha hecho:

Las esplanaciones de la primera seccion están terminadas en... 112 kilómetros. Idem idem en la segunda en... 24 id. Con balasto y casi concluidas en... 43 id. Además entre Madrid y Burgos se hallan hechas en 23 las obras de... 120 id.

Entre Madrid y el Escorial todas las grandes obras de arte mas largas y mas costosas, tales como los rompimientos de rocas, los grandes viaductos, etc., etc., han sido atacados y se hallan muy adelantados. (El túnel de Torrelodones de 240 metros de largo estará muy pronto abierto en toda su estension). (En Guadarrama, aunque la sociedad no tiene aun la aprobacion de los planos, ha hecho atacar los subterráneos principales).

En la nota adjunta señalada con el núm. 3 se detallan las obras de arte de menos importancia.

Número de obreros empleados.

Table with 2 columns: Location/Category and Number of workers. Includes 'Acopios' and 'Wagones y otros carruajes'.

Todos los acopios necesarios á las obras de arte y puentes en construccion, se hallan reunidos donde se ejecutan los trabajos.

Época en que podrán terminar.

Mas de la mitad de la linea podrá ponerse en explotacion en un plazo de 15 á 18 meses desde la fecha.

Cómo ha podido la sociedad ejecutar tan grandes obras en tan poco tiempo.

Si se compara la fecha de la aprobacion de algunos proyectos con el estado de progreso actual de las obras, fácilmente se advertirá que existe entre los dos términos de esta comparacion una contradiccion absoluta. Hé aqui la esplicacion.

La sociedad en la impaciencia por satisfacer los de las poblaciones interesadas y de corresponder á la presion misma del gobierno mismo, ha tomado sobre sí mas de una vez la responsabilidad de anticiparse á la autorizacion para trabajar. Segura de que los planos que presentaba se hallaban fundados sobre las reglas mas severas de la ciencia, y conformes á los que una larga experiencia ha consagrado en todos los países de Europa; contando por otra parte con que la junta consultiva apreciará la lealtad de su iniciativa y con que en el fondo no sería esta desagradable al gobierno, no ha temido comprometer frecuentemente su responsabilidad, y así es como ha podido obtener los resultados de que va hecha mención. Pero esta iniciativa no le es permitida ya para en adelante, porque la real orden adjunta la priva formalmente de ella.

Contestacion á una calumnia sobre recursos

Despues de negar el estado de adelanto de las obras no se ha podido eludir la precision de reconocerlo, pero entonces se ha esparcido el rumor de que la sociedad las ha ejecutado con la subvencion que la paga el gobierno. La sociedad por toda respuesta se limita á poner á la vista de todos las obras que ha ejecutado, el importe de las sumas que ha recibido del Estado y las fechas en que se ha verificado su cobro:

Table with 2 columns: Amount and Date. Shows payments of 810,000 and 3,520,000 at various dates.

DOCUMENTOS CITADOS.

Núm. 1.º

Estudios.

Table listing studies and their lengths: 'De Madrid á Torquemada', 'Diversas variantes cerca del Escorial', etc.

Table listing routes and distances: 'Vitoria á Tolosa', 'Tres variantes cerca de...', 'Tolosa á Vidasoa', etc.

Proyectos presentados.

Se han presentado los proyectos definitivos de toda la linea, á pesar de las dificultades que se han encontrado en varios puntos donde ha sido necesario hacer hasta tres y cuatro estudios diferentes.

Núm. 2.º

Aprobacion.

Los proyectos han sido aprobados en las fechas siguientes: El de Arévalo á Viana de Cega, en 17 de abril de 1857. Palencia á Herrera, en 25 de abril de 1857. Madrid á las Rozas, en 16 de mayo de 1857. Torquemada á la Quintanilleja, en 5 de setiembre de 1857. San Isidro á Alar, en 1.º de diciembre de 1857. Tolosa á Villabona, en 8 de abril de 1858. Ancieta á Pasages, en 3 de mayo de 1858. Hernani á Ancieta, en id. id. de id. Villabona á Hernani, en id. id. de id. San Isidro á Alar, en 4 de diciembre de 1857.

Núm. 3.º

Obras de fábrica de la linea del Norte de Madrid á Torquemada.

1.ª Puente sobre el Manzanares.—Puente obliquo formado de 5 arcos de 16 m. de luz. Se han concluido de plantar las estacas; las mamposterías de los dos estribos y de un macho están sacadas fuera del nivel ordinario de las aguas; se están plantando las estacas de los recintos provisionales de los otros 9 machos; se ha hecho un acopio bastante considerable de materiales; puente de servicio por la vía férrea; ambas en construccion.

2.ª Puente del Guadarrama, formado de un arco circular de 15 m. de luz que acaba de ser aprobado; se han hecho los acopios para las fundaciones, y se están arrancando de las canteras los materiales de la cimbra.

3.ª Viaducto de Arévalo (sobre el rio Adaja) nuevo proyecto adoptado presentando dos grandes arcos centrales de 31 metros, y 2 arcos laterales de 13 m. 50. Se hallan establecidas todas las fundaciones y se vuelve á trabajar en las mamposterías desde abril de 1858.

Continúan los acopios.

4 y 5. Puentes de Gomez Naharro y de Medina.—Estos dos puentes, que se han de construir sobre el rio Zapardiel, se compondrán cada uno de 9 arcos de 12 m. de luz rebajados á 16; los machos y estribos se hallan fuera del agua; se ejecutan con actividad los trabajos del puente de Medina, de modo que en esta misma campaña se podrá hacer uso segunda vez de las cimbras para el puente de Gomez Naharro; se han completado los acopios.

6.ª Puente de Valdeestillas, sobre el rio Adaja.—Este puente es de grande arco elíptico de 90 metros de luz, abraza todo el cauce de las aguas ordinarias del rio, con dos arcos laterales de 10 m. de luz; las construcciones se elevan á 6 m. sobre el nivel del agua; se hacen acopios con actividad.

7.ª Puente de Viana de Cega.—El puente de Viana de Cega se formará de 3 arcos de 18 m. de luz en arco apuntado, los machos estribos se llevan á 2 m. sobre el nivel de las aguas inferiores, las mamposterías se continuarán con actividad á fines de mayo.

8.ª Puente del Duero.—El puente del Duero ofrece las mismas disposiciones y el mismo estado de adelanto que el de Valdeestillas. Debiéndose emplear de nuevo las cimbras en Valdeestillas, ha sido preciso activar los trabajos.

9.ª Puente de Esgueva.—Este puente formado de 3 arcos de 5 m. de luz está concluido. Se están haciendo actualmente los pulimientos.

10. Puente de Cabezón.—El puente de Cabezón presentará 3 grandes arcos de 23 m. de luz y 6 laterales de 10 m. Los arcos pequeños están concluidos; los machos de los arcos grandes tienen la altura de 3 m. sobre las aguas ordinarias. Se está trabajando en los pulimientos, acopios, cimbras y talle de piedra.

11. Puente del Carrion.—El puente del Carrion presenta 5 arcos oblicuados de 10 m. de luz y ya está concluido. Se están rellenando las juntas.

12. Puente de Torquemada.—Este puente formado de 5 arcos de 18 m. de luz está construido hasta una altura de 9 m. sobre las aguas.

Algunos de estos puentes y viaductos se concluirán en 1858 y pueden hallarse todos concluidos en la campaña de 1859. Hasta el 16 de noviembre de 1857 no han sido aprobados los puentes comprendidos entre Avilas y Torquemada, cuyo trayecto los comprende casi todos.

Pequeñas obras de fábrica de Madrid á Torquemada.

Table with 4 columns: Type of work, Quantity, and Status (concluded or in construction).

Todo lo hasta aqui transcrito va íntegro. Damos á continuacion en extracto los mas notables artículos de la prensa de esta córte y provincias escritos con posterioridad á la publicacion del proyecto.

De la Discusion.

I.

Los pueblos interesados en la del Norte esponian en su apoyo las razones siguientes:

- 1.ª La gran importancia de las provincias de Avila, Palencia, Burgos, Alava, Guipúzcoa, que atraviesa, y de las demas Vascongadas y otras limitrofes á las citadas. 2.ª La conveniencia de que el puerto de comercio á que debe tocar esta gran linea internacional fuera San Sebastian y no Bayona. Y 3.ª La conveniencia de no abrir un paso militar por los Alduides que facilitara una invasion francesa en España.

Por su parte los interesados en la linea de los Alduides se apoyaban:

- 1.ª En que el trazado por los Alduides es mas corto. 2.ª En que si son ricas las zonas de Castilla y las provincias Vascongadas de la linea del Norte, no aventajan en fertilidad á las de Castilla la Nueva, Aragon, el Valle del Ebro y Navarra, que atraviesa la de los Alduides. Y 3.ª Que el ferro-carril no debe ni puede considerarse como un medio de facilitar las invaciones francesas debilitando la defensa de los Pirineos, puesto que un camino ordinario como el que existe actualmente por dicho paso es mas propio que un ferro-carril para el movimiento de los grandes ejércitos.

Asi la cuestion, las Córtes Constituyentes estimaron desde luego mas fuertes las razones en favor de la linea del Norte, y sin decretar nada terminante en contra de la linea de los Alduides, concedieron la subvencion indicada y autorizaron al gobierno para que desde luego subastara la linea del Norte; y con objeto de satisfacer las necesidades de las zonas comprendidas en la de los Alduides, se ordenaron los estudios y despues se subastó y concedió la linea de Madrid á Zaragoza y la de Zaragoza á Pamplona y Alsasua.

Resultó por consiguiente que todos los pueblos de la linea de Madrid á Zaragoza y de esta ciudad á Pamplona en vez de obtener una salida directa á Francia, consiguieron solamente un empalme con la del Norte: empalme costoso, difícil y que alarga considerablemente el trayecto.

Hé aqui la estension de las tres lineas:

Table with 3 columns: Line Name, Kilometers Parciales, Kilometers Totales. Lists routes like 'Primera, linea del Norte' and 'Segunda, linea de los Alduides'.

Mayor longitud de la de Alsasua que la de los Alduides... 74. Mayor longitud de la de Alsasua que la del Norte... 38.

En consecuencia, todos los pueblos comprendidos en la linea de los Alduides por Alsasua, rodean 74 kilómetros para ir á Francia, y este rodeo representa para Pamplona un 70 por 100 de aumento, puesto que por los Alduides dista 105 kilómetros de Bayona y por Alsusua 179.

Además estos pueblos que podrian aventajar 36 kilómetros por su linea en la distancia total de Bayona á Madrid, se encuentran por el contrario aventajados por la del Norte en 38.

Asi las cosas, la Diputacion de Navarra, que no podia mirar con indiferencia la solucion dada por el gobierno á la cuestion, ha pedido la concesion para hacer por su cuenta y sin auxilio del gobierno, su trazado de los Alduides, y el ministro actual de Fomento ha creído conveniente proponer la correspondiente ley á las Córtes.

Por su parte la empresa de la linea del Norte ha visto decretada su ruina en el referido proyecto de ley, y se prepara á paralizar todos sus trabajos si se aprueba.

El conflicto que resulta de esta situacion es grave, y la cuestion general sumamente compleja, porque abraza gran número de cuestiones especiales, entre las que podremos indicar las siguientes:

- 1.ª La cuestion legal. 2.ª La de oportunidad. 3.ª La de respeto á los intereses creados, que envuelve una gran cuestion de crédito nacional. 4.ª La de defensa nacional. 5.ª La economia de libre construccion y competencia de ferro-carriles.

Y 6.ª La de si debe ó no favorecerse al puerto de San Sebastian á costa de varias provincias.

De todas estas cuestiones nos ocuparemos en los artículos siguientes, procurando dar á cada parte interesada la razon en las cuestiones que la tengan, y formulando por último nuestra opinion con entera imparcialidad é independencia de las consideraciones políticas de partido.

II.

La cuestion legal es, entre las especiales que enumeramos ayer, la primera que se presenta á nuestro examen.

Bajo este punto de vista el proyecto presentado por el gobierno falta abiertamente á los arts. 16, 17 y 18 de la ley general de ferro-carriles.

Faltan, los requisitos legales que enumeramos á continuacion en el proyecto de ley de los Alduides:

- 1.ª La memoria descriptiva del proyecto. 2.ª El plano general y los perfiles longitudinal y trasversales. 3.ª El presupuesto de construccion y el anual de reparacion y conservacion de la linea. 4.ª El presupuesto del material de explotacion y el anual de reparacion y conservacion de la linea. 5.ª La tarifa de los precios máximos de peage y transporte. 6.ª Un documento que justifique la entrega por vía de fianza y por parte de la diputacion concessionaria del uno por ciento del valor total de las obras y material de explotacion. Y 7.ª La informacion hecha por el gobierno y prevenida en el artículo 6.º

Se objetará quizás que el gobierno no hace concesion por medio de un decreto, sino que presenta un proyecto de ley á las Córtes, y que estas, así como tuvieron facultades para decretar la ley general, pueden decretar su derogacion en todo ó en parte, ya como medida general, ó ya como medida excepcional aplicada á un caso particular.

Si se admitiera semejante teoria, sería de todo punto inútil decretar leyes generales; y de no establecerlas, el espíritu de pandilla ó de partido, la arbitrariedad y la injusticia, presidirian á la confeccion de las leyes especiales. Las leyes generales tienen por objeto regularizar uniformemente la accion de los ramos á que se refieren, constituyen el derecho comun, determinando con claridad sus limites, prescriben los trámites y reglas á que deben someterse todos los ciudadanos para ejercer sus derechos, y sobre la base del establecimiento previo de sus reglas fundan la igualdad en la ley, y la justicia en dicha igualdad.

Las leyes generales, además, crean intereses bajo la garantía de su estabilidad, porque dentro de los buenos principios de gobierno, su modificacion ó anulacion no puede hacerse mas

que por medio de otras leyes también generales, cuya discusión grave y formal atrae la intervención de la opinión pública, dando abundantes medios para la impugnación y defensa de los intereses á que afectan.

Pero aun en la hipótesis de que hubiera casos en que fuera justo y conveniente derogar en parte una ley general por medio de una especial, el caso que nos ocupa sería escepcion muy importante de esta regla.

Tanto en los pueblos donde la construcción de ferro-carriles está encomendada al Estado, como en los que se hacen exclusivamente por el interés individual, y en los que se verifica por un sistema misto, la concesión de cada línea requiere la aprobación del poder público, previa la instrucción de un expediente formal, cuyos documentos justificativos son los planos, perfiles, presupuestos y demás datos estadísticos necesarios para dar cabal idea de su utilidad. Los ferro-carriles no son empresas que puedan realizarse sin herir en cierto modo el derecho de propiedad, que es uno de los mas fundamentales de las sociedades, y para conceder á una empresa la facultad de hacer expropiaciones forzadas, es preciso que los poderes públicos acuerden su concesión despues del mas profundo, ilustrado y detenido examen.

Nosotros, que en economía política pertenecemos á la escuela mas liberal que en materia de ferro-carriles, creemos que el optimismo está en el sistema de las concesiones á perpetuidad, sin subvención del Estado ni intervención del poder público en las tarifas y explotación de las referidas vías, opinamos, sin embargo, que para conceder la facultad de espropiar forzosamente, es indispensable un examen previo del asunto, apoyado con todos los datos necesarios para demostrar la utilidad pública de la obra. De lo contrario, las expropiaciones forzadas serán la violación de uno de los mas sagrados derechos del hombre.

Ademas, como el sistema que se sigue en España es el de conceder las líneas con una crecida subvención del Estado, cuando se trata de una sin subvención, pero cuya existencia depende de otra que se construye con ella, el gobierno debe examinar si la línea no subvencionada se apoyará en la que se hace con fondos públicos para perjudicar los intereses de los mismos contribuyentes que pagan la subvención. Razones son estas que, á nuestro parecer, demuestran cumplidamente que las prescripciones de los artículos 16, 17 y 18 de la ley general de ferro-carriles, no deben alterarse ni derogarse, aprobando el proyecto de ley que nos ocupa.

Bajo este punto de vista, la cuestión legal es contraria al ferro-carril de los Alduides, y el ministerio que propone la concesión sin previo levantamiento de planos, perfiles y demás estudios, es digno de severa censura.

Por lo demás, la ley general de ferro-carriles no se opone á que se conceda la línea de los Alduides, una vez cubiertas las formalidades prescritas en los artículos citados. No obstante, en el dictamen de la comisión del Congreso que entendió en la confección de dicha ley, se enumeraban dos líneas de servicio general desde Madrid á Francia, y las dos debían terminar en Irun. Era la primera la del Norte por Valladolid y Burgos, y la segunda la que hoy denominamos de Alsásua por Zaragoza, prueba evidente de que aquella comisión era opuesta al paso por los Alduides.

Las Cortes suprimieron en la ley la enumeración de las líneas generales, y por tanto quedó abierta la puerta á la gestión de los amigos de la línea de los Alduides; pero en la real orden de 8 de agosto de 1857, aprobando el proyecto, pliego de condiciones y tarifas para el ferro-carril de Zaragoza á Alsásua, se hacía entre otras la prevención siguiente:

6.º Para evitar que en ningún caso dos líneas, y especialmente si son subvencionadas por el Estado, recorran el mismo trayecto, se ha servido también disponer S. M. que la concesión de este ferro-carril se otorgue con la condición de que se empalme con el de Madrid á Irun, se fijará en su caso por una ley entre Irun y Alsásua, si así fuese conveniente, en el punto que de los estudios verificados al efecto, resulte mas ventajoso á los intereses públicos, en el supuesto de que la subvención de la línea de Zaragoza ha de ser proporcional á la longitud que definitivamente se le demarque.

Esta prescripción tiene también su apoyo en una ley hecha en Cortes.

El artículo 3.º de los adicionales á la ley de 11 de junio de 1856, autorizando al gobierno para otorgar á la Sociedad general de crédito mobiliario español, la concesión de las secciones 1.ª y 3.ª del Norte, dice lo siguiente:

Se autoriza al gobierno para que se saque á pública subasta, con arreglo á la ley general de ferro-carriles y á las condiciones que en este proyecto se fijan, las secciones de Madrid á Valladolid y el camino de hierro que partiendo de Zaragoza y pasando por Tudela y Pamplona vaya á empalmar en Alsásua con el del Norte; considerándose esta línea como general para todos los efectos de la citada ley (la general de ferro-carriles). Si llegase á educar la concesión hecha por el artículo 1.º desde Alsásua á San Sebastian, la empresa que se forme para la construcción del camino, podrá continuarle hasta San Sebastian.

De todas estas disposiciones aparece que el pensamiento formulado contra el camino de los Alduides en el dictamen de la comisión de las Cortes que entendió en la ley general, fue confirmado en cierto modo por la ley de concesión al Crédito mobiliario, y despues lo fué mas esplicitamente en la real orden citada de 8 de agosto de 1857, relativas al ferro-carril de Alsásua. Mas, á pesar de estos antecedentes, la verdad es que ni en la concesión al Crédito mobiliario, que constituye un verdadero y respetable contrato, existe la prohibición terminante y esplicita de construir el ferro-carril de Pamplona á los Alduides; existe si una garantía indirecta de que dicho ferro-carril no sería concedido, y la fuerza de esta garantía es lo que examinaremos al tratar las cuestiones de derechos adquiridos y de oportunidad.

III.

Despues de la cuestión legal nos corresponde tratar las de oportunidad, de respeto á los intereses creados y de crédito nacional.

¿Es oportuna la presentación del proyecto de ley de los Alduides?

¿Lástima por su inoportunidad intereses legitimamente creados y dignos del mayor respeto?

¿Afecta al crédito nacional?

Estas tres cuestiones están de tal modo enlazadas entre si que en realidad constituyen una sola; se refunden ó sintetizan en la primera, en la de oportunidad.

Así es que los que como nosotros, creen que el proyecto es inoportuno, lo consideran también atentatorio á intereses adquiridos y contrario al crédito nacional.

Y es que el ferro-carril de los Alduides, descartada la cuestión de oportunidad, es una línea conveniente, lo mismo bajo el punto de vista económico que bajo el político: es que el ferro-carril de los Alduides llegada la ocasión de su oportunidad se construirá con beneplácito de todos; y es mas, que hasta la empresa del ferro-carril del Norte, si comprende entonces sus verdaderos intereses, como de seguro los comprenderá, será la primera á influir para que esa línea se construya, según pensamos demostrar en esta serie de artículos.

Quizá algunos de los interesados en la línea de los Alduides extrañen, que reconociendo como reconocemos la conveniencia política y económica de ese camino, demos tal importancia á

las razones de oportunidad, que las consideremos suficientes para pedir enérgicamente el aplazamiento de su construcción.

Pero esa estrañeza, nos lisonjeamos de que desaparecerá cuando oigan nuestras razones, cuando les demos que el golpe que recibiría hoy nuestro crédito político y mercantil con la concesión de la línea de los Alduides, no solo paralizaría las obras del ferro-carril del Norte, sino que afectaría gravemente á todas las demás líneas en construcción ó en proyecto inclusa la misma favorecida de los Alduides.

Hoy la situación del mercado no se encuentra desahogada. El estado político retrae de los negocios á los capitalistas: la desconfianza existe porque nadie prevee cual será el desenlace de la situación anómala, indecisa entre la libertad y la reacción, entre el orden y la guerra civil, que estamos atravesando. Así es, que las obras del ferro-carril del Norte se construyen con actividad sin contar con los recursos que naturalmente ofrecería una situación política mas firme y despejada. La sociedad de Crédito Mobiliario sigue la construcción con sus propios recursos, sin haber formado todavía la compañía especial para el ferro-carril.

Ahora bien; si en momentos tan delicados, cuando la Europa principia apenas á reponerse de la última crisis; cuando todavía sentimos los efectos de haber suspendido la desamortización, cuando se halla tan vivo en los mercados extranjeros el recuerdo de los efectos retroactivos de la legislación de sociedades anónimas de 1847, tan presente el fatal arreglo de la deuda de 1851, palpitante todavía la cuestión de los cupones del antiguo 5 por 100 y grabada en la imaginación de todas la informalidad con que se hacían y anulaban concesiones y contratos de ferro-carriles; si en estos momentos, repetimos, se obligara con la aprobación prematura é imprudente del proyecto de ley de los Alduides á que el Crédito Mobiliario suspendiera las obras del ferro-carril del Norte y se arruinara en consecuencia ó por lo menos se pusiera en liquidación con grandes pérdidas, el golpe dado á nuestro crédito público é industrial sería terrible, fatal, irreparable en muchos años. Sus efectos se harían sentir inmediatamente sobre el crédito de las demás empresas y compañías: lo mismo las sociedades que los banqueros particulares, todos sin distinción sentirían los funestísimos efectos del descrédito que semejante acontecimiento imprimiría en los mercados extranjeros y aun en los nacionales á todos los negocios de España. La misma diputación de Navarra, interesada en el ferro-carril de los Alduides, sufriría las consecuencias del descrédito general y por querer anticipar el periodo oportuno para la construcción de su camino, lo único que obtendría sería el tardío desengaño de haberlo aplazado indefinidamente.

Aun en el caso, para nosotros muy dudoso, de que cuente en caja los fondos necesarios para construir un camino tan lleno de dificultades como el de los Alduides, sufriría las malas consecuencias de una concesión inoportuna por el embarazo que el descrédito general ocasionaría en las empresas constructoras de Madrid á Zaragoza y de esta ciudad á Tudela y Pamplona.

Es preciso tener muy en cuenta que aun cuando ni la ley general de ferro-carriles, ni la de concesión al Crédito Mobiliario de la del Norte prohíben terminantemente la construcción de la línea de los Alduides, es evidente que al decretarse en la segunda la de Zaragoza á Alsásua por Pamplona, se dió una garantía formal al Crédito Mobiliario de que la del Norte podría concluirse.

De lo contrario, sabiendo como todos sabemos que el interés, bien ó mal entendido, del gobierno francés es llevar su línea desde Bayona á los Alduides, y no á Irun, ¿cómo se hubiera jamás atrevido ninguna empresa á acometer la línea del Norte para llegar á Irun y quedarse allí estancada?

No existe una prohibición en la ley: pero al discutirse, fué rechazada por las Cortes una enmienda de los diputados de Navarra, enderezada á favorecer la construcción de dicha línea: hay también los dictámenes de varias corporaciones facultativas, que fundándose en razones mas ó menos aceptables, opinaron contra dicho camino. En virtud de estas decisiones parlamentarias, de esta unanimidad de la opinión, la sociedad del Crédito mobiliario se arriesgó á encargarse de la construcción de la línea del Norte, negocio que de ningún modo hubiera emprendido á no contar con estas seguridades.

Hoy ya no estamos en el caso de discutir nuevamente la conveniencia de la línea de los Alduides, porque ante todo, es preciso respetar los intereses creados bajo la salvaguardia del honor nacional.

Anemas, la cuestión no estriba en un inconveniente deseo de impedir á Navarra su comunicación directa con Francia, sino en que es de todo punto forzoso asegurar á la línea del Norte su comunicación con Bayona, y esto solo podrá considerarse seguro el día en que la locomotora recorra el trayecto entre dicha ciudad de Bayona á Irun.

Es, pues, indudable que el proyecto de ley de los Alduides es inoportuno, que su inoportunidad perjudica grandes y legítimos intereses creados á la sombra de la ley, y que la ruina de estos intereses, hiriendo profundamente nuestro crédito nacional, lastimaría gravemente los de las demás empresas, inclusa la misma del ferro-carril navarro.

IV.

A la par que hemos sostenido y demostrado una opinión tan desfavorable á la línea de los Alduides, hemos sostenido que esta línea de Navarra, salvada la cuestión de oportunidad y despues de terminada la del Norte, se ejecutará con beneplácito de todos y aun quizás con el apoyo y auxilio de la del Norte, siempre que bajo el punto de vista facultativo resulte posible y bajo el económico aparezca conveniente á los intereses navarros.

Hoy vamos á reforzar esta opinión respecto á la oportunidad demostrando que dentro del mejor sistema económico-político de construir ferro-carriles, dicha oportunidad es de grande importancia y mucho mas dentro de un sistema rodeado de inconvenientes como el que se practica en España.

Desde el momento en que el Estado toma la iniciativa en la construcción de ferro-carriles, su conducta debe en un todo imitar el giro que tomaría un particular muy rico que fuera único propietario de todo el territorio español. Y este único propietario, al calcular las vías que le convenia construir para ponerse en comunicación con Francia, ¿á qué reglas se hubiera atenido?

En primer lugar habría dicho: «Los ferro-carriles al principio viven mas del movimiento y riqueza de los puntos intermedios del trayecto que recorren, que del movimiento y riqueza de los puntos extremos de donde arrancan y á donde terminan, si bien mas tarde la influencia de estas vías aumenta considerablemente el movimiento de los referidos puntos extremos. En consecuencia, en las primeras líneas no me conviene tanto seguir el trazado mas corto entre dos puntos importantes, como el que atraviese centros de población mas numerosas y de producciones mas ricas, y despues, cuando ya el movimiento entre las estremidades sea considerable, me convendrá hacer ramales ó líneas que acorten la distancia total, aun cuando sean paralelas á la primera.»

En virtud de esta teoría justificada por la práctica, el supuesto propietario hubiera entrado desde luego á comparar las

dos líneas, del Norte y de los Alduides, y bien pronto hubiera encontrado que la de Madrid á Avila, Valladolid, Palencia, Burgos, Vitoria y S. Sebastian, la que por medio de ramales ó líneas ya en construcción, debe ser la arteria principal de los puertos de Galicia y Asturias, de Santander y Bilbao, reclamaba bajo todos conceptos la primacía.

Pero si á estas poderosas razones se hubiera añadido que el punto forzoso de arribada era Bayona, y que el gobierno francés, así como tiene mucho interés en construir la de los Alduides, resiste hacer la de Irun, entonces habría decididamente resuelto no construir la de los Alduides, interin no hubiera terminado la del Norte, hasta empalmar con la línea francesa.

Esta es la conducta que el interés bien entendido hubiera aconsejado á un particular, y es la que ha seguido y debido seguir la nación española considerando sus intereses en conjunto y no con relación á una localidad.

Por lo demás, ¿quién lo duda? despues de terminada la línea del Norte, vendrá necesariamente la época en que será forzoso abrir la comunicación entre Francia y España por los Alduides. Y no solo esto, sino que quizás entonces sea conveniente hacer una línea directa desde Tudela á Madrid, intermedia entre la del Norte y la de Zaragoza, porque no solo no hay paralelismo entre esas dos líneas que, partiendo de un mismo punto para llegar á otro, se separarán una de otra cuatro grados, cerca de 80 leguas, sino que en tan vasta zona caben y serán convenientes en su día otras varias líneas.

Así ha sucedido en todas partes. Antes de cumplirse los 12 años de abierto el camino de Londres á York por Birmingham, se ha tenido que construir una línea mas directa para economizar 64 kilómetros, y esta nueva línea paralela y rival, no solo no ha impedido los progresos de la antigua, sino que ha contribuido á ellos. Ejemplos de estos podríamos citar infinitos si no temiéramos estendernos demasiado. A los lectores que gusten estudiar la materia, les remitimos á las obras de Mr. Teiserenc, Mr. Chevalier, Taylor, Perdonnet: Ponceau, doctor Lardner, Belpaire y otros muchos que ahora no recordamos.

El paralelismo de las grandes vías existe donde quiera que está muy adelantada la construcción de los caminos de hierro; pero en las primeras construcciones, ni se suele seguir el trazado mas corto, ni tampoco se arriesgan las empresas á construir bajo el peligro de la competencia, sino en zonas ricas y pobladas como, por ejemplo, la de Cataluña.

La razon de favorecer en lugar de perjudicar el paralelismo despues de cierto tiempo, consiste en que la relación entre el movimiento parcial de los puntos intermedios de la línea con el movimiento total es mucho mayor que la del movimiento entre los extremos. Véase un ejemplo notable de dos líneas que ambas sirven para ir de París á Londres. La primera de París á Boulogne tuvo en 1852 un movimiento total de viajeros de 1.902,867, y de estos el 96 por 100 recorrió solo una parte de la línea y solo el 4 por 100 anduvo toda la línea. Tomada la circulación general, resultó que cada cien kilómetros recorridos, 76 los anduvieron viajeros parciales y el resto los viajeros generales.

La segunda línea de París á Calais tuvo un movimiento de 2.391,991 viajeros, de los que 98 por 100 fueron de curso parcial, y solo 2 por 100 de curso total, y de cada 100 kilómetros 88 recorrieron los viajeros parciales, y 12 los que recorrieron la línea entera. Estos números demuestran que aun cuando los viajeros de curso total se hubieran reconcentrado en una sola de las dos líneas, hubiera sido imprudente subordinar el trazado á esta ventaja sacrificando una gran parte de los puntos intermedios. Demuestran ademas que como el paralelismo de dos líneas nunca puede ser absoluto, la que se construye nuevamente sirve de prolongación á la antigua, poniéndola en comunicación con la zona que atraviesa; y aunque la nueva quite á la vieja parte del tráfico de los puntos intermedios que es mucho mas importante, la línea antigua en lugar de perder gana considerablemente.

En el movimiento de mercancías se observa una diferencia también muy importante, si bien no tan grande como en el de viajeros.

En el ferro-carril de Strasburgo á Bale en 1846, el curso parcial de mercancías, fué de 54,522 toneladas, y el de extremo á extremo de la línea solo de 1,573 toneladas. En el de París á Strasburgo en 1854 el curso parcial de 87,716 toneladas, y el de extremo á extremo solo de 8,151. (Datos de Mr. Belpaire Mr. Teuserenc y Mr. Perdonet).

En resumen, venimos siempre á parar en que la línea de los Alduides es hoy inconveniente por inoportuna y que concluida la del Norte, será tan conveniente que sin que pueda nadie impedirlo se hará, por supuesto en la hipótesis de que sea físicamente posible.

V.

Si para proporcionar un poco mas baratos los servicios de puerto á cierta parte de la provincia de Navarra,—parte muy pequeña, insignificante—se obliga á pagar mucho mas caros estos servicios á las provincias Vascongadas y las de Castilla, es evidente que no conviene la baratura que pueda resultar en favor de Navarra, puesto que es á costa de imponer sacrificios de mucha cuantía á un número inmensamente mayor de consumidores.

La diferencia entre la distancia de Pamplona á San Sebastian por Alsásua, y la de Pamplona á Bayona por los Alduides, resulta á favor de San Sebastian. Al puerto español hay la distancia siguiente:

De Pamplona á Alsásua. 49 kilómetros.
De Alsásua al Valle de Oria. 11
Del Valle de Oria á San Sebastian. 38

Total. 98
Al puerto francés hay desde Pamplona. 105
Mayor distancia del puerto francés. 7 kilómetros.

Si á estos siete kilómetros se agrega el mayor coste proporcional que deberá tener el trasporte por la línea de los Alduides á causa de que exigirá curvas de radio excesivamente pequeño y pendientes en extremo forzadas, resultará que á los intereses de Pamplona, y toda la parte baja de Navarra comprendida entre dicha ciudad y Tudela, á toda la Rioja, á Zaragoza y demás puntos de la zona aragonesa les conviene mucho mas servirse del puerto de San Sebastian que del de Bayona.

Por otra parte, el puerto español no impone al comercio mas que un solo pago de derechos de aduana, mientras que en el de Bayona, aparte del registro y derechos de la aduana española, habría que satisfacer en la francesa por lo menos los de tránsito, sufriendo los correspondientes registros, y sometiendo á esas vejatorias formalidades de las aduanas del vecino imperio, que son mas molestas é incómodas que las nuestras.

De manera que en la cuestión de puerto, tan importante para el comercio directo con Inglaterra, con la costa de Francia, las de Bélgica, Holanda, Dinamarca, ciudades Anseáticas, Rusia y Suecia en el Báltico y Noruega, con las costas de España desde la Cantábrica hasta la de Portugal y con el resto del globo, Navarra lo mismo que Aragon están todavía mas interesa-

das en ir á buscar el puerto de San Sebastian por Alsásua, mejor que el de Bayona por los Alduides.

Cierto es que desde Tudela hay otra línea proyectada á Miranda y Bilbao; pero esta línea hasta Miranda solamente mide 160 kilómetros, y su ejecución ofrecerá bastantes dificultades: desde Miranda á Orduña y desde este punto á Bilbao desconocemos la distancia, mas no creemos ir muy desacertados calculándola sobre el mapa en otros 80 kilómetros: en total, desde Tudela 240 kilómetros, en lugar de 205 que median entre dicho Tudela y San Sebastian.

De cualquier modo que se considere, siempre aparece que los intereses de Navarra y Aragón aconsejan ir á buscar con preferencia el puerto de San Sebastian por Alsásua, mejor que el de Bayona por los Alduides.

Es más, en este punto, si el gobierno francés procediera en el estudio de sus intereses con la guía de los buenos principios económicos, preferiría la línea de Irun á la de los Alduides. Quizá parezca algo paradójica y un tanto atrevida esta proposición; pero á poco que se medite sobre ella, se hallará la demostración de su verdad.

La línea de Irun podrá en comunicación por tierra á los puertos de Bayona, Pasages, San Sebastian, Bilbao, Santander y otros muchos. Además facilitará el comercio terrestre de toda la zona que baña el Duero y la que riega el Duero con dicho puerto de Bayona, mientras que la línea de los Alduides solo comunica con la gran cuenca del Ebro y sus tributarios.

Y si bien es verdad que el comercio marítimo se repartirá entre Bayona, San Sebastian, Pasages y Bilbao, en cambio no es menos cierto que la facilidad de comunicaciones terrestres y la riqueza que estas comunicaciones atraerá á los puertos españoles, aumentará de tal manera el comercio general, que aun á los franceses les corresponderá un aumento mayor que el que oblidarian disfrutando aisladamente un monopolio mercantil. No tenemos tiempo ni espacio para desenvolver esta teoría económica; pero para probar de un modo práctico su exactitud, basta recordar que en ella se funda la conveniencia mercantil de las ferias y mercados. Consiste en que cuanto mayor estension se da al mercado, mayor número de consumidores acude y mayores ganancias obtienen los comerciantes. Del mismo modo, cuanto mas fáciles son las comunicaciones terrestres entre los puertos, mas cantidad de productos del interior acude á cada uno, y cuanto mayor es el número de puertos seguros y bien provistos que ofrece una costa marítima, tanto mayor es el número de buques que acude á ellos. Los armadores y capitanes mercantes calculan que si hace mal tiempo y no pueden arribar á uno, arribarán á otro; que si no les es fácil vender en uno lo harán en otro, y que si no hallan carga ó flete en uno, cargarán en otro. Tienen menos riesgos de naufragio, mas probabilidades de venta y menos de volverse en lastre.

No es este el único asunto en que el gobierno francés ha cometido graves errores económicos, ni tampoco es peculiar del sistema actual de gobierno de la Francia el cometerlos.

VI.

De propósito hemos dejado para nuestros últimos artículos varias cuestiones difíciles de resolver de una manera concluyente por falta de suficientes y seguros datos, pero cuyas soluciones pueden apreciarse aproximadamente.

Es la primera mercantil y consiste en hallar cuál de las dos líneas importa mas á Navarra para su comercio de importación y exportación.

Para tratar bien esta cuestión, deberíamos poseer datos exactos del comercio de Pamplona y demás ciudades importantes de Navarra con Francia y con los puertos de San Sebastian y Pasages; pero estos datos no existen. Quizá por los portazgos y fieltos de puertas pudieran obtenerse algunas noticias.

A falta de ellas es fuerza acudir á los cuadros generales del comercio exterior de España; pero en sus estados no se especifica el peso, ni la clase de mercancías que han sido importadas y exportadas por cada aduana. Solo aparece el valor total de dichas mercancías y los derechos que han satisfecho, de cuyos números resulta: que durante el trienio de 1854, 55 y 56 el movimiento mercantil de Navarra con el extranjero, no llega á un 8 por 100 del que tiene Guipúzcoa; que entre las cuatro aduanas de Navarra representan un tráfico que solo asciende á un 23 por 100 del que se hace por la aduana terrestre de Irun; que á la par que por la aduana navarra de Elizondo, colocada en la zona de los Alduides, aduana que, desde 1855, substituyó á la de Dancharinea, no se observa aumento notable mercantil en el trimestre, en la de Roncesvalles, situada mucho mas cerca de los Pirineos aragoneses, se ha notado una progresión verdaderamente geométrica en su movimiento mercantil, y en la guipuzcoana de Irun, otra progresión creciente, tambien extraordinaria.

Es decir, que á pesar de haberse facilitado el comercio terrestre entre Navarra y Francia por los Alduides, á beneficio de la apertura de la carretera de Madrid á Soría, Tudela y Pamplona, el paso de los Alduides es el único que ha permanecido estacionario, mientras que los de Irun y Roncesvalles, situados el primero á la izquierda y el segundo á la derecha de dichos Alduides, han duplicado el uno y octuplicado el otro su movimiento mercantil.

¿Se quiere prueba mas concluyente de que á Navarra no le conviene, al menos hoy, el paso á Francia por los Alduides? Y por otra parte, ¿qué significa un movimiento mercantil de 6 á 7 millones de reales, para alimentar una línea tan larga y costosa?

Algunos defensores apasionados de la línea de los Alduides, han amontonado datos, suponiendo un movimiento de viajeros y mercancías que han hecho subir hasta 109,500 de los primeros, y 80,000 toneladas de las segundas; pero ¿dónde están las pruebas de tan enormes y exageradas cifras? Y por otra parte, aun cuando fueran ciertas, ¿dónde está la prueba de que su paso á Francia sería por los Alduides y no por Roncesvalles?

Entre toda la frontera del Pirineo contando la importantísima parte de Cataluña, no llegó en 1858 á exportarse medio millón de arrobas de vino que es el artículo que mas alimento dió aquel año á dicha exportación, y si de esta insignificante partida descontamos lo que corresponde á las aduanas de Cataluña Aragón y Guipúzcoa, ¿qué les quedará á las de Navarra?

De modo que para obtener una economía de distancia entre ciertos puntos de Navarra y Francia y sobre un movimiento mercantil insignificante, tendria Navarra que renunciar á una línea como la de Alsásua que la pondrá en comunicación directa, y la mas inmediata, con los puertos de las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander. Véase ahora cual es la importancia del movimiento mercantil de dichas tres provincias, segun los datos oficiales del mismo trienio:

Año	Rs. vn.	Total comercio de las tres provincias en cada año.	Total comercial de España en cada año.
1854.			
Guipúzcoa.....	90.683,378	409.024,495	1,807.250,136
Vizcaya.....	105.400,840		
Santander.....	212.940,277		

1855.			
Guipúzcoa.....	151.439,665	629.122,240	2,253.124,815
Vizcaya.....	142.178,918		
Santander.....	335.503,657		
1856.			
Guipúzcoa.....	132.379,855	581.932,069	2,367.785,186
Vizcaya.....	110.295,606		
Santander.....	339.256,608		
Total del trimestre.....	1.620.078,804	6,458.159,137	
Término medio.....	540.026,268	2,152.719,712	

Resulta, por consiguiente, que mas de la cuarta parte del comercio total de la Peninsula española se hace por los puertos y fronteras de las tres provincias, de las cuales los partidarios de la línea de los Alduides quieren alejar á Navarra, sin otra compensación que la de acortar la distancia á Francia y á costa de construir uno de los ferro-carriles mas difíciles de ejecutar y explotar de cuantos se conocen en Europa, segun demostraremos en otro artículo.

No: á Pamplona y á toda Navarra, lo mismo la alta que la de la ribera, lo que la conviene en la actualidad es un camino que en el mas breve tiempo posible la ponga en comunicación directa con los puertos españoles del mar Cantábrico. Solo así podrá la capital de Navarra convertirse en la factoría y centro general del comercio de esta provincia, facilitando la exportación de sus ricos productos, no solo á Francia, sino á Inglaterra, á las costas de Holanda, de Alemania, de los mares Báltico y del Norte, á la América y al resto de Europa.

VII.

Pasemos ahora á hacer la comparacion facultativa de las líneas del Norte y de los Alduides desde Pamplona á Bayona.

La distancia del trayecto desde Bayona á la frontera española, es de 71.513 metros.

La de la parte española hasta Pamplona, es próximamente de 36.000 "

En total, unos 108 kilómetros,

ó sean 3 mas que los 105 que hemos estampado en nuestras artículos anteriores, tomándolos de un artículo publicado por la citada Revista de obras públicas.

Hay un túnel internacional de 5,350 metros á una profundidad de 330, y en pendiente de 27 á 30 milésimos.

Hay además, en la parte francesa, otros 13 túneles, que en total miden aproximadamente 2,650 metros.

Desde encima de los Alduides al Puerto de Urriague la pendiente es de 3 por 100.

Las curvas de 300 metros de radio son numerosas.

Las obras de arte costosísimas, porque se necesitan muchos y grandes viaductos, puentes, muros de sostenimiento. Estos datos proceden de un estudio hecho por ingenieros franceses.

Segun D. Francisco Coello, autoridad de las mas competentes en la materia por los grandes trabajos que está ejecutando y los datos que tiene reunidos para la publicación del Atlas de España, el trazado por los Alduides en la parte española, sigue completamente el valle del río Arga, llamado tambien Esteribar, antes de su union con el Uzama, pasando por las fábricas de Eugui, y cruzando la cordillera pirenaica, cerca del monte Adi ó Hadi. El desarrollo de toda esta línea hasta la divisoria, pasando por cerca de Villaba, Huarte, Zurian, Larrasoana, Zubiri, Urtásun y las fábricas vieja y nueva de Eugui, es de 38 kilómetros, medida con todo detalle en un escelente plano de 19.000 que dicho señor Coello posee, y en los magníficos planos de la demarcación de límites entre España y Francia, contando con las vueltas del río, que es necesario contornear, y con aquellas que puedan salvarse; debiendo advertir que por la angostura general del valle, y por los tornos violentos que presenta el río, habrá que abrir la caja en muchos puntos por medio de grandes desmontes ó túneles en las laderas inmediatas, y cruzarlo repetidas veces, ó bien variar su cauce, exigiéndose para ello grandes gastos. No es esto, sin embargo, lo que constituye la dificultad, ó mejor diremos, imposibilidad de este trazado: ya hemos dicho que debe cruzar la divisoria cerca de la montaña de Hadi: la altura de esta es de 1.394 metros; y aunque supongamos que pueda hallarse paso á 1.300 y aun reducirlo á 1.200 con algun túnel, que tendria que ser de gran longitud, siempre resultará un desnivel de mas de 700 metros respecto de Pamplona, lo que obligaría á establecer una continuada pendiente de mas de 18 por mil, necesitándose ir faldeando de continuo desde Pamplona por laderas fuertemente accidentadas é interrumpidas por numerosos barrancos, y aun arroyos de importancia.

Todavía existe otra dificultad mucho mayor: del lado de Francia se encuentra el pueblo de Saint-Etienne de Baigorry á 168 metros sobre el nivel del mar, distante tan solo 18 kilómetros en línea recta desde la cumbre, y 26 contando todos los recodos que hacen las vertientes que forman el río Bayunza, afluente de La-Nive, de suerte que hasta aquí, y aun despues de rebajada la divisoria á 1.200 metros, es preciso descender sin interrupción con pendientes de CUATRO POR CIENTO. Tal vez creieran algunos que era posible ir faldeando todas las crestas del Pirineo para buscar la pendiente admisible; pero juzgamos escusado el detenernos á rebatir esta idea, que no puede abrirla ninguno que conozca la naturaleza de esta cordillera, tan fuertemente accidentada. Por lo demás, si fuese posible vencer este desnivel, ya desde Baigorry se comunicaria sin dificultad hasta Bayona por las orillas de los citados rios de Bayunza y La-Nive en distancia de 50 kilómetros.

De manera que, segun esta esplicacion del señor Coello, su línea tiene todavía 2 kilómetros mas, y exige en la seccion española una pendiente seguida de 18 milésimos en 38 kilómetros, lo cual supone que para disminuir los dos kilómetros es forzoso aumentar la pendiente ó perforar la montaña por un punto mas bajo, aumentando asimismo y proporcionalmente todas las obras y dificultades, y como no debe adoptarse nunca una inclinación tan fuerte en semejante estension, ni un terreno accidentado en extremo, tampoco admite una rasante seguida, tanto para los trozos horizontales que exija, como para las contrapendientes hay que perder una buena parte del desarrollo total de la línea. elevando las rampas en varios puntos al 2 y medio, y aun al 3 por 100, que es precisamente lo que han hecho los ingenieros franceses.

Por la parte de Francia, la cuestión, como demuestra el señor Coello, es mucho mas grave: una pendiente general de 4 por 100, aunque rebajando la perforación del túnel, resulta menor, siempre quedará por lo menos en 3 por 100 si es que no es preciso forzarla en algunos casos al 3 y medio.

Resulta, pues, que cotejadas las escasas noticias que tenemos del trazado proyectado por los ingenieros franceses con la interesante y científica descripción del Sr. Coello, el ferro-carril por los Alduides aparece de una realización, sino imposible, por lo menos inadmisibile. No hay forma, dentro de los conocimientos y medios de tracción actuales, para explotar económica-

camente una línea de 108 kilómetros dividida en dos pendientes seguidas, una de 2 y otra de 3 por 100. Saldría el transporte de mercancías tan lento y mas caro que por las carreteras ordinarias.

En pendientes de dos y medio por ciento, y curvas de 300 metros de radio, cada tren debería llevar dos locomotoras; arastraría solo 100 toneladas, ó sea la séptima parte de lo que arastran en un camino cuyas pendientes máximas no pasen del uno y medio, y están compensadas con otras mas suaves y con trozos horizontales. La velocidad máxima no podría pasar de 12 á 13 kilómetros á la subida, en vez de 40 á que marcharian en un ferro-carril regular.

Veamos ahora las circunstancias del trazado desde Pamplona á Bayona por Alsásua y San Sebastian.

La primera seccion hasta Alsásua tiene 48 kilómetros y 632 metros: las curvas esceden, por regla general, de 500 metros, y solo hay dos proyectadas al radio minimo de 300. La pendiente máxima es á 1 y 47 céntimos por 100 en una rasante de 942 metros; es decir, que la rasante mas inclinada no llega al uno y medio por ciento, ni tampoco á un kilómetro de longitud. No hay túnel ninguno en esta seccion.

Respecto á la segunda seccion de Alsásua al valle de Oria, tenemos noticia de dos estudios. El primero, hecho por una comisión de ingenieros compuesta de los señores Vildósola, Alan y Estibaes, comprende todo el proyecto del trozo de ferro-carril del Norte desde Vitoria á San Sebastian. La parte mas difícil es la comprendida entre Alsásua y el valle de Oria: es forzoso bajar á dicho valle desde una altura de 500 metros. La longitud de esta seccion es 41 kilómetros; hay obras ciertamente considerables y pendientes fuertes; pero que no pasan del uno y medio por ciento.

Y en el valle de Oria sigue el trazado de la tercera seccion hasta Irun por dicho valle, venciendo algunas dificultades. Entre Alsásua é Irun se han proyectado varios túneles, pero los tres mayores son uno de 1.800 metros, y dos de 800. Las pendientes máximas están reconvertidas en la bajada al valle de Oria, y no pasan, como dejamos dicho, de 1 1/2 por ciento. Solo hay cuatro ó cinco curvas de corto radio.

En los 34 kilómetros que mide la línea francesa, desde Irun á Bayona, la pendiente mas fuerte solo es de 1 1/2 por 100, y de un kilómetro de larga.

Esta línea, por tanto, se encuentra dentro de escelentes condiciones para la explotación: las máquinas podrán conducir por ella trenes de 600 á 700 toneladas á la velocidad de 40 ó 42 kilómetros por hora.

El otro estudio hecho para la bajada de Alsásua á Besain, en el valle de Oria, fuerza las pendientes hasta el 2 por 100, y distribuye las rasantes del modo siguiente:

8 rasantes á nivel.	5.100 metros.
11 — de menos de uno por ciento.	9.800 —
9 — entre uno y dos por ciento.	23.500 —

28 rasantes en total, que miden. 38.400 metros.

La mitad del trazado está en alineación recta: de las curvas de la otra mitad solo tres llegan al minimum de 300 metros de radio.

La peor condicion de este trazado consiste en tener un túnel para cortar la divisoria de los rios Oria y Usola; casi todo en curva é inclinación de 18 milésimos, y un rasante mas de 5 kilómetros al 2 por 100 de pendiente.

La ventaja de economizar dos kilómetros y medio no compensa, en concepto nuestro, los inconvenientes de dichas pendientes: pero cualquiera de los dos trazados presenta facilidades para la explotación, que por lo menos permiten llevar las mercancías y viajeros á una velocidad doble y por un precio que no llega á la mitad por kilómetro de lo que costaría el transporte de los Alduides, esto sin contar los grandes riesgos de sufrir descarrilamientos, choques y otros gravísimos accidentes.

En resumen: apareció de esta comparacion que Navarra, bajo el punto de vista del transporte, le conviene mas la línea de Francia por Alsásua y San Sebastian: porque á pesar de ser un 70 y pico por 100 mas larga, le costará menos tiempo y dinero la conduccion de viajeros y mercancías.

VIII.

Hemos visto que atendidas las curvas y pendientes que son forzosas en la línea de los Alduides, el transporte entre Pamplona y Bayona por esta parte saldría mas caro en tiempo y dinero que por Alsásua: hoy nos corresponde examinar si aun en el supuesto de que resultara económico dicho transporte bajo el punto de vista de la fuerza de tracción, el tráfico de Navarra bastaria para alimentar la explotación dando un interés al cuantioso capital que exige dicha línea de los Alduides.

El ferro-carril de los Alduides costaría lo menos 800,000 francos por kilómetro y la línea, en su totalidad, unos 328 millones de reales. El túnel internacional es obra extraordinaria, que seria el mayor subterráneo de Europa; subterráneo de un kilómetro y 250 metros mayor que el de Blays, y 730 metros mas que el de Nerthe entre Avignon y Marsella, que mide 4,620 metros; el túnel, repetimos, calculado solo á 10,000 rs. metro corriente, ascendería á la enorme suma de 53 y medio millones.

De modo que para obtener un interés de 6 por 100 al capital de construcción y establecimiento de la vía seria preciso que el ferro-carril de los Alduides diera un beneficio anual neto de veinte millones de reales próximamente.

Por otra parte, los gastos de explotación para producir este beneficio pueden calcularse en otro tanto cuando menos: es decir, que seria forzoso un producto total del tráfico de mercancías y viajeros de 40 millones anuales para rendir un beneficio de 6 por 100 al capital. Pero aun aceptando el presupuesto de 390,000 francos calculado por los ingenieros franceses, el camino debería producir mas de 19 millones para dar un interés de 6 por 100, y eso en la hipótesis de que la explotación no costara mas que la mitad del producto total.

Un ingreso de 160 á 170 mil reales anuales por kilómetro solo lo dan caminos que atraviesan zonas muy ricas y pobladas, y aunque á la línea navarra se le concediera una gran parte del movimiento mercantil entre Francia y Madrid, ya hemos visto al comparar el movimiento entre estaciones estrechas é intermedias de los ferro-carriles, que por mucho que se exagerara no representaria mas que una parte minima de la totalidad del tráfico; hemos visto además que el comercio de importación y exportación que se hace entre España y Francia por la frontera de Navarra no llega en la totalidad de sus cuatro aduanas al 8 por 100 del comercio que hace la provincia de Guipúzcoa, ni pasa de un 23 por 100 del que se verifica por la sola aduana terrestre de Irun, y hemos visto, por último, que todo el referido tráfico entre España y Francia por la frontera navarra importa únicamente once millones, y el de la aduana de Elizondo de seis á siete.

Seria por consiguiente necesario para sostener los gastos del ferro-carril, que el producto de sus transportes fuera igual al valor total de su actual comercio; y para obtener un 6 por 100 al capital, que dicho producto se elevara á un doble, ó lo que es igual, que el costo del transporte de las mercancías resultara por término medio doble de su valor, lo cual seria monstruosamente caro. Esto en la hipótesis de que el camino

se construyera tan económicamente como suponen los ingenieros franceses, porque de calcular sobre precio más lógico de 800,000 francos por kilómetro no bastaría el cuádruplo del referido valor.

Creemos que con estos datos queda demostrado:

1.º Que por ningún concepto conviene á la diputación de Navarra emplear una suma tan enorme para hacer un camino que tardaría bastantes años en cubrir sus gastos de explotación y muchos más en producir interés al capital.

2.º Que á ninguna empresa particular mercantil que calcule bien sus intereses, le conviene tampoco un negocio tan ruinoso.

Y 3.º Que aun cuando por error, por cálculos políticos, económicos ó militares más ó menos acertados, hubiera un gobierno extranjero que emprendiera ó auxiliara la obra, el ferrocarril de los Aldudes no podría sostenerse por falta de tráfico.

IX.

Tócanos hoy hablar de la cuestión relativa á la defensa nacional, y en este sentido nuestra doctrina no es ni puede ser contraria á la línea de los Aldudes, puesto que opinamos que nunca ni en ningún caso y cualquiera que sea la naturaleza de un territorio fronterizo, los caminos de hierro pueden ser perjudiciales para la defensa.

Atendidos los adelantos que ha hecho el arte de la guerra, ni las plazas fuertes, ni numerosos ejércitos permanentes, ni poderosas escuadras, ni murallas como la de China, ni obstáculos naturales como el Pirineo, son tan poderosos á contener las invasiones extrañas como la fuerza de la opinión pública, el espíritu de independencia de los pueblos y la riqueza que proporcionan á estos los ferrocarriles.

De qué le sirvió á Napoleón preparar su invasión en 1808 llevándose, á título de amigo y aliado, la flor de nuestro ejército á la guerra, ocupando con sus tropas á Barcelona y otras importantes plazas fuertes, y despojando á la nación del jefe del Estado? El espíritu nacional suplió bien pronto tan considerables desventajas, y esa misma Navarra, que se teme ver invadida por los Aldudes, destruyó numerosos ejércitos imperiales con su incansante y terrible guerra de guerrillas.

De qué sirvieron más tarde, en 1823, nuestros ejércitos y plazas fuertes para impedir la invasión de los cien mil nietos de San Luis, llamados y apoyados por un pueblo ignorante y fanatizado?...

Hoy es ya un axioma militar que plaza sitiada es plaza tomada, porque el hecho de poner sitio arguye una superioridad de fuerzas irresistible.

En cambio de la inutilidad de los obstáculos y defensas materiales, la facilidad de comunicaciones estrechando los vínculos sociales y mercantiles de pueblo á pueblo, de nación á nación, generalizan la civilización, crean intereses poderosos que se oponen al rompimiento de las hostilidades y proporcionan á los Estados la fuerza y medios de defensa que nacen de su prosperidad.

Los efectos inmediatos del establecimiento de un ferrocarril son siempre el aumento de la población y de la riqueza de las provincias que atraviesa, y un 6, 8, 9 ó 12 por 100 más de habitantes favorece mejor la defensa nacional que una alta cordillera de montañas.

Pero aun prescindiendo de esta doctrina general y aceptando la cuestión en el terreno de las preocupaciones militares, ¿el camino de hierro de los Aldudes sería por ventura medio de facilitar una invasión? — Todo lo contrario: el paso de los Aldudes está en la actualidad abierto con una ancha carretera y dista muy pocas horas de Bayona. A esta ciudad confluyen los ferrocarriles de París á Orleans y Burdeos, y el que se está construyendo desde Toulouse por Tarbes, que á su vez está en comunicación con el de Toulouse á Certe y Marsella, y con el de Marsella á Lyon y París. Y como no hay ferrocarril francés construido ó en construcción que no tenga enlace con las referidas líneas, resulta que en caso de guerra, el gobierno francés podría aglomerar en Bayona todas las fuerzas disponibles de la Francia. Que desde Bayona recorran la corta distancia que media hasta los Aldudes en wagones ó á pié, importa poco, para hacer una invasión, y por tanto con impedir la construcción de este pequeño ramal nada conseguiríamos. Por el contrario, para no encontrarnos en situación desventajosa, lo que nos conviene es tener iguales medios de transporte, á fin de reconcentrar en la frontera nuestras fuerzas y medios de defensa con igual rapidez.

La verdad es que si á ello no se opusieran las poderosísimas razones de oportunidad, de respeto á los intereses creados bajo la salvaguarda del honor nacional y el peligro inminente de una crisis mercantil de funestísimas consecuencias, el ferrocarril de los Aldudes nos sería conveniente bajo el punto de vista militar, siempre que las dificultades de su ejecución no lo hicieran inconveniente bajo el punto de vista económico.

X.

Recapitulacion.

Desprovistos de pasión en pró ó en contra de ninguna de las dos líneas, hemos examinado uno por uno todos los puntos que abraza esta cuestión tan compleja, y en la que por primera vez se han traído al terreno de la discusión pública en España la mayor parte de los problemas políticos, económicos, facultativos y militares á que puede dar ocasión el trazado de los ferrocarriles.

Desde el primer día opinamos que la concesión de una línea por los Aldudes era cuando menos inoportuna; pero teniendo un sistema, un conjunto de principios invariables en esta materia, nos propusimos combatir todos los errores políticos, económicos y militares, ya fueran favorables, ya adversos á la línea de los Aldudes.

En nuestro primer artículo espusimos el estado de la cuestión. Según los datos más fidedignos que habíamos podido recoger, la ventaja de la línea de los Aldudes entre Madrid y Bayona es solo de 36 kilómetros sobre un total de 656; pero entre Pamplona y Bayona, de ir por Alsásua á empalmar con la del Norte á ir por los Aldudes, la diferencia en favor de estos últimos es de 74; es decir, que el rodeo de la primera representa para Pamplona un 70 por 100 de aumento. Hay que observar, sin embargo, que una parte de la línea del Norte admite variaciones importantes y muy ventajosas, que según tenemos entendido son hoy objeto de un detenido estudio.

En el segundo artículo nos ocupamos de la cuestión legal. Si bien nos hallamos en las leyes una prohibición terminante contra la concesión de los Aldudes, aparecieron, sin embargo, decisiones de las Cortes en contra de dicha línea, y además los artículos de la ley de concesión de las secciones 1.ª y 3.ª de la del Norte, que autorizan al gobierno á contratar la de Alsásua. Esta autorización equivale á una garantía explícita y terminante en favor de la sociedad concesionaria de la del Norte, de que no se la arruinaría con una línea rival.

Bajo el punto de vista del respeto que merecen los intereses creados y del daño que causaría al crédito nacional, á la cuestión de ferrocarriles en general y á la misma de los Aldudes en particular, demostramos que aun los que deseaban la construcción de esta, tenían interés en aplazar se ejecución para cuando estuviera concluida la del Norte. Posteriormente, si la línea de los Aldudes fuera tan posible como útil, se construiría

á despecho de todas las oposiciones, y aun con beneplácito, y quizás con auxilio de la misma empresa del Norte.

Respecto á la cuestión de defensa nacional, no somos de los que dan tanta importancia á la cuestión militar que sacrificáramos á ella la construcción de obras públicas importantes. Si no hubiera otras razones que oponer á la línea de los Aldudes, nos hubiéramos declarado en su favor.

Una cuestión de justicia, de derecho, nos ocupó después de la militar. ¿Tiene la mayoría de la nación facultades para impedir á una provincia la construcción de un camino de hierro en nombre de los intereses generales del país? Aquí espusimos los tres sistemas económico-políticos que se han adoptado en diferentes pueblos para la construcción de ferrocarriles. En el sistema de libertad de construcción y explotación, lo mismo que en el de construcción por el Estado, y en el misto de construcción por empresas particulares con auxilios é intervención del gobierno, es preciso otorgar á las compañías el derecho de explotación forzosa, y este derecho solo debe concederle el poder público, en virtud de causa justificada de utilidad pública.

Además, cuando se halla adoptado el sistema misto en que el gobierno lleva la principal iniciativa, este tiene derecho para impedir que tomando por base y apoyo las obras que se hacen á costa de la nación, se construyan otras que perjudiquen los intereses generales. Bajo todos estos aspectos, creemos haber demostrado que interin no se concluya la línea del Norte, la de los Aldudes es inconveniente, y el Estado tiene derecho y debe impedir su construcción.

Impugnando la teoría económica proteccionista que consiste en favorecer á los puertos marítimos nacionales á costa de los consumidores de sus servicios, demostramos, sin embargo, que á Navarra y Aragón les convenía más el servicio de los puertos españoles de Pasajes, San Sebastian y Bilbao que el de Bayona. Aun cuando estén más lejos, ofrecerán ventajas por la mayor facilidad del transporte, y por escusar los dobles registros y derechos de las aduanas francesas.

Además, por favorecer á una provincia acercándolo algunos kilómetros á un puerto, no se debe causar la ruina de otras más numerosas y ricas.

Enlazada íntimamente con la cuestión de puertos marítimos estaba la siguiente del movimiento comercial de importación y exportación, en la cual probamos con datos oficiales: primero, que el mayor tráfico terrestre de España con Francia en la frontera de las provincias vascas, no se hace por las aduanas de Navarra, sino por la de Irun; y segundo, que á pesar de haberse abierto la carretera que pasa por Elizondo en la zona de los Aldudes, mientras el comercio de Navarra y Guipúzcoa aumentó extraordinariamente por San Sebastian, Irun y Roncesvalles, permaneció estacionario por Elizondo.

Después de esponer brevemente las diferentes condiciones y ventajas de las fuerzas de tracción por los caminos ordinarios y los ferrocarriles, y de probar que en llegando las pendientes de estos últimos á tres por ciento y las curvas á un radio menor de 300 metros, los gastos del transporte con locomotoras, resultaban mayores que por las carreteras ordinarias con fuerza de sangre, hemos hecho una comparación entre las dificultades que ofrece la construcción de ambas líneas, de la que aparece que según todos los datos obtenidos hasta el día, el ferrocarril de los Aldudes exige pendientes del 3 por 100 y es por tanto inaceptable para el transporte de viajeros y mercancías con economía de tiempo y dinero.

Por último, tratado el asunto en el terreno mercantil, hemos probado también que la construcción de la línea de los Aldudes, exigiría un capital enorme, y que el tráfico probable no solo no produciría interés á los accionistas de la empresa que se formara, sino que ni aun bastarían los rendimientos á sostener los gastos de la explotación.

Resulta por consiguiente de lo espuesto:

1.º Que la línea de los Aldudes no debe concederse interin no se haya concluido la del Norte, y el empalme con ella de la de Madrid por Zaragoza, Tudela y Pamplona.

2.º Que aun cuando esté concluida la del Norte, y hecho el empalme, y puestos á cubierto todos los grandes intereses del comercio de Aragón, Navarra, Castilla, Guipúzcoa y Vizcaya, bajo el punto de vista de su comunicación con los puertos españoles de la costa cantábrica, no se debe conceder tampoco la línea de los Aldudes, mientras no se demuestre que se ha encontrado un trazado cuyas pendientes y curvas sean aceptables para una explotación regular y conveniente.

Esta última conclusión es tan poderosa, tan decisiva en el asunto, que bien pudiéramos haber escusado las demás espuestas, si no hubiera sido conveniente aprovechar la oportunidad para tratar un punto de economía política é industrial, tan nuevo en España como interesante. El mayor enemigo que tiene la línea de los Aldudes, son los montes á que debe su nombre. Con pendientes forzadas de tres por ciento, no hay medio de explotar económicamente los ferrocarriles, en cuyos trenes el peso muerto todavía es mayor que el de transporte útil.

Tiene sin embargo esta línea sus defensores: deseamos que por interés de la ciencia económica, y por interés del país, contesten y refuten nuestras objeciones.—FÉLIX DE BONA.

De La España.—ART. I.

Increíble parece que del ministerio donde existen ó deben existir los datos oficiales, hayan salido aseveraciones tan aventuradas, que parecen dirigidas á deslumbrar á los que conocen la verdad de los hechos. Por causas que no es del caso examinar, las obras del ferrocarril del Norte se encuentran en tanto atraso, que ni aun la vigésima parte de ellas está ejecutada, no habiendo dado ni un piquetazo en las dos grandes dificultades de la línea, á saber, los pasos por Guadarrama y por Alsásua. Aun hay más, los conatos de actividad que se comenzaban á vislumbrar y los nobles esfuerzos hechos por las provincias de Guipúzcoa y Alava para facilitar la construcción de la vía quedan aniquilados con solo la presentación del proyecto de Aldudes.

Pues qué puede entrar en cabeza medianamente organizada, que un país donde la posibilidad de sostener los ferrocarriles es todavía un problema, si es que no está resuelto en sentido negativo, como se vé por los resultados que ofrecen el del Mediterráneo y el de Valencia á Játiva, puede admitirse, repetimos, que España tenga tres líneas de comunicación con Francia, atravesando dos de ellas la frontera á distancia de siete leguas la una de la otra? O estamos en un país de ignorantes y de tontos, ó hay grande empeño en ocultar la verdad. ¿Y quién le ha dicho al Sr. ministro de Fomento que cuando esté concluida la línea del Norte, nos pondremos en comunicación con Bayona? ¿Está hecho por ventura el ramal que partiendo de esta ciudad debe concluir en el Vidasoa? ¿Sabe el señor ministro si cuando los franceses tengan abierta su comunicación con los Aldudes, que es la que económica, política y militarmente les conviene, querrán abrir la otra? ¿Son tan necios que pudiendo constituir á su puerto de Bayona en emporio del comercio con España, anulando á nuestros puertos del Océano, vayan á privarse de semejante ventaja? En cualquier nación estos dos puntos serían objeto de mucha meditación y largos estudios; en España se resuelven de una plumada. ¡Pobre país! Sigamos con los párrafos del desdichado preámbulo.

Lo del derecho de bandera para amparar á los puertos españoles contra el monopolio de Bayona, es, y permítasenos la es-

presión, una puerilidad que nos asombra figure en un documento ministerial. ¿Ha calculado el señor ministro de Fomento si el derecho de bandera cubre suficientemente la diferencia que existe entre la navegación extranjera, sobre todo de la Inglaterra, Holanda y Estados-Unidos de América, y la nuestra, abrumada con excesivos recargos de puerto, faros, sanidad, etc., etc? ¿Y el pequeño inconveniente de si habrá ó no habrá ferrocarril de Bayona á Irun? Todo esto y mucho más, solo es aplicable al comercio de importación; pero ¿y el de exportación? Lo sujeta también el señor ministro de Fomento al derecho diferencial de bandera. Seamos francos: dígame que se hace un ferrocarril para servicio esclusivo de Pamplona y Bayona, y así quedarán precisados los términos de la cuestión.

II.

Pretendemos hacer en España lo que todavía no se ha hecho en ninguna nación del mundo: queremos construir y sostener dos vías, que, desde la capital de la monarquía, terminen en un puerto extranjero, inmediato á la frontera. ¿Cuál será el resultado de tan insensato empeño? Que siendo nuestro comercio mezquino, y muy reducido el número de viajeros, ninguna de las dos líneas podrá ni aun siquiera cubrir los gastos de explotación. Y no se nos tache de exajerados, porque tenemos pruebas irrecusables en que apoyar nuestro aserto. La opinión pública cree que el ferrocarril de Valencia á Játiva es un emporio de riqueza, haciéndose por él un movimiento inmenso de mercancías y viajeros; y sin negar este último hecho, podemos asegurar, con referencia á las cuentas presentadas en el ministerio de Fomento, á fin de obtener el tanto de subvención á que está obligado el gobierno, que la empresa, lejos de realizar ganancias, experimenta pérdidas.

De la línea del Mediterráneo no hay que hablar: Jo mal que está servida, la escasez y el mediano estado en que se encuentra su material, y el valor de sus acciones, revelan bien á las claras que su situación no es de las más prósperas.

Por lo visto, estos ejemplos, en líneas sin rival de ninguna especie, no tienen fuerza para detener un poco á los hombres y obligarles á la meditación. El grande argumento que se emplea para resolver la cuestión á favor de la línea de Aldudes consiste en que por ella se ahorran 136 kilómetros en el trayecto de Madrid á París. No tenemos medios para comprobar el dato; pero aun suponiéndolo exacto, ¿qué son 136 kilómetros en una estension de 1,500 próximamente? No es sabido que el mayor desarrollo de una línea compensa superabundantemente en su explotación la desventaja de una longitud con relación á otra más breve? Si el sumo bien está en acortar las distancias, y si no debe tomarse en cuenta para nada la importancia de las poblaciones y de las comarcas por donde pasa la vía, en este caso propondremos nosotros que la de Francia no vaya por Zaragoza, puesto que haciendo un trazo directo de Calatayud á Tudela se consigue una disminución de 71 kilómetros; y si apuramos un poco más la cuenta de las distancias, encontraremos que también es preciso dejar á un lado á los Aldudes, habiendo como hay entre Madrid y París tres líneas nada menos que la de Pamplona. Estas tres líneas toman su arranque en Zaragoza, para concluir la primera en Pau por Somport, la segunda en Tolosa (Francia) por Luchon, y la tercera en Tarbes por Gavarnies. Si los partidarios de la línea de Aldudes no están reñidos con la lógica, preciso es que conengan en nuestro razonamiento.

Examinando las concesiones de ferrocarril hechas en la zona comprendida entre Bilbao, Miranda de Ebro, Zaragoza y la frontera francesa por la parte del Vidasoa, no se sabe qué admirar más, si la facilidad admirable con que en España se resuelven las cuestiones más delicadas, la ó pasmosa simplicidad con que amontonando millones sobre millones nos figuramos que todo lo podemos acometer y ejecutar. Veamos cuales son las líneas concedidas, con su estension aproximada.

De Miranda á Irun.	180 kilómetros.
De Bilbao á Tudela.	260
De Zaragoza á Tudela.	100
De Tudela á Pamplona.	70
De Pamplona á Alsásua.	60
Total.	670

Esto es lo que por ahora tenemos proyectado, sin contar, bien entendido, con la línea de Aldudes.

Y siendo el coste aproximado de cada kilómetro, el de un millón medio de reales, según los cálculos que no pecan de exagerados, resultará que se necesitan MIL MILLONES DE REALES para llevar á cabo las empresas concedidas; siendo de advertir que esta suma es insignificante al lado de la que absorberán las líneas de las Castillas, de Zaragoza, de Galicia, de Valencia, las de Cataluña, Andalucía, Estremadura, y otras muchas que no citamos.

No hay remedio: ó España se ha convertido de repente en un Perú, donde brota el oro sin más que arañar la tierra, ó los españoles nos hemos vuelto fanáticos, imprevisores, ú otra cosa que no queremos decir para que los extranjeros no se rían de nosotros y nos tengan por mucho menos de lo que somos.

III.

Volvamos al puerto de Bayona, que es el niño Benjamin en que se pretende vincular toda la herencia mercantil con perjuicio de sus hermanos. El razonamiento de los franceses es muy sencillo, y topo será el que no lo comprenda: si conseguimos, dicen, poner nuestro puerto á menor distancia de Madrid que cualquiera de los del mar Cantábrico, el monopolio de todo el tráfico nos está asegurado, porque nadie podrá competir con nosotros en la baratura de los transportes por tierra y por mar. Y aun cuando en los primeros no saquemos ventaja, tendremos considerable en los segundos, pues los españoles navegan más caro y tienen comunicaciones marítimas tan estensas como nosotros. Esto por lo que respecta al cálculo económico, que en cuanto al político y militar, es cuestión todavía más grave y trascendental para España, y exige por lo tanto exámen aparte.

Con la mira indicada se dió comision á Mr. DAGUENET, ingeniero de puentes y calzadas del distrito de Bayona, para que hiciese los estudios necesarios á la construcción de un ferrocarril que pasando por los valles del Nive y de Aldudes atravesase la frontera por el puerto de Urtriage y terminase en Pamplona. El ingeniero desempeñó su trabajo y lo sometió al Consejo general de puentes y calzadas, cuyo cuerpo hizo en él algunas alteraciones, con especialidad en la apreciación de los gastos de construcción. Por orden del gobierno francés una comision investigadora se reunió en Bayona, y dió un informe razonado, que se imprimió en 1857. Los proyectos de Mr. DAGUENET han estado espuestos al público en Bayona, y habiendo tenido ocasion de verlos vamos á dar una idea de ellos en cuanto nos lo permita la memoria. Arranca la línea de la estación de Santi Espiritu, atravesando el Adour por frente de Bayona, y siguiendo por los pueblos de Villafranca, Ustaritz, Halsou, hasta Cambo, donde concluye la primera seccion con una estension de 18,000 metros. Desde Cambo la línea continúa hasta San Esteban de Baigorri, y recorre en una distancia de

31,275 metros. Hasta aquí no se presentan grandes dificultades de construcción; hay, es verdad, algún túnel y bastantes puentes y viaductos con otras obras de arte; pero ninguna de ellas es insuperable, ni presenta diferentes condiciones que las comunes á las tierras quebradas y montañosas. Donde realmente comienza lo gigantesco y desconocido, es en San Esteban de Baigorri. Mr. DAGUENET horada la principal cadena del Pirineo por medio de un túnel que tendrá 5,330 metros (una legua próximamente) con pendientes á la entrada y salida de él de 3 por 100. En lo interior del túnel las rebaja hasta 27 milímetros; pero en cambio traza una doble curva, separada por una recta; para facilitar la construcción de la galería y establecer la indispensable ventilación proyecta diez pozos con un intervalo máximo de 931 metros. El túnel desemboca en tierra de España, á 4,000 metros del puerto de Urtiaga, y á 700 sobre el nivel del mar, y sigue la línea á Zubiri con multitud de curvas y pendientes que á veces pasan algo de 30 milímetros. Desde Zubiri á Pamplona las obras se presentan en condiciones naturales.

De esta sencilla exposición resulta que en los 37 kilómetros que median de San Esteban de Baigorri á Zubiri se encuentran acumuladas las mayores dificultades, entre ellas un túnel de una legua, con doble curva y pendientes de 30 milímetros, y pozos para la ventilación de 380 metros de profundidad. Nada de lo que hasta ahora se conoce en Europa iguala al proyecto de Mr. Dagueneet ni tiene comparación con él, y en el mundo no se ha visto todavía obra humana á 380 metros de profundidad. En las minas de Almaden se está trabajando hace diez y ocho siglos, y aun no se ha llegado á 280 metros en las entrañas de la tierra. Los gastos de construcción en los 37 kilómetros de San Esteban de Baigorri á Zubiri, están calculados en dos millones y medio de reales cada uno, es decir que la legua española costará catorce millones próximamente. Pero todo esto no es mas que un ícono porque ningún ingeniero del mundo es capaz de apreciar la clase de tierras que encontrará al abrir una galería de una legua á 380 metros de profundidad, ni las corrientes de agua y otras infinitas dificultades con que podrá tropezar. Solo para el desagüe de los pozos habrá tal vez que emplear tantas bombas como operarios. Es probable que hasta la cabeza mas predisposta á recibir cuanto se diga de las maravillas de los tiempos modernos, no pueda concebir el proyecto de Mr. Dagueneet. El mismo, haciéndose cargo de las dificultades de tracción, las resuelve proponiendo que los convoyes ordinarios se subdividan á su llegada á San Esteban y Zubiri en cuatro; y aun así opina que cada uno de ellos tendrá que ser arrastrado por dos máquinas acopladas. Milagro será que aun así solo logre el objeto, por cuanto sabido es que aun las máquinas mas poderosas necesitan las tres cuartas partes de su fuerza para sí propias cuando suben una pendiente de 3 por 100; de modo que solo disponen de la cuarta parte restante para la tracción.

Tal es en compendio el proyecto de Mr. Dagueneet, y no se concebía que hubiese sido recibido con tanto entusiasmo por los bayoneses y pamploneses, si unos y otros no estuviesen dominados por la idea, muy laudable por cierto, de convertir á sus respectivas localidades en grandes emporios mercantiles. Y á este propósito tenemos que hacer una digresión. Sabido es que en la presentación del proyecto de Alduides no se ha observado ninguna de las prescripciones que marcan los artículos 16, 17 y 18 de la ley general de ferro-carriles, llevándose la precipitación hasta el extremo de no haber sido consultada previamente la junta de caminos y canales que para la resolución de las cuestiones científicas se encuentra establecida en el ministerio de Fomento. El 3 fué presentado el proyecto en el Congreso, y como un señor diputado preguntase si se había cubierto aquella prescripción legal, el 5 pasó el expediente á la junta consultiva, con la circunstancia de estar los planos incompletos, pues solo comprenden la parte de España, siendo así que para formar juicio exacto sería preciso tener al menos á la vista toda la traza del túnel. Los planos son, como llevamos dicho, de Mr. Dagueneet, sin que hayan tenido en ellos la menor intervención los ingenieros españoles. La diputación de Navarra los adquirió satisfaciendo su importe á Mr. Dagueneet; y por cierto que, si nuestros informes son exactos, cuando se trató de autorizar este gasto, la diputación tuvo dos sesiones de empeñados debates y al cabo no lo acordó sino por un voto de mayoría; prueba evidente de que no hay en Navarra á favor del proyecto la unanimidad que se supone, y que no todas las comarcas del antiguo reino lo consideran bajo el mismo punto de vista.

Resulta, pues, que los planos son obra de un ingeniero del gobierno francés, inspirados primordialmente por el interés de Francia en general, y de Bayona en particular.

Después de meditar sobre lo que llevamos espuesto, no dudamos que mas de un lector se hará á sí mismo las reflexiones siguientes, si es que no se toma el trabajo de dirigirnoslas por escrito: ¿Cómo es que presentando la línea de Alduides tantas dificultades de construcción, temen los partidarios de la del Norte verse perjudicados en sus deseos é intereses?

Supuesta la apertura de la línea, cómo es que debiendo costar tan inmensas sumas, y ofreciendo tantos obstáculos su explotación, se alarman Galicia, Asturias, Castilla y Santander, temiendo que la mayor parte del tráfico de España con Francia se haga por Alduides y puerto de Bayona?

Estamos tan convencidos de que las dificultades son tan insuperables, al menos en muchos años, que sino mediara la cuestión política y militar, desde luego aconsejaríamos la concesión, y dejaríamos á la diputación de Navarra que emprendiese su obra de romanos, con la seguridad de que todos sus esfuerzos se estrellarían en lo imposible, ó que aun cuando así no fuese, no habría rivalidad mercantil probable. Pero la circunstancia que dejamos indicada, no nos permite mirar con indiferencia un proyecto que con mucho dinero, mucho tiempo y el auxilio de los adelantados científicos, cada día mayores, podría llegar á ser realizado con gran peligro para España en ciertas eventualidades.

Desde luego salta á la vista que la diputación de Navarra, cuyos recursos propios, aun contando con todos los disponibles del país, no alcanzarían de seguro á cubrir la cuarta parte de tan colosales gastos, se lance en semejante aventura; pero la diputación cuenta con poderosos auxiliares, y en nuestro concepto no se equivoca. En primer lugar, encontraría grande apoyo en el comercio de Bayona; y aun cuando este tampoco podría, ni con mucho, hacer frente á esa inmensa obligación, existe una suprema influencia que por sí ó por medios indirectos aprontará cuantos medios sean necesarios para realizar el pensamiento político y militar. Hasta se ha dicho ya que esa influencia facilitaba mas de un millón de duros para abrir la marcha de la suscripción. Ignoramos si la noticia es cierta, aunque si sabemos que tiene visos de muy probable. ¿Qué les importa á los franceses arrojar unos cuantos millones de francos en un proyecto que, si tiene realización posible, puede serles grandemente útil en muchos casos? ¿Qué inconveniente puede tener el que, por cálculos económicos y sociales, está levantando un nuevo París, en consagrando unos cuantos millones á la realización de los suspiros de Luis XIV, que han sido los de todos sus predecesores, incluso el metódico y manso Luis Felipe, perforando el Pirineo?

No se oculta á los astutos negociantes de Bayona que el fer-

ro-carril de Alduides, con las condiciones de ejecución y explotación á que estaría sujeto, no puede cubrir sus cálculos económicos; pero para esta dificultad, tienen en reserva un recurso cuyo empleo podría ser decisivo. El gobierno francés no ha concedido hasta ahora mas que una línea desde Bayona á la frontera de España, circunstancia que es necesario tener muy en cuenta, porque lo mismo en el proyecto de ley que en los de los defensores de Alduides, se parte del supuesto de que ademas de esta línea habrá la de Bayona á Irun por San Juan de Luz, lo cual es cuando menos muy problemático, porque, como llevamos dicho, el gobierno francés no tiene hasta ahora mas compromiso legal que el de la construcción de una línea de Bayona á la frontera de España. Verdad es que están hechos los estudios de la del Vidasoa; pero tambien lo es que no se ha dado en ella ni un solo golpe, y ni aun siquiera está concedido. Evidentemente, el gobierno francés se reserva el derecho de hacer lo que mas convenga á sus intereses; y como estos lo inducen á preferir la línea de los Alduides, lo natural es que cuando se encuentre en posesión de ella, no piense en el empalme con la del Norte por Irun, por cuyo medio, dejándonos interrumpidos en el Vidasoa, llenarían perfectamente los franceses su objeto, que es el de hacer de Bayona un puerto sin rival para el comercio con España; y entonces á pesar de los inmensos inconvenientes del trayecto entre Zubiri y San Esteban de Baigorri, viajeros y mercancías tendrían irremisiblemente que tomar el camino de los Alduides.

IV.

Nos contentaremos con presentar algunos ejemplos recientes á los que desde la altura de su grandeza se rien de la pequeñez de nuestros pensamientos, y desprecian cuanto se dice acerca del sumo interés que España tiene en conservar intacta la muralla del Pirineo, sin permitir abrir brecha en ella.

La historia de la última guerra entre Rusia y las potencias occidentales, nos enseña por una parte que los rusos se estrellaron en la fortaleza de Silistria, y por otra que Sebastopol contuvo á los aliados por espacio de nueve meses, sin que después hubiesen podido atravesar la cadena de montañas, entre cuyos estribos corre el Tchernaya. Gracias á estas dificultades, se ajustaron paces mucho antes de lo que generalmente se esperaba. Desde entonces acá, no solo las naciones contentientes sino las que, en la complicación de los sucesos, temieron verse envueltas en la lucha, han consagrado grandes sumas al aumento de sus defensas. Hasta Inglaterra, que, por su posición insular y por sus inmensos medios marítimos, se encuentra á cubierto desde hace siglos de agresiones formales por parte del extranjero, se ha echado á fortificar sus costas tan pronto como concibió temores, siquiera fuesen remotos, de que podía peligrar su alianza con el imperio francés. Para evitar la nota de cansados, no citamos muchos mas ejemplos; pero nos bastan para nuestro propósito, los que nos ofrece la nación vecina, precisamente con motivo del ferro-carril.

Sabido es que cuando la diputación de Navarra construyó la carretera que desde Pamplona conduce por la Ulzama, puerto de Velate y valle de Baztan al puente de Danchariena, en el limite con Francia, la comunicación con Bayona estuvo por bastantes años interrumpida, porque acordándose el gobierno francés de las campañas de 1813 y 1814, no quería dar facilidades á la invasión extranjera. Los ayuntamientos, el Consejo de distrito, el de departamento y los diputados, representantes de las respectivas localidades, reclamaban incessantemente, demostrando los perjuicios que se originaban al comercio y á los intereses de las comarcas por donde debía pasar el camino, mas el gobierno oponía á todo las exigencias de la defensa nacional, hasta que al fin, por una de esas necesidades electorales, que tanto imperio ejercen en los gobiernos representativos, se construyó la carretera, quedando espeditas las comunicaciones entre Bayona y Pamplona, no sin posición por parte del cuerpo militar de ingenieros, que por último sostuvo la necesidad de construir un fuerte para dominar el camino. No ha llegado á levantarse; en cambio Bayona, á pesar del mote de *Numquam polluta*, que lleva en su escudo, y así es la verdad, y de su formidable ciudadela, obra de Vauban, ha recibido grande ensanche en sus fortificaciones con un hornabeque construido para cubrir los apaches de la ciudadela y libertarla de toda dominación.

En la Memoria publicada en Bayona en defensa del ferro-carril de Alduides, cuyo documento contiene las resoluciones de la comisión investigadora formada de orden del gobierno, encontramos un dato precioso, porque demuestra hasta qué punto llevan los franceses su meticulosidad cuando se trata de la defensa del territorio. Los habitantes de Mouserole (barrio de Bayona, situado fuera de muros en la parte superior del Nive), á quienes conviene tener libre la navegación del río para que puedan subir los barcos y hacer con facilidad el cargamento, pedían que el viaducto fuese construido á 1,500 metros, río arriba del actual puente de piedra, quedando así el barrio entre ambas obras y consiguiendo en las mismas condiciones en que hoy se encuentra, y M. DAGUENET, considerando razonable la reclamación, puso en su trozo el viaducto á la distancia indicada. Mas sobrevino el comandante de ingenieros de la plaza de Bayona, y á su instancia todo ha cambiado. Copiaremos sus razones á la comisión investigadora, porque en ellas se encuentra la mas amplia confirmación de lo que dejamos indicado. Hélas aquí:

«El señor coronel de ingenieros ha declarado que sin comprometer en su mayor grado los intereses de la defensa nacional, no es posible alejar de la plaza ni el puente sobre el Adour ni el viaducto sobre el Nive, y que indispensablemente tienen que quedar al alcance del cañon. Aunque esta consideración pes por sí sola perentoria, hay todavía otras que la dan mayor peso y fuerza. Si á los intereses militares importa mucho que los dos puentes queden incorporados hasta cierto punto á la plaza, tambien así conviene á la generalidad de los intereses civiles.... El cuerpo militar de ingenieros desea aprovechar la construcción del viaducto para hacer al mismo tiempo un barraje por medio de esclusas, que facilitando la inundación de todo el valle, cierre al enemigo los apaches de la plaza y constituya una preciosa salvaguardia para la defensa del territorio y de las propiedades particulares, porque entonces la ciudad quedará inaccesible por esta parte, y no podrá ser ni sitiada, ni embestida, ni bombardeada. Ahora bien, para que el barraje sea eficaz debe estar próximo á los baluartes. Son tan graves estas consideraciones que el patriotismo y la razón de los vecinos de Mouserole no podrán menos de admitirlas, del mismo modo que M. DAGUENET las ha adoptado.»

Con esta reflexión, esta madurez y este patriotismo examinan y resuelven los franceses los puntos relativos á la defensa nacional, y eso que no es de grande importancia el de que se trataba en la ocasión presente, pues se reducía á si la línea de ferro-carril había de pasar ó no bajo el cañon de la plaza, circunstancia no muy esencial, estándolo como está denominada la estación de Santi-Espiritu por los fuegos de la ciudadela.

Antes de resolverse los franceses por el ferro-carril de los Alduides, han tomado otra precaución mucho mas importante

que las adoptadas en Bayona. Sus ingenieros militares han estudiado el mejor emplazamiento en las inmediaciones de Cambo para levantar sobre él una gran fortaleza, cuyo coste está calculado en nueve á diez millones de francos. Cambo, como es sabido, se encuentra á unas dos leguas de la frontera y unas cinco de Bayona, lo cual quiere decir que para pasar la línea del Adour tendrá el enemigo que conquistar ó dejar cuando menos bloqueadas dos considerables plazas de guerra, cualquiera de las cuales puede servir de albergue y atrincheramiento de numeroso ejército.

Con una sola reflexión terminaremos el presente artículo: si los franceses, á pesar de ser una de las primeras naciones de Europa, de estar sobrados de recursos y de tener inmenso interés pacífico en que no haya Pirineos, toman tan esquisitas precauciones antes de facilitar el paso de la cordillera ¿qué deberemos hacer nosotros, cuyo ejército es corto y no está bien organizado, que carecemos del material necesario y de recursos para adquirirlo? ¿Que deberemos hacer? Conservar cuidadosamente nuestras defensas naturales, apelando al patriotismo de los pamploneses, como la comisión investigadora de Bayona ha apelado con mucho menor motivo al de los vecinos de Mouserole, y si la voz de la patria no fuese escuchada, prescindir de intereses locales para salvar los generales de la nación.

Del Diario Español.

Abierta la línea rival ¿puede creerse de buena fé, ó sin abrigar ilusiones fugitivas, que los capitalistas se interesen en una empresa cuyas utilidades en el trayecto del Norte se disminuirán de una manera rápida y sensible? No; esto no es verosímil, y es hasta absurdo prestar crédito á suposiciones que no tienen el carácter de verosimilitud.

Si la línea del Norte que há menester tantos y tan poderosos elementos para llegar á su término, que necesita y debe obtener por su grande importancia, no solo la protección legal y material, sino tambien la protección moral del gobierno, carece de aquellos elementos y tiene en su contra la oposición en vez de la protección de ese mismo gobierno, ¿cómo ha de llevarse á cabo? En nuestra opinión la línea del Norte no se concluirá, y en ese caso cae por tierra todo cuanto se dice en el preámbulo relativamente á las poblaciones y pueblos de la costa Cantábrica. No habiendo mas línea que la de los Alduides, necesariamente esta ha de atraer todo el comercio de las provincias centrales, comercio que irá á concluir en Bayona, es decir, en un puerto francés, á pesar de los derechos diferenciales de que se habla en el preámbulo, derechos que no son tan fuertes, que no pueden retraer al comercio de seguir esta vía. Y la razón es obvia y sencilla. Si los derechos diferenciales de que el gobierno ha hecho un argumento capital, fuesen tan elevados que hiciesen preferir los puertos españoles al puerto francés, ¿qué objeto tiene entonces la vía de los Alduides, para qué sirve, ni á qué poblaciones ó provincias puede favorecer? No; la diferencia de derechos de bandera entre la española y la francesa, no es tan grande, que no se halle ampliamente compensada con la baratura probable de los transportes por la nueva vía, y de aquí el consiguiente auge y prosperidad del puerto de Bayona á costa de la casi completa anulación de los de Bilbao, Santander, San Sebastian y otros.

De aquí tambien el marasmo en que quedarían sumergidas varias de nuestras mas productoras provincias, que hallándose demasiado distantes de este ferro-carril, no podrían conducir en él sus géneros sin que los gastos del acarreo absorbieran las utilidades de los conductores, es decir, sin que falte el aliciente de la ganancia, único resorte del comercio interior y exterior. Por manera, que inutilizada la línea del Norte, que puede dar vida industrial y mercantil á esas provincias, se repetirá en ellas el desgraciado fenómeno que hemos visto tantas veces; que en ocasiones serán víctimas de la plétora ocasionada por la abundancia de sus productos indígenas, sufriendo al propio tiempo la falta de otros que se da en distintas zonas del reino.

Y no se olvide una razón que hemos indicado ya y que no nos cansaremos de repetir. Con la concesión de la línea de los Alduides se comete una injusticia á todas luces ostensible. Los concesionarios de la del Norte aceptaron sus compromisos, en el concepto de que no se abriría un ferro-carril rival; si ahora se abre ¿no es evidente que se ataca al espíritu de equidad, alma de los contratos y que debió presidir en este que fué otorgado con todas las solemnidades prescritas por la ley? Tampoco ha podido desvanecer el gobierno en el preámbulo, las razones militares espuestas por autoridades competentes, reconocidas por gobiernos anteriores y que tienen en su abono la experiencia de otras épocas. La línea del Pirineo occidental siempre se ha considerado como línea defensiva, y cuanto tienda á debilitar este baluarte puesto allí por la mano de la naturaleza, compromete la seguridad de nuestro territorio.

Aun admitiendo como cierto que la frontera se halle abierta en los puntos que indica el gobierno, ¿puede decirse de este dato lógicamente, que una línea de ferro-carril, no haría mucho mas peligrosa aquella abertura? Pues que, ¿puede verificarse una invasión extranjera del mismo modo por un camino casi impracticable que por un ferro-carril? ¿Qué, no sería en extremo mas conveniente detener á un ejército extranjero en medio de su marcha, entre aquellas ásperas gargantas, que al frente de Pamplona, á donde podría trasladarse por la vía férrea en pocas horas? Las consideraciones que alega el gobierno, sirven para probar una cosa; que los recursos de imaginación son impotentes para combatir la irrefragable elocuencia de los hechos. Hé aquí el proyecto.»

Del mismo.

En vano han pretendido y pretenden presentar la cuestión bajo otro aspecto los defensores de la línea de los Alduides, diciendo que la cuestión verdaderamente nacional para España, consiste en que se la ponga lo mas pronto posible en comunicaciones rápidas y fáciles con el territorio francés, y por consiguiente con el resto de Europa. Este es uno de esos recursos de imaginación que no pueden resistir al mas ligero análisis. Para que tuviese algunos visos de fundada esta idea lanzada como á probar fortuna, era necesario demostrar que la línea de los Alduides se concluiría pronto, mucho mas pronto que la general del Norte. Y semejante demostración es indudablemente, no solo difícil, si que tambien imposible. La línea del Norte se halla hace tiempo en construcción, y sus trabajos seguidos con una actividad que reconoce el mismo ministro de Fomento en el preámbulo de su proyecto, se hallan mas adelantados de lo que hay empeño en hacer creer.

La de los Alduides se halla en embrión, por decirlo así, y aun cuando el pensamiento del gobierno lograse obtener una mayoría improbable en el seno de las dos Cámaras, no saldría de ellas sin una amplia y detenida discusión, discusión que absorbería no solo el tiempo que queda para terminarse esta legislación, teniendo en cuenta lo adelantado de la estación, si que tambien parte de la que debe abrirse, á no ocurrir circunstancias extraordinarias, en el próximo otoño. Por manera, que la concesión de la línea de los Alduides, por mas que se esfuerce el gobierno por acelerar sus trámites, solo podrá otorgarse á fines del año actual, es decir, dentro de seis ó siete meses. Calcúlense las obras que durante este período puede hacer la com-

pañía concesionaria de la línea del Norte, y se comprenderá lo difícil que sería a la nueva empresa el ponerse a su nivel, cuanto más el llevarla alguna ventaja.

Pero semejante dificultad aparece, según hemos dicho, convertida en una imposibilidad absoluta, cuando se aprecian los obstáculos topográficos que se encuentran en la línea de los Alduides. Sabido es que el grande obstáculo de los ferro-carriles consiste en las desnivelaciones del terreno, tan fuertes á veces y á veces tan gigantescas, que es preciso perforar el seno de la tierra por medio de túneles. Pues bien: el túnel que sería necesario abrir en el ferro-carril de los Alduides, es mucho más trabajoso, más largo, más profundo que el de la línea del Norte, y exige, por lo tanto, mayor número de brazos, más cantidad de tiempo y de dinero. Este túnel, para cuya construcción son menester recursos muy considerables, detendría toda la actividad de los empresarios de los Alduides, aun cuando en las demás obras de construcción consiguieran ponerse á la altura de los del Norte.

Mas aceptemos, siquiera sea como inverosímil hipótesis, la de que el camino de los Alduides se terminaría antes que el del Norte, ¿debería preferirse por esta sola razón? No, decididamente no. Tratándose de ferro-carriles, no deben estimarse como circunstancias principales, ni su baratura, ni la brevedad con que se lleva á cabo. Hay otras más elevadas, más atendibles, más dignas de apreciación y respeto. Una línea de ferro-carril tiene por fin que poner en movimiento la masa de riqueza de los países por donde cruza; acelerar la producción facilitando el consumo y el cambio de los productos; prestar al comercio vuelo y aliento á las industrias nacionales, é influir eficaz y poderosamente para que los transportes, es decir, los medios de alimentación de una línea férrea, proporcionen la subsistencia á numerosas familias. Si esto es es incontrovertible, si nadie, hasta ahora, lo ha puesto en tela de juicio, ¿cómo ni por qué se sostiene la construcción de la línea de los Alduides, que va á privar de todas esas ventajas, no ya á millares, sino á millones de individuos? ¿Qué adelantarian Asturias, Galicia, las dos Castillas, las Provincias Vascongadas, con que el ferro-carril de los Alduides se concluyese pronto?

Solo conseguirían una cosa bien triste á la verdad; la de hacer su posición más desgraciada que lo es actualmente. Hecho el ferro-carril de los Alduides atraería gran parte del comercio de Aragón, para trasladarlo inmediatamente á un territorio extranjero, y aquellas provincias se verían privadas de los productos de la zona de Aragón que ahora se proporcionan por los caminos ordinarios, y su situación, por lo mismo, resultaría mucho más desventajosa que lo es en el día.

Se olvida también, lo cual, en nuestro concepto, es una ingenua imprudencia, que el proyecto de la línea de los Alduides, obligando á la empresa del Norte á suspender sus trabajos, va á herir de un golpe á diez ó doce mil familias, que vivían empleadas en esta línea. Esos numerosos brazos, sumergidos en una inercia violenta, ¿dónde irán á buscar nuevas ocupaciones?

De La Iberia

Para presentar el gobierno un proyecto de ley como el del ferro-carril de los Alduides, era preciso un gobierno como el actual, y necesario indispensablemente un ministro de Fomento navarro, como el señor conde de Guendulain.

Muchas veces, y por diferentes medios, ha intentado la Francia que se hiciera ese ferro-carril horadando los Pirineos, y viniendo á hacer de su puerto de Bayona un puerto español con todas las ventajas para nuestros vecinos, y con toda la mengua y perjuicios consiguientes para nuestras costas cántabras y nuestros intereses nacionales. Pero honroso es confesarlo: nunca ha habido por parte de nuestros hombres de Estado de todas las opiniones, ni siquiera una debilidad que indicase asomos de condescendencia á pretensiones tan humillantes para nuestra patria. También debemos consignar aquí la noble conducta observada por los celosos diputados navarros, catalanes y algunos aragoneses en las Cortes Constituyentes: ellos luchaban incansables por la prosperidad de sus respectivas provincias, pero no fueron sordos á la voz del patriotismo: jamás prescindieron de que eran españoles; y cuando en los largos y mesurados debates que sostuvieron las comisiones que dieron dictámen acerca del proyecto de ley del ferro-carril del Norte, se espusieron todas las razones de conveniencia pública, los dignos diputados de las mencionadas provincias desistieron del propósito de sostener la línea férrea de los Alduides, no sin hacer en beneficio de aquellos territorios que se adoptase una enmienda para que la línea de Zaragoza empalmase con la del Norte en Alsásua, á condición de que si en los años precitados en la ley no daba terminadas las obras, la empresa concesionaria de la primera línea férrea de España, la empresa del ferro-carril de Madrid á Zaragoza por Alsásua, pudiera terminarla hasta la frontera francesa.

Así quedaron zanjadas las dificultades con el beneplácito de todos los representantes del país; y no podía nadie esperar que un gobierno español atentase indirectamente á aquella ley siendo más complaciente con los deseos de los extraños que con la opinión de su propio país, solemnemente consignada en una ley del reino, á cuya sombra se había hecho un contrato también solemnemente y respetable en todas sus partes.

Del Clamor Público.

¿Qué idea tendrán de la honra nacional los que la ven comprometida si se aprobase el proyecto del ferro-carril de los Alduides? Sin citar los gloriosos hechos que demuestran al mundo cómo sabe defender su honra el pueblo español, y cuál es la garantía de su conservación, recordaremos á los que dan tales proporciones al proyecto la solemnidad del *Dos de Mayo*. En la época que la España ha conmemorado hace tres días no eran conocidas las locomotoras, apenas teníamos carreteras, no había plazas fuertes, ni ejércitos, y los soldados vencedores en cien batallas, vivaqueaban en la capital y eran dueños del territorio. Sin embargo, á los pocos meses cambiaba completamente el aspecto de la península: el carácter belicoso de sus habitantes, dispuestos á derramar hasta la última gota de sangre por la independencia nacional, encontró en la topografía del país defensas formidables y en la guerra de las montañas los medios que le dieron la victoria, como se la había dado contra los romanos y los árabes. ¡El honor nacional! ¿De qué sirvieron las fronteras en 1823? La defensa del territorio no depende de condiciones estratégicas, sino del carácter de los españoles que son y serán invencibles cuando defiendan su independencia. No decimos más por hoy sobre este punto, aunque pudiéramos añadir con autoridades respetables que la línea de defensa está en el Ebro, y que la marcha de las ideas hace cada día más difíciles, si no imposibles, semejantes eventualidades.

La línea de los Alduides podrá ser objeto de ataques, por lo mismo que es un progreso; pero no por eso dejará de ser necesaria ahora ó más adelante, y los que mantengan en el palenque de la discusión esta doctrina, cumplen un deber de conciencia. Añadiremos aun, que cuantos defiendan el proyecto contra las preocupaciones vulgares y los intereses privados, sostienen el decoro nacional, cuyo brillo se aumenta á medida que se abra campo á la verdad y se disipe el error.

Nosotros que respetamos á todos, no podemos menos de ver con satisfacción los preparativos de la lucha; pero no aplau-

dimos que los intereses de unas provincias y aun de empresas particulares, se cubran con el velo de la nacionalidad y del patriotismo. Si esas provincias y empresas han adquirido derechos, que los justifiquen; si hay razón para que una parte de España, sacrifique su bienestar á la prosperidad de la otra, que se citen los principios en que se apoyan los sostenedores de la doctrina; pero tenemos por débil todo argumento en que se invoca la honra y la dignidad nacional contra el ferro-carril de los Alduides.

Lo que conviene demostrar para tener razón es: si hay una ley que prohíba su construcción: si es imposible ejecutarla: si se lastiman intereses creados sin compensación suficiente y si el ferro-carril de los Alduides perjudica á los centros productores. Estas cuestiones no tienen que ver nada con la política ni con el decoro nacional; son cuestiones libres para tratarlas con absoluta independencia y sin emplear argumentos *ad-terrorem*.

La Época.

Hay quien cree que el ferro-carril de los Alduides ofende el interés de las mas productoras y ricas provincias de España, y creará depósitos mercantiles extranjeros y hasta amenazará la seguridad del territorio; y quien, por el contrario, opina que esas son exageraciones rechazadas hoy en toda Europa, y que las dos líneas atenderán con equidad y justicia á los intereses generales del país y de las diversas provincias del reino.

Para nosotros hay que resolver varias cuestiones importantísimas.

¿Pueden mantenerse en España dos líneas generales que nos pongan en comunicación con Francia, sin que ninguna de ellas sucumba por falta de alimento, de pasajes y de trasportes?

En el caso de que se decida que dos líneas no pueden coexistir, ¿cuál es la mas conveniente á los intereses del país considerada comercial, política y militarmente?

Después podrán venir otras cuestiones según se resuelva las precedentes, como la de indemnización á los perjudicados, la del verdadero porvenir de la línea del Norte, y la de si es posible impedir que estando Navarra y Cataluña en las fronteras de la Europa, dejen de comunicarse algun día directamente con ella.

No es nuestro propósito prevenir hoy acerca de ninguna de ellas ni de las varias resoluciones de que son susceptibles el ánimo de nuestros lectores.

Se limita solo á plantearlas y á recomendar el mayor detenimiento, la mayor prudencia y la mas amplia publicidad.

Estas condiciones han de ser las mas eficaces para el acierto; y en esta cuestión, que no es de partido, sino de verdadero y alto interés nacional, es lícito concebir la esperanza de que los verdaderos intereses del país sean atendidos por todos.

Así lo esperamos nosotros de la prevision y el patriotismo de nuestros legisladores.

Del Estado en contestacion al artículo de La España.

Antes de deshacer el tejido de inexactitudes que contienen los artículos de *La España*, permitásenos que admiremos la maña con que se ha procedido á preparar la opinión pública contra la pretension de la provincia de Navarra. Conseguido, siquiera por poco tiempo, el extravío de la opinion hasta el punto de que el ejemplo no visto en nuestro país de una provincia que *sin subvencion del Estado*, y por favorecer sus intereses á la par que los nacionales, lejos de excitar la admiración y el asombro general, encuentro tan inesperada é injusta censura: este trabajo de zapa, repetimos, demuestra el talento de su autor; por fortuna, volverá á su centro y á todos pronta y cumplida justicia, incluso al ineficaz documento en que la sociedad de Crédito mobiliario, y en su nombre el presidente y el administrador de la misma, recurren al Congreso con fecha 4 de mayo, en solicitud de que deseché el proyecto presentado por el ministro de Fomento en la sesion del día anterior, documento arrojado á la arena *por sí peca*, permitásenos la frase, y cuyos autores no esperaban seguramente la acogida que ha obtenido.

Una sola observacion respecto de él. Si robustecido estaba con el apoyo del gobierno y de las Cortes el escluir la línea de Alduides al conceder la del Norte: si en el seno de la comision se habló en ese sentido, ¿por qué la sociedad concesionaria no exigió que se consignase (toda vez que ya era disentible) una cláusula en el contrato que le asegurase en el goce de esos tan pingües derechos de que hoy aparenta creerse en posesion? ¿Por qué? Porque unánime hubiera sido la voz que se levantase á protestar contra semejante atentado; porque las Cortes Constituyentes, blasonando de moralidad, no podían autorizar el ágio mas escandaloso de que hubiera ejemplo en la historia de las concesiones de las líneas férreas; porque nadie, en fin, ha soñado en conceder al Crédito mobiliario *privilegio exclusivo* para comunicarnos con Francia.

El cuento referido por *La España* es el siguiente: Con la mira de acumular en Bayona el comercio de la península, y de facilitar á la Francia la conquista del territorio español, se dió comision á M. Duguenet, ingeniero francés, para que hiciera los estudios necesarios á la construcción de un ferro-carril que, pasando por los valles del Nive y de Alduides, atravesase la frontera por el puerto de Urtiague, y terminase en Pamplona. Esecusado es decir que los estudios referidos son un verdadero disparate, que aspira á trabajar en una profundidad á que no se ha llegado en las minas de Almaden con 18 siglos de trabajo, y que el mundo, en fin, desde su creación, no ha sido testigo de una obra como la que se propone M. Duguenet. Estos estudios, hechos para los franceses, los adquirió la Diputacion de Navarra, satisfaciendo á su autor su importe, y por cierto que cuando se trató de amortizar este gasto, la Diputacion tuvo dos sesiones de empeñados debates, y al cabo no lo acordó sino por un voto de mayoría; prueba evidente de que no hay en Navarra á favor del proyecto la unanimidad que se supone. Por supuesto que la Diputacion de Navarra que, aun contando con el último grano de trigo de la provincia y con los millones que le han de dar de Bayona, no tiene recursos para cubrir la cuarta parte de los gastos de tan colosal obra, espera que cierta suprema influencia aprontará por sí ó por medios indirectos cuanto sea necesario para realizar el pensamiento político y militar, como que hasta se habla de *mas de un millón de duros* y otras zarandajas por el estilo, para abrir la marcha de la suscripcion. Esta es, en suma, la narracion que estampó *La España* en su número 2,786, correspondiente al 15 del presente mes y año. *¡Risum teneatis!*

Hé aquí ahora la verdad de los hechos, por si conseguimos que *La España* se decida á abandonar un correspondal cuyos informes distan mucho de la exactitud.

Autorizada la diputacion provincial de Navarra por real orden de 1853 para hacer los estudios del ferro-carril de los Alduides, después de haber practicado activas é infructuosas diligencias en busca de un ingeniero español que se encargase de verificar los mencionados estudios, los encargó á Mr. Duguenet, notable ingeniero de Bayona, el cual desempeñó su comision por cuenta, *encargo* y *acuerdo* unánime de la diputacion de Navarra, siendo, por consiguiente, completamente inexacto: 1.º, que dicho trabajo se hiciese para los franceses y lo adquiriese después Navarra; y 2.º, que para el acuerdo hubiese la

mas mínima discrepancia en los vocales de 1853. El pago se verificó por la diputacion de 1856, compuesta de diferentes individuos que la anterior, y es igualmente inexacto que hubiera habido discrepancia por parte de *un solo vocal*. Y se deduce de esto que lo que refiere *La España* de acaloradas discusiones y mayoría de un voto, es una fábula que no concebimos se publique cuando la contestacion es posible.

Los estudios de Mr. Duguenet han sido mas tarde confrontados, por orden del gobierno de S. M., por el ingeniero jefe de primera clase del distrito de Logroño, y es inexacto, por lo tanto, que no ha intervenido ningun ingeniero español, como en letra bastardilla asegura *La España*. Respecto á la posibilidad práctica de estos estudios, tal vez nos ocupemos con detenimiento; por hoy diremos á *La España*, que con aire tan magistral los zarandea, que casi estamos tentados á creer que no los ha visto, ni tiene grandes noticias acerca de ellos, y allá va la razón en que nos fundamos: el túnel que tanto asusta á *La España*, no desemboca en territorio español, sino que está íntegro en él; y en el plano, contra lo que asegura *La España*, está la traza, no solo de todo el túnel, desde la entrada hasta la salida, sino que además hay cerca de un kilómetro despues del túnel hasta la línea divisoria de la frontera. La buena fé de *La España*, pues, que á pesar de hacerlo tan magistralmente, ha hablado de los planos de M. Duguenet, de referencia sin duda, ha sido sorprendida.

Muchas otras inexactitudes ha acogido *La España*; pero como este artículo va haciéndose algo extenso, dejamos para los sucesivos el ir restableciendo en su lugar la verdad de las cosas, que de la justicia de la causa ya nos ocuparemos.

Irurac-bat, periódico de Bilbao.

El ferro-carril de los Alduides, labraria la fortuna del vecino imperio, á la par que nuestra miseria. No está él encargado de velar por los intereses españoles, ni aun siquiera por los navarros. Trabaja, pues, por los suyos propios, por los de la Francia como nacion industrial y mercantil; por los de la Francia, como nacion militar, guerrera y conquistadora. Muy en su lugar está aquel afortunado país, recabando cuanto puede para sí propio. Nosotros estamos en el nuestro procurando la conservacion y engrandecimiento de la España. A no dudarlo, la Navarra sufriría la primera el castigo de su imprevision, pero su arrepentimiento llegaría demasiado tarde.

La mas inmediata consecuencia de la concesion de los Alduides, sería el abandono de la línea del Norte, y la ruina de las feraces provincias que recorre. Además, se convertirían en pobres pueblos de humildes pescadores los importantes puertos mercantiles de San Sebastian, Bilbao y Santander. El día que se oradaran los Alduides, se borrarían del mapa español todas las poblaciones marítimas que hoy florecen entre Pasajes y Santander.

En cambio se alzaria Bayona á puerto de primer orden, el único que absorbería todo el comercio marítimo de España, y tendríamos el desconsuelo de no ver mas que lanchas pescadoras en las costas cántabras.

El solo comienzo de las obras del ferro-carril del Norte ha producido una alza considerable en la propiedad de las provincias que cruza. Creyendo que la realizacion de esta empresa sería una verdad, se han adquirido terrenos, y preparado obras, fábricas y otras mejoras á las inmediaciones de la vía. Representan un número mayor de millones estos intereses ya creados, que los que valdrá el camino despues de terminado. Todos estos intereses creados se matan en el momento en que por complacer á los extranjeros y á los navarros, se abra el paso de los Alduides.

No hay nada que pueda compensar tantas pérdidas. Aunque el territorio navarro, desde Pamplona á los Alduides, se convirtiera en oro al contacto del humo de las locomotoras, no bastaria para indemnizar á las demás provincias los daños que sentirían. Imposible parece que por un camino que solo puede servir á la cuarta parte de la provincia de Navarra, puedan sacrificarse tantos y tantos intereses, tantas y tantas provincias.

Y crece todavía mas la estraneza, si se advierte que la provincia de Navarra, tiene ya seguras dos vías ferradas que la cruzan en direcciones diversas. La una que de Zaragoza, pasando por Pamplona ha de unirse á la del Norte en Alsásua. La otra que partiendo de Tudela y pasando por Miranda de Ebro, termina en Bilbao.

No concebimos las exigencias de los navarros, cuando son los mas favorecidos de toda España. Con sus dos ferro-carriles están en contacto inmediato y directo, con la Europa, con la corte y el centro de la Península, y con los puertos de San Sebastian, Pasajes, Bilbao, Santander, Barcelona, y la provincia que tiene dos líneas férreas, pretende la tercera, y que para complacerla se prive de la única, á las provincias Vascongadas y castellanas.

El Norte de Castilla, periódico de Valladolid.

Reasumiendo todos los discursos, se viene á parar en esta consecuencia; si el ferro-carril á Francia por los Alduides se lleva á efecto, el del Norte queda implícitamente arruinado. Y la ley que autorizó su construcción quedará defraudada; y los derechos adquiridos en virtud de la ley, quedarán de una manera indirecta violados; y la línea que antes se declaró *como la mas importante*, vendria á ser una propiedad casi estéril; y los doce mil hombres y mas que se ocupan en los trabajos de esta línea, quedarán desocupados; y perdidos los capitales invertidos por la sociedad concesionaria; y todo ¿por qué? Por atender á los deseos de una sola provincia á trueque de innumerables perjuicios, pues la línea proyectada no solo es perjudicial é injusta, en cuanto que se opone á la existencia de la del Norte, sino que tambien lo es en cuanto á los inconvenientes que trae moral, material y políticamente considerada.

Nos toca el dar la voz de alerta y llamar la voz de los representantes del pueblo, no para que se declaren protectores de los intereses ya creados, sino para que emitan su voto con arreglo á sus sentimientos de justicia y á su conciencia.

Sobre todo, quienes no deben faltar, quienes todos los momentos deben hallarse presentes y seguir en todos sus pasos á la trascendental cuestion que nos ocupa, son los representantes de los intereses de Castilla y de los otros países aliados al nuestro en este negocio y á los que importa macho la derrota del consabido proyecto. Quisiéramos en momentos tan criticos ver en las poblaciones á nuestros diputados, sino en el sitio del combate. Su voto únicamente nos puede salvar y su voto debe aparecer en la desaprobacion del proyecto de la línea por los Alduides.

El Ferro-carril del Norte, periódico de S. Sebastian.

«Los periódicos y la correspondencia particular que de la corte hemos recibido estos días, nos han dado claramente á conocer que no es ya un misterio el proyecto del ferro-carril de los Alduides, y según despacho telegráfico recibido anteayer

lunes, el mismo día lo había leído al Congreso el señor ministro de Fomento.

Tememos que esta cuestión grave, candente, dé lugar á serios y acalorados debates, cuyo término y consecuencias nadie puede prever. Escusado es decir que tiene gran roce con nuestro ferro-carril. ¿Producirá resultados favorables ó adversos á su construcción? Difícil es adivinarlo. Vivimos en España.

Por lo que á nosotros toca, debemos mantenernos serenos y firmes en nuestra posición, sin retroceder un paso, contemplando la batalla y dispuestos á tomar parte en ella, si fuese menester. Aunque débiles en fuerzas, somos fuertísimos en razones y, apoyados en ellas, combatiremos.»

Conocida ya la opinión de la prensa española, falta solo dar á conocer la impresión que el proyecto de ley produjo en el extranjero. La correspondencia de París, inserta en el *Times* del 7 de mayo, la revela claramente. Hemos creído de nuestro deber reproducirla.

Correspondencia de París publicada en el número del *Times* del 7 de mayo.

«Resuelta ya la cuestión Mendizabal y aprobada la ley que impide la erección de la estatua, por lo menos hasta que el pueblo la levante sobre su pedestal en alguno de sus triunfos, destruyendo celebridades que aun viven, nace otra cuestión de mayor importancia, no solo para España, sino para Europa, atendidas sus consecuencias posibles por no decir ciertas. Aludo á la comunicación del ferro-carril del Norte con la Francia por la plaza fuerte de Pamplona y los Aldudes. En los dos últimos años ha sido esta una de las grandes pretensiones del gobierno del imperio; y si hemos de dar asentimiento á lo que generalmente se cree en Bayona, San Sebastian y Madrid, no se ha perdonado para realizarla ni la amenaza, ni el halago, ni el soborno. Se asegura que el imperio ha intimado á las partes principalmente interesadas, que de no tomar el ferro-carril esta dirección, no consentirá que se construya en Francia ningun otro que vaya á empalmarse con la línea española. Según el primitivo proyecto del Crédito moviliario, había de pasar la línea por San Sebastian en dirección á Irun: el cambio que ahora se exige, sobre ocasionar grandes gastos, es inconvenientísimo, no solo para los que han de hacer el camino, sino tambien para los que en lo futuro habian de gozar de sus beneficios. Los franceses no pueden alegar razones plausibles de ninguna clase para dirigir su vía á los Aldudes; está calculado que el trozo de camino, desde Bayona á dicho paso, costaría cuatro veces mas que el que se hiciese hasta Irun para empalmarse con la primitiva línea de España. El objeto, por lo tanto, es claro. La junta de comercio de Bayona, bajo la presión imperial, y quizás con la esperanza de lograr por este medio muchas concesiones, publicó el año pasado un informe en favor de la línea napoleónica, pero con razones tan débiles, y que por su misma nulidad revelaban claramente su verdadero objeto, que abrió los ojos de muchos hasta entonces ciegos, ó por lo menos indiferentes.

El motivo real es pura y exclusivamente estratégico; el objeto puro y exclusivamente militar. El paso de los Aldudes está á pocas leguas de Pamplona. Distará de ella sobre media jornada; y una vez puesta esta plaza de armas en poder del enemigo, lo estaría todo el país hasta las orillas del Ebro. Parten de Pamplona excelentes vías: una en dirección á Tolosa y San Sebastian (Guipúzcoa), otra en dirección á Vitoria (Alava), otra en dirección á Tudela (Navarra), y Zaragoza (Aragón), caminos todos practicables para la artillería rodada, abundantes en auxilios de todas clases. Añádase á esto que el camino de Francia á Madrid por Pamplona, Soria y Guadalajara, es hoy, con respecto á la manera como están distribuidas y colocadas las poblaciones, el mejor, el mas corto y el mas conveniente para la marcha de un ejército. Por otra parte, y esta no es ninguna consideración desatendible, desviado de la corte el ferro-carril, quedan neutralizadas las comunicaciones que bajo ciertas circunstancias críticas podrían tener lugar, y le han tenido muchas veces en San Sebastian, entre la Inglaterra y la España, circunstancia que no se habrá dejado de tomar en cuenta de la parte acá de los Pirineos.

Tengo entendido que se ha sujetado la cuestión á los ingenieros españoles y á los militares mas importantes del país, y ya por la peculiar configuración geográfica de los Pirineos y las provincias del Norte, ya por las relaciones de las mismas con la capital y el resto de la Península, no ha habido uno que no haya visto en esta línea el destino que aguarda á la nación española. Dudan ya muy pocos en España que en busca de la realización de ese destino se intente construir la nueva línea.

No basta decir que España podrá destruir cuando quiera el pequeño trozo de ferro-carril que vaya de Pamplona á Francia; ¿podrá acaso destruir el trozo de mas allá del Pirineo, sobre el cual no ejercerá influencia de ninguna clase? Con la construcción de la nueva línea por Pamplona, se deja á la Francia el pretexto y la oportunidad de empalmarla con dos ramales; uno que parta de Bayona y otro que parta de Tolosa. El paso de los Aldudes podrá ser así alcanzado en veinticuatro horas por las tropas francesas que estén á mas distancia, de modo que en tres días, por un premeditado golpe de mano, y antes que pueda llegar á Madrid la noticia, haya un ejército de cien mil hombres á cinco leguas de la primera plaza fuerte del Norte de España.

Personas competentes creen que esta es cuestión muy digna de la atención de Inglaterra. Si las Cortes españolas aprueban semejante proyecto de ley, merece España ser borrada del catálogo de las naciones independientes. Me han asegurado, y lo creo, que de quedar aprobada la nueva línea, el Crédito moviliario español, va á suspender de repente sus trabajos y á dejar sin ocupación doce mil hombres, hecho que puede muy bien producir serias consecuencias en las dos Castillas.»

El lector ha leído ya las razones aducidas por una y otra parte, falta solo que vea si hemos formado los dos un mismo juicio.

Está para nosotros fuera de duda que la sociedad de Crédito Moviliario español tomó á su cargo la construcción de la línea del Norte, esperando fundadamente que no se emprendiera en mucho tiempo la de los Aldudes. De otro modo, no podía tener la seguridad de que la Francia empalmase con su vía la de Bayona; se espionaba, y no era natural que se espusiera, á verse privada de los pingües rendimientos que le había de dar el comercio entre las dos naciones. No ignorando el decidido empeño de Napoleón III en que se llevase desde luego á cabo el camino de los Aldudes, debía, mas que no quisiese, considerar probable que fuese el emperador aplazando indefinidamente la construcción del ramal de Bayona al Vidasoa. ¿Qué empresario de una línea general deja de fundar en el comercio exterior una gran parte de sus cálculos?

Las Cortes Constituyentes, es cierto, no condenaron en absoluto la línea de los Aldudes; mas dieron á conocer evidentemente por sus actos que no entraba en su ánimo autorizarla. Rechazaron una enmienda en que se la sostenía al discutir la ley sobre la del Norte: concedieron la de Madrid á Pamplona por Zaragoza y Tudela solo

bajo la condición de que la uniesen con la de Irun en Alsásua. La línea de los Aldudes se había hecho impopular desde que se la creyó peligrosa para la independencia de la patria; se hicieron las Cortes eco de tan graves rumores, y pronunciaron frases que dejaban entrever la dificultad de que se realizara. Dieron cuerpo y valor á esos rumores, no ya tan solo el vulgo, sino tambien el dictámen de corporaciones científicas, y aun el de juntas facultativas tan competentes como la de los ingenieros militares. Generalizose la idea de que abierto el paso de los Aldudes corría la España el riesgo de ver á sus invasores en las márgenes del Ebro antes de hallarse dispuesta á rechazarlos con las armas. Mas aun que las Cortes, encarecía el gobierno la inconveniencia del ferro-carril de los Aldudes: contribuía todo á inspirar á la sociedad de crédito la confianza de que solo su línea enlazaría á la España con el resto de Europa.

Sería para nosotros hasta una iniquidad, que hoy se frustraran tan legítimas esperanzas. Si el Estado no interviniese en la concesión de los ferro-carriles, toda concurrencia nos parecería legítima; hoy no hallamos derecho en el para suscitarla contra una empresa que no tiene aun concluida su línea ni asegurado el empalme con la de la nación vecina. Ya que se abroga el Estado tan grandes facultades, se halla en el deber de sujetar su conducta á los intereses nacionales; y los intereses nacionales exigen hoy imperiosamente que, no por la concurrencia, sino por el monopolio se aliente á las empresas de las vías férreas. Una sola línea general se halla en explotación entre nosotros; los concesionarios están en déficit: ¿qué sucedería si ya hoy hubiesen de sostener la concurrencia de otra línea? El movimiento mercantil de España está calculado que apenas basta para una vía; ¿cómo ha de alimentar dos paralelas? No desconocemos que los mismos ferro-carriles desarrollan la actividad de los pueblos; mas ¿por qué no se ha de esperar á que sea ese desarrollo el que provoque la concurrencia? La concurrencia puede ser antes fatal, si despues provechosa. Decae el ánimo de los empresarios, se cotizan á mas bajo precio las acciones, se retira el capital, siempre receloso y tímido, á la vista de un porvenir dudoso, se paralizan los trabajos, se retarda por lo menos la ejecución del camino. ¿Puede ser este el fin del gobierno de un país cuyo atraso industrial y comercial depende principalmente de la falta de medios de transporte?

Se alega que la diputación de Navarra no vacila en aceptar la concurrencia de la sociedad de crédito sin siquiera pedir subvención del Estado, cuando no tiene ni empezada su línea, conociendo las inmensas dificultades que ha de vencer simplemente en la perforación del Pirineo, estando convencidísima de que atraviesa su vía pueblos de menos importancia y cuencas menos férricas. ¿Qué prueba, sin embargo, este hecho como no sea en contra de la misma línea de los Aldudes? Bajo tan desventajosas condiciones, la diputación de Navarra solo puede admitir la lucha confiando en que la Francia se apresure á llevar á los Aldudes su ferro-carril del Sudeste, y aplaque ó abandone el pensamiento de prolongarle hasta el Vidasoa. Hoy, dice la diputación, mi línea es tributaria de la del Norte; á poder realizar mis deseos, será la del Norte tributaria de mi línea. Tan cierto es que solo en el monopolio cifran aun sus esperanzas los constructores de ferro-carriles.

Si estuviese la Francia dispuesta á construir los dos ramales, dudamos que la diputación aceptase tan bravamente el combate. Camino abierto hay en la actualidad por Irun y por los Aldudes; el comercio por las fronteras de Navarra no llega, como se ha visto, al 8 por 100 del que se hace por las de Guipúzcoa. Es casi insignificante el tráfico de Navarra con el extranjero; constituye la cuarta parte del de toda España el de las solas provincias de Santander, Guipúzcoa y Vizcaya. Con la vía de los Aldudes aumentaría sin duda el movimiento mercantil de Navarra; gracias á ser mas corta, entrarían por ella los artículos que vinieran destinados desde Bayona á lo interior de la Península. El ferro-carril de los Aldudes exige en cambio mayores gastos que el del Norte: de Pamplona al Pirineo los calcula el que menos en millon y medio por kilómetro. O se ponian mas altas las tarifas, y quedaba lo mas corto del camino contrarrestado por lo mas caro de los transportes; ó se le determinaba por las de la otra línea y quedaba anulado el mayor acarreo de mercancías por la mayor suma de capitales invertidos.

Construidos los dos ramales franceses, existiría una verdadera concurrencia. Estamos en que sería peligrosa lo mismo para la diputación de Navarra que para la Sociedad general de Crédito. El comercio exterior alimentaría principalmente la vía de los Aldudes, el interior la del Norte; y uno y otro son hoy indispensables para cada línea, si ha de empezar cubriendo siquiera los gastos de explotación y el interés de los capitales. Conviene mucho tomar en cuenta que los capitales no afluyen fácilmente á empresas de realización tardía, sobre todo en países como España, donde producen tan pingües rentas, bien se los emplee en operaciones con el Tesoro, bien en préstamos, bien en efectos de la deuda pública. Acuden en auxilio de la industria solo por la esperanza de grandes beneficios: dificultese el logro de esa esperanza y volverán á la especulación y al ágio, que, por harta desventura nuestra, corren ya la existencia de las mismas compañías industriales. Del éxito que obtengan los primeros ferro-carriles depende que la España salga mas ó menos pronto del marasmo en que la tiene la falta de vías de comunicación y de transporte. El Estado, lejos de suscitarle obstáculos, no debe perdonar sacrificio para allanar los que con sobrada frecuencia se atravesaran en el camino de todas las grandes empresas.

Ante esta concurrencia, es fácil que dejen de afluir á nuestros ferro-carriles, no solo los capitales españoles sino aun los extranjeros. Vienen hoy aquí esos capitales, cebados por la idea de obtener ganancias que no son ya posibles en otras naciones. Si las ganancias llegan á convertirse en pérdidas, no tardará en buscar otro cauce tan provechosa corriente. Y qué! ¿basta acaso nues-

tros capitales, ni aun suponiendo que abandonasen todos el ágio, para cruzar de rails nuestras llanuras, y taladrar nuestras gigantescas cordilleras, y levantar puentes sobre los rios, y llevar locomotoras al pié de todas las ciudades de importancia, y unir el Mediterráneo con el Océano, y enlazar las playas del estrecho con las cumbres de los Pirineos? El material de los ferro-carriles va siendo todos los días mas caro; aumenta, como es natural, con la demanda el precio de los artículos. Los brazos van faltando, los salarios van tambien subiendo. Ni para las líneas hasta aquí proyectadas bastan los capitales circulantes. El desenvolvimiento económico á que da lugar cada línea concluida, provoca la creación de nuevas industrias: nuevas industrias en que va ocupándose una gran parte de nuestros mismos fondos. El retraimiento de los capitales extranjeros, hoy por hoy, sería á no dudarlo una gran calamidad para la nación española.

Bajo cualquier punto de vista que la examinemos, se nos presenta ocasionada á graves males tan prematura concurrencia. La línea del Norte, ha dicho el Gobierno, está ya muy adelantada para que tema la rivalidad de la de los Aldudes; mas ¿es cierto? Según confesión de la sociedad de crédito ha de empezar aun las principales obras: en un año no tendrá concluida la mitad de la vía. ¿Qué había de importar ni que estuviese próximo el término de sus trabajos? El ramal de Bayona al Vidasoa, repetimos, que no está siquiera concedido. Aun bajo la hipótesis de que la Francia trate de construir los dos ramales, interesada como se manifiesta por la línea de Navarra, puede muy bien retardar la construcción del de Irun hasta dejar en estado de explotación el de los Aldudes. No sería sino muy probable que aun estando muy adelantada, tuviese que sostener la línea del Norte, desde el mismo día de su inauguración, la concurrencia de la de Navarra. En esta cuestión no debemos perder nunca de vista las miras del vecino imperio.

El imperio se halla en una situación difícil; no creemos que intente recobrar sus antiguas fronteras. Abriego ó no este pensamiento, no podemos considerar peligroso el paso de un ferro-carril por los Aldudes. La frontera del Pirineo está allanada en aquel mismo punto desde la apertura del camino de Navarra por las cordilleras de Otzondo y Velate. ¿No había de ser mas fácil cortar un ferro-carril que una calzada ordinaria? Las guerras hoy no se improvisan, las invasiones no son repentinas. Si tanto temiésemos ¿por qué no habíamos de tener tropas acantonadas en Navarra? El ejército está hoy distraído de sus funciones naturales, podría y debería relegarse á la guarda de costas y fronteras. Cabría evitar por esta medida general el supuesto peligro sin inspirar recelo al imperio ni hacer de nuestra parte el menor sacrificio.

No á una idea militar, sino á una idea económica atribuimos, sin embargo, la predilección del imperio por la línea de los Aldudes. El imperio se ha propuesto concentrar en uno de sus puertos el comercio de Europa con una gran parte de España. La misma ciudad de Bayona ha dejado entrever el deseo de su soberano. Construyendo antes el ramal del Vidasoa que el de los Aldudes, este objeto es poco menos que inasequible: construyendo antes el de los Aldudes, y sobre todo abandonando el del Vidasoa, el objeto no puede ser mas fácil ni mas completamente realizable. Construido solo el ramal de los Aldudes, arribarían naturalmente á Bayona todos los buques con carga para España que viniesen del Norte. Los derechos de tránsito y aun el derecho diferencial de bandera quedarían ampliamente compensados por la mayor baratura de los fletes, lo mas corto y directo del camino de los Aldudes y la exención de los muchos recargos que pesan sobre las naves en todos nuestros puertos. Construidos los dos ramales, sería difícil que se detuviesen en Bayona otros buques que aquellos cuya carga debiese pasar á lo mas interior de la Península. ¿No es así de presumir que Napoleón III se proponga conceder pura y exclusivamente el ramal de los Aldudes, ó cuando menos dejar para mas tarde el del Vidasoa?

Aun cuando no existiese esta incertidumbre y estuviese la línea del Norte tan adelantada como se supone, no sería oportuna ni justa la concesión de la línea de Navarra. ¿Qué datos posee el gobierno para conocer desde hoy cuándo dejará de ser peligrosa la concurrencia de otra línea? Se dirá que insistimos demasiado sobre este punto; mas para nosotros está aquí toda la cuestión y aquí debía haberse fijado el debate. ¿Qué se ha propuesto, por fin, el Estado con el objeto de promover la construcción de los ferro-carriles de España: apelar á la libre concurrencia ó al monopolio? Si á la concurrencia, ¿cómo se ha abrogado el derecho de aprobar las tarifas de peaje y de transporte? Este derecho ó es una arbitrariedad inconcebible, ó supone la existencia y la necesidad del monopolio. Se pueden reservar los gobiernos la facultad de aprobar las tarifas solo para impedir que, prevalidos de la exclusión de los concesionarios, las eleven mas de lo que consenten las necesidades del país y permiten las leyes de la equidad y la justicia; ¿con qué razón habian de conservarla si permitiesen desde luego el establecimiento de las líneas paralelas? Ya que hayan optado los gobiernos por el monopolio, no hay motivo para que le supriman, interin el desarrollo de negocios provocado por los mismos ferro-carriles, no haga posible y hasta beneficioso la concurrencia. ¿Bajo qué principios fué concedida la línea del Norte?

La concurrencia que se trata de suscitar á esa vía, es tanto mas infundada cuanto que no están aun concedidas líneas generales tan importantes como las que nos han de unir con Portugal y las aguas del Océano. Cuando un gobierno se sobrepone á la acción del interés individual, contrae muchos y muy grandes deberes. No debe contentarse con examinar si las vías, cuya concesión se le pide, son ó no ventajosas para una determinada serie de pueblos; debe tomar en consideración las fuerzas del país, y cerciorarse de si bastan á satisfacer á la vez los intereses locales y los generales. Ya que no sean suficientes, ha de procurar que conspiren

todas á la satisfaccion de las necesidades sentidas por el pais entero. Ha reinado y reina una grande anarquia en la concesion de las vias férreas: no la habria de seguro mayor ni tan grande si se hubiese dejado todo á la iniciativa del individuo. ¿Qué prevision ni qué servicios son los de un gobierno que se empeña en conceder una linea general paralela cuando no parten aun los rails de Madrid para los cuatro extremos de la peninsula?

Se ponderan hoy las ventajas de la linea de los Alduides para legitimar la concurrencia, objeto de nuestros ataques; ¿cómo, si son tantas, no se la concedió antes que la del Norte? La cuestion estaba ya entonces en pié; la sociedad de crédito, temerosa de que no se diese la preferencia á la de Navarra, solicitó en un principio solo la via de Madrid á Vitoria. Quiso el gobierno que la sociedad hiciese estensiva su solicitud á toda la linea, le dió mil seguridades de que no se construiria la de los Alduides. Y hoy bajo el pretexto de que están adelantadas las obras de la del Norte falta á la lealtad de sus compromisos?

Adviértase bien que nosotros no condenamos tampoco las lineas paralelas: los Estados-Unidos, la Inglaterra, la misma Francia no nos permiten dudar de la utilidad ni aun de la necesidad de estas lineas. Sostenemos tan solo que no son para trazadas mientras es aun problemático que puedan cubrir las primeras sus gastos de explotacion y producir beneficios á sus empresarios. La existencia de las lineas paralelas tiene marcada su hora, y no ha sonado aun la hora para las de España en el reloj de los tiempos. Llegara tal vez para la linea de los Alduides; es para nosotros incuestionable que no ha llegado todavia. Contrariar la marcha económica de los pueblos es tan quimérico como oponerse á las leyes de la naturaleza humana: una pretension tal no puede conducir sino á desórdenes y ruinas. Debemos respetar los derechos adquiridos, dejar á la linea del Norte la exclusiva que le dimos. Conviene no temer el monopolio de hoy si se desea la concurrencia de mañana.

F. PI Y MARGALL.

EL RATONCILLO Y EL GATO.

Fábula imitada del francés, arreglada para música.

I.

Hubo, señores, un ratoncillo
En una casa de mi lugar,
Hijo de viuda, madre mimona,
Que se afanaba por él no más.
Cuanto pillaba se lo traía,
Queso y chorizo, frutas y pan:
Vida no tuvo mas regalada
Ni el rey de Asiria Salmanasar.
Y él á la pobre madre
No la dejaba en paz,
Queriendo cada dia
Su albergue abandonar,
Para ver lo que hay en el mundo,
Por correr de acá para allá.
Tran-tarrantran, tarrantran, tarrantran.

II.

«Madre (decía), mucho te quiero;
Pero me aburre tu soledad:
Sótano habito, justo es que vea
Sala y cocina, huerta y corral.
Deja que salga, y ándelo todo;
Llégame mi día de libertad:
Si encarelado mas tiempo vive,
Tu ratoncillo se morirá.
Concédemme permiso
Para ir á pasear:
No quieras que te llame
Tiránica mamá.
Sepa yo lo que hay en el mundo
Por allí, por allí y allá.»
Tran-tarrantran, etc.

III.

Ríndese al cabo la débil madre
Con imprudente benignidad.
«Marcha (le dice); no vayas lejos,
Vuelve al instante que oigas pisar.
Mira que hay perros, mira que hay hombres
Que se divierten haciendo mal:
Mira que el gato, fiero enemigo,
Como te atisbe te comerá.
Poniendo astutamente
Carita de bondad,
Prepara sus traiciones
El pérfido animal.
Quédate cerca de tu asilo,
No te aventuras mas allá.»
Tran-tarrantran, etc.

IV.

«Madre, no temas (él le responde):
Nadie me engaña, soy muy sagaz:
Voy á ese hueco de esa ventana
Por donde viene la claridad.
¿Qué de placeres ya me figuro!
¿Qué cosas luego te he de contar!
Anda y prevenme rica merienda,
Y hoy celebremos fiesta cabal.»
Y sube, y asombrado
No cesa de mirar,
Y ojos y piés y hocico
Tras todo se le van;
Y sin querer se va saliendo
Cada vez mas y mas allá.
Tran-tarrantran, etc.

V.

Era una huerta dondè á la sombra
Se solazaba don Mirrimian,
Gato famoso, que de ratones
Libre tenia la vecindad.
«Compañerito (dice el novato),
Pasa adelante sin recelar:
Más á tus anchas que en tu agujero
Por esas calles discurrirás.

Macetas mil de flores
Adorno al sitio dan,
Y fruto al suelo arrojan
El guindo y el peral.
Llega, pues, y coje á tu gusto,
Llega, ven, acércate acá.»
Tran-tarrantran, etc.

VI.

Dulce sonaba la voz traidora,
Dulce era el rostro del perillan:
Cede al engaño nuestro curioso,
Y á su verdugo váse á entregar.
Da un brinco el gato, bufa con ira,
Y uñas y dientes hinca voraz
En la garganta del ratoncillo,
Y se le engulle sin desollar.
«No hay (esclamaba el gato)
No hay para tí piedad:
Tú no quisiste guia,
No te hace falta ya.»
La juventud sin esperiencia
Corre en el mundo suerte igual.
Tran-tarrantran, etc.

J. E. HARTZENBUSCH.

FANTASÍA

Dedicada á mi querido amigo el poeta

D. Antonio García Gutierrez.

I.

LA TEMPESTAD.

Nubes caliginosas velan el horizonte,
Sofocados los orbes sufren penoso afán,
Y raudos torbellinos llevan de monte en monte
Sinistras llamaradas de invisible volcan.

En pesada tiniébla la montaña eminente
Pierde su alta corona de nieve y de verdor,
Y no llegan al llano las brisas del torrente
A templar de la atmósfera la angustia y el ardor.

La pena oprime el pecho, la oscuridad se cierra,
Cual perdida esperanza... la tormenta voraz
Amenaza en sus iras anonadar la tierra
El piélagó azotando con sus alas audaz.

Por el páramo triste de arenas encendidas
Se oye de ramas secas el rudo y vago son,
Y en el jaral lejano las encinas erguidas
La tempestad adoran cayendo en confusion.

Por noche á los espacios da la muerte su manto
Y de la tarde apaga la refulgente luz
Para encender relámpagos como sierpes de espanto
Que arden de los sepulcros en la olvidada cruz.

En todas partes fuego... de los rayos el vuelo
Torna hogueras los bosques en rápido vaiven;
Los incendios ensalzan los enojos del cielo
Y el mundo los insulta con altivo desden.

Siempre orgulloso el hombre jamás se cree vencido,
Se vé en sus pensamientos señor de la creacion,
Su muerte es la victoria si triunfa del olvido,
Y para tal grandeza le sobra corazon.

II.

EL INCENDIO.

Al fin de la llanura desierta, calcinada,
La antigua fortaleza, blason de gloria ayer,
En remolino denso consumiéndose abrasada,
Desplomando en abismos su indómito poder.

No miran sus cenizas los altivos señores
De su almenada torre, que el escudo feudal
Quema en la áurea diadema de vivos resplandores
Que en medio la humareda levántase triunfal.

Por los altos adarves y florones de piedra
Los pájaros anidan, que debieron su ser
A otros errantes pájaros que entre la hispana yedra
Cuando á España los moros, vinieron á nacer.]

¡Pobres lechos de plumas! Brasas entre las ruinas
Muere vuestra memoria de placer y de amor,
Que entre las fieras llamas las tiernas golondrinas
Revelan, mas que el fuego, sintiendo su dolor.

Del humo enrojecido que por la esfera sube
Rasgan los huracanes el horrído crespon,
Y en las sulfúreas orlas de la preñada nube
El vapor desaparece cual maldita vision.

III.

LA MADRE Y EL HIJO.

En los giros errantes del borrascoso viento,
Por las ásperas mieses el incendio al pasar
Tiende su cabellera con impetu violento;
Todo es lumbre y centellas en desbordado mar.

¿Dónde van los que guardan las doradas espigas?
Huyen de selva en selva buscando salvacion
Y encuentran por consuelo mas penosas fatigas
En valles destinados á nueva destruccion.

De los campos llameantes entre la lumbre airada,
Suspira desolada porque se vé morir,
Una anciana infelice, madre desamparada,
Que llama á su hijo loca sin mirarlo venir.

El tronador estrépito que el huracan acrece
Los quejidos ahoga de su doliente voz,
Y diciendo; hijo mio!... sofocada perece,
Cuando á salvarla corre desalado y veloz.

VOZ DEL ALMA.

La madre que en amor hijos concibe,
Vivir para sus hijos sólo quiere;
Si para alguna madre un hijo vive,
Cualquiera madre por sus hijos muere.

JOSÉ MARÍA DE ALBUERNE.

REVISTA ESTRANJERA.

Más escasa en acontecimientos que la anterior se presenta la última quincena que acaba de transcurrir: atravesamos un periodo estéril, de verdadero *statu quo* en que todos los trabajos de las cortes y de la diplomacia se dirigen á dilatar, á apla-

zar, á retardar indefinidamente la solucion de las gravísimas cuestiones que hoy están sobre el tapete: apenas una nota energética, el discurso de un orador fogoso, la actitud de la prensa de esta ó la otra nacion hacen temer que el asunto se complique y la solucion se precipite cuando empiezan las esplicaciones, las protestas, los falsos votos de sinceridad y afecto para encaminar de nuevo el asunto por la via lenta de la discusion, de las conferencias y del entretenimiento. No parece sino que la paz de Europa en los momentos presentes, esa paz que algunos políticos se empeñan en considerar como estable y firme, está pendiente de un cabello, *omnia tenue pendencia filo*, segun el cuidado, el estudio, el vivísimo interés y delicado pulso con que los gobiernos se tratan unos á otros y se juntan todos para intervenir en la mas insignificante desavenencia internacional y en la mas ridicula falta de etiqueta. Y si este deseo, este empeño de arreglar diferencias fuese hijo de un sentimiento elevado de equidad, de orden, de mútuo respeto, y se dirigiese nada menos que á hacer triunfar la justicia y mantener el derecho del mas débil, mereceria nuestra mas profunda admiracion y no hallariamos elogios suficientes que tributarle, pero lejos de eso es un deseo ruin y mezquino, que propende á no resolver nada, á embrollarlo todo con ridiculas mistificaciones á prolongar esta situacion interina, transitoria, de alarma y sobresalto y que reconoce por noble origen el miedo, la conviccion y seguridad en que están todos los monarcas de Europa de que el primer cañonazo disparado en nuestro continente ha de ser la chispa que ponga fuego á esta inmensa mina de pólvora que se estiende desde el Báltico al archipiélago griego, del Danubio al Océano, y sobre la cual bailan y se estrechan las manos y se dan reciprocos banquetes las monarquías de derecho divino y los imperios por sufragio universal, las dinastías que nacen y las dinastías que mueren.

Ya han empezado en Paris las conferencias para la tan careada reorganizacion de los principados moldo-valacos. ¿Y qué es lo que resultará de ellas? Todo menos lo que la justicia, el derecho de gentes y la historia de ese pueblo exigen. Todo menos la *autonomia* de los principados, todo, menos la restauracion de esa nacionalidad que há tantos años gime bajo la planta asiática del otomano imperio, pero que se mantiene tan viva y palpitante como el dia en que por la fuerza fué agregada á la corona del sultan. En vano es que, consultada la voluntad del pueblo rhumano por medio de los divanes de Jassy y Bucharest, haya declarado que es la de constituirse en nacion, la de recobrar su perdida *autonomia* y que en un acta solemne, que todos recordamos, aparezcan consignados los antecedentes históricos, los títulos en que funda sus aspiraciones; los principados volverán á ser organizados bajo esta ó la otra forma administrativa, sus actuales instituciones cambiarán de nombre, pero quedarán sepultados en la misma situacion tributaria, dependiente y vergonzosa. Segun escriben los corresponsales de Paris, no ha reinado la mejor armonia en las conferencias celebradas hasta el presente.

Dícese que en la segunda sesion el representante de Francia, aunque empleando los términos mas parlamentarios, acusó de ingratitud á la Turquía. Fuad-Pachá rechazó con gran viveza y energía esta acusacion, dando lugar á un animado debate, en el cual el Austria se puso de parte de la Puerta, siguiéndole la Inglaterra y la Prusia. Únicamente la Rusia se inclinó al lado de Francia. Si esto es cierto, como se asegura, y como hay lugar á creer, la linea divisoria de entrambos campos está ya demarcada.

No es de esperar de todos modos que de estas desavenencias resulten grandes beneficios para los principados: la cuestion capital, la cuestion de la nacionalidad quedará en el estado que hoy tiene.

En Inglaterra adelanta notablemente la admision de los israelitas en el Parlamento.

El *Morning Advertiser* anuncia que ha habido por fin acuerdo para el arreglo de la cuestion de los judios, cuestion que suscitó, como ya se sabe, tan largas discusiones. Las Conferencias que se han celebrado por los intermediarios de los comités respectivos de la Cámara de los lores y de la de los comunes han terminado con la adopcion de ese principio. El primer resultado de esa concesion, hecha por fin por la Cámara alta á la opinion pública, será la toma de posesion de Mr. Rothschild de su asiento en la Cámara de los comunes.

Un periódico dice que el conde de Lucan se propone presentar la enmienda siguiente cuando la Cámara de los lores examine los motivos que ha tenido la de los Comunes al rechazar las enmiendas de sus señorías en la proposicion relativa al juramento de los israelitas:

«A condicion de que siempre algun súbdito de S. M. perteneciente á la religion judaica, tenga que prestar el mencionado juramento para ser admitido á votar y sentarse en una de las dos Cámaras del Parlamento, las palabras «y así lo declaro bajo la verdadera fé de cristiano» queden suprimidas, y que desde la adopcion y despues de la adopcion de esta enmienda, será legal para la Cámara de los lores y para la de los Comunes respectivamente establecer que la forma de dicho juramento, siempre que esté fundado en la fé cristiana, se cambiará por las personas que profesan la religion judaica modificada de manera que sea compatible con los escrúpulos honrados y concienzudos de las indicadas personas que profesan aquella religion.»

Este resultado era de preveer, como dijimos en nuestra anterior revista, desde que la Cámara de los Comunes se resolvió á nombrar al célebre banquero israelita, individuo de la comision que habia de entenderse con la Cámara de los Pares: esta Cámara, que representa á la Inglaterra feudal y aristocrática, pierde cada dia mas terreno: su sistema de resistir para ceder siempre, va siendo ya casi ridiculo: es una institucion herida de muerte que subsiste como un bello monumento histórico.

La discusion de la proposicion de censura de Mr. Cardwel terminó, como anunciamos á nuestros lectores, retirándola su autor: las cartas de Sir James Outran y los últimos despachos llegados de la India, y mas que todo la actitud ministerial adoptada por los radicales, y el miedo de los diputados capitaneados por lord Palmerston á la disolucion del Parlamento que podia ocasionar su misma victoria, produjeron esta maniobra que en la torpeza con que fué ejecutada, escitó la hilaridad general de los honorables representantes de la Gran Bretaña. Este triunfo, no es, sin embargo, mas que una tregua de la oposicion que volverá á presentar la batalla en la cuestion del *Cagliari* ó en cualquiera otra. Lo hemos dicho y lo volveremos á repetir: un ministerio tory no puede consolidarse á la altura en que el espíritu reformista se encuentra en Inglaterra: entre los principios conservadores y las aspiraciones radicales de la opinion pública, hay un abismo. Cuando acabamos de ver que un gabinete presidido por lord Palmerston no ha sabido interpretar, ¿cómo hemos de esperar que asegure su existencia el actual? Ha sonado en el Reino Unido la hora de las grandes reformas democráticas: los antiguos partidos se encuentran desorganizados y disueltos, porque se han quedado atrás en el curso acelerado de las ideas, y solamente la nueva comunión política que se sienta capaz de convertir en leyes esas reformas que están ya maduras en el espíritu público, es la que puede contar con la seguridad de conquistar, mas tarde ó mas temprano, el poder para perpetuarse en el largo espacio de tiempo.

en aquellas regiones? No son recursos, ni fuerzas de mar y tierra los que nos hace falta sino energía, dignidad y patriotismo. Hé aquí lo pormenorizado de este suceso inaudito:

«Dos días hace que ha llegado á Madrid un oficial de la secretaría política del gobierno de la isla de Cuba con pliegos del general Concha para el gobierno, mas no para dar cuenta en estos pliegos al gobierno, como dice *El Occidente*, del nuevo insulto que ha sufrido el pabellón español en las aguas de Santo Domingo, lo cual excita el patriotismo del *Occidente* y le hace dudar de que el gobierno saque á salvo nuestra honra, sino á decir al ministerio todo lo que, en cumplimiento de sus órdenes se hecho para que nuestro honor y nuestra bandera queden á la altura debida. Véase aquí lo que ha pasado y lo que el ministerio y sus delegados han hecho.

En la larga lucha sostenida entre Baez y Santana en Santo Domingo, una batería de las levantadas por el último para hostilizar á la capital que sitiaba, hizo fuego casual ó intencionalmente sobre varios buques extranjeros que se hallaban en el puerto. De resultados de esta inesperada agresión, un buque sardo casi fué echado á pique, sufrió algo otro francés, y la corbeta *Emilia*, española, recibió dos ó tres balazos.»

Los cónsules sardo, francés y español estendieron inmediatamente la correspondiente protesta y la enviaron, no solo al general sitiador sino al sitiado para que cualquiera que fuese el resultado que tuviese la lucha se obtuviese del vencedor la reparación debida; y como era regular tambien dieron cuenta de lo ocurrido á sus respectivos gobiernos. El de Cerdeña acudió entonces al español excitando á unirse con él para tomar una satisfacción mas cumplida, y el de Madrid, que ya se ocupaba de este asunto, dió órdenes al capitán general de Cuba para que pusiera á disposición de nuestro cónsul en Santo Domingo los medios materiales bastantes para obtener de aquel gobierno una indemnización y una reparación inmediata.

Ahora bien: el oficial de la secretaría de Cuba que acaba de llegar á Madrid, trae entre otros pliegos de mayor importancia, una comunicacion en que se demuestra que las órdenes de S. M. y de su gobierno han sido fiel é inmediatamente cumplidas, con el tacto que le distingue, por el noble marqués de la Habana.

A las aguas de Santo Domingo, como ya dijo la *Correspondencia*, ha destinado el capitán general de Cuba dos buques de guerra, el vapor *Bazan* y el bergantín *Nervion*. Estos buques de guerra, segun las instrucciones dadas á su comandante, deben obrar de concierto con las fuerzas sardas y francesas, si llega el caso, ó por sí solas cuando otras no les ayuden, para exigir del gobierno de Santo Domingo una satisfacción para nuestra bandera y una indemnización para el buque español maltratado. Si la satisfacción y la indemnización se dan, el *Bazan* volverá á Cuba y el *Nervion* quedará en aquellas aguas protegiendo á nuestros naturales; si se retarda, con arreglo á sus instrucciones, los comandantes de nuestros buques permanecerán en aquellas aguas y obrando de concierto con los que tienen iguales quejas que nosotros, demostrarán al gobierno de Santo Domingo que no impunemente se insulta la bandera española.»

El cónsul de España en la república de Santo Domingo, ha remitido un decreto del presidente de la república, Baez, anunciando que quedan bloqueados los puertos de la misma para todos los buques, y que serán confiscados instantáneamente aquellos en que se justifique la existencia de contrabando de guerra.

Perú.—Por el último correo hemos recibido detalles interesantes sobre la toma de Arequipa, que insertamos á continuación. El triunfo de la revolución ha sido tan glorioso como completo. Mucho es lo que todos esperan de las grandes dotes de inteligencia y valor que reúne el hombre que hoy la personifica. Castilla es, además de un general intrépido y esperto, el único hombre capaz de sacar á la república salva y triunfante de las circunstancias difícilísimas que hoy atraviesa. En el período de reorganización que empieza ahora, lo que principalmente necesita el jefe del Estado es la inquebrantable energía, la firmeza y tenacidad que él reúne y de que tan inequívoco testimonio acaba de dar. Los partidarios de Vivanco no perdonarán medio de crear obstáculos al nuevo orden de cosas: astutos, y con las grandes influencias que quedan cuando se ha vivido mucho tiempo en las regiones del poder, son todavía adversarios temibles. Nuestros votos porque las instituciones liberales se consoliden en el Perú no pueden ser mas ardientes: la situación de esta república, la energía de los pueblos que la forman y las pretensiones de algunos de los Estados vecinos, la hacen uno de los puntos mas importantes de la América del Sur.

«Al Sr. ministro de la Gobernación encargado del despacho de la Guerra.

Sr. ministro:

Conforme á lo que ofrecí á V. S. en el primer parte que tuve el honor de pasarle relativo á la toma de Arequipa, la victoria del leal y heroico ejército constitucional se ha completado el 7 á las 12 menos 5 minutos del día. Treinta horas de bombardeo y de un fuego nutrido de fusilería han sido necesarios para adquirir los laureles que tan caro y con obstinación ciega nos disputaban los enemigos de las instituciones y de la tranquilidad pública. Nada ha arreado al ejército constitucional: ni lo formidable de las fortificaciones de piedra, ni las minas diseminadas en las principales partes del ataque para sepultar en su explosión á los soldados que hubiesen conseguido traspasar las trincheras, algunas de las cuales estallaron, ni todas las invenciones y recursos bélicos con que Arequipa se hallaba convertida en un estenso y casi inexpugnable castillo, han sido bastantes para detener su intrepidez y su arrojo.

Merced á sus esfuerzos, la nación española puede contar un día de gloria, aunque es cierto que ella ha perdido gran número de sus hijos, que el ejército ha tenido que desfilar sobre cadáveres y que los hospitales no son bastantes para contener á los heridos. Si la tropa ha sido heroica é infatigable en el ataque, la grandeza de sus virtudes ha resaltado mas con la generosidad y orden que ha observado despues de la victoria.

No permitiendo las circunstancias y las ocupaciones múltiples que demanda la situación, pasar todavía un parte detallado para que el gobierno y la República se instruyan de los pormenores de una jornada que hará época en la América, me limito á adjuntarle el alcance del *Boletín* núm. 17.

Dígnese V. S. transmitir el contenido de esta nota al escelentísimo Consejo de ministros para que el gobierno pueda felicitarse como yo de no haber sido desengañado en la esperanza que el país tiene cifrada en el ejército. Dios guarde á V. S.—RAMON CASTILLA.

Me ha cabido por fin la gloria de tomar la plaza de Arequipa en dos espléndidas jornadas ocurridas en los días 6 y 7, como se impondrá V. por el alcance del *Boletín*. El ataque y la resistencia ha sido de lo mas récio que he visto en toda mi carrera militar; y luego que vencedor he podido con mas discernimiento examinar las fortificaciones con que estaban obstruidas completamente todas las entradas de la ciudad, me he convencido que hasta cierto punto tenian razon los revolucio-

narios de considerarla inexpugnable. Solo un ejército como este habria podido obtener la victoria. Este hecho de armas corresponde á la clase de aquellos que no se repiten á menudo.

No he podido menos que sentir lastimado mi corazón con el espectáculo que han presentado las calles despues del triunfo. Cerca de dos mil hombres quedaron fuera de combate: los hospitales ordinarios no bastaban para contener los heridos y nuestro valiente ejército ha perdido casi la mitad de su fuerza, contando en esta pérdida al mayor Belaunde del Izeuchaca y muchos oficiales distinguidos.

Tengo en mi poder muchos prisioneros, pero Vivanco y sus principales jefes, han fugado y hasta ahora no sé si el caudillo se ha aislado, ó ha osado dirigirse á Taena, á donde marcha una fuerte division.

Chile.—Acabamos de recibir cartas de la república de Chile, con fechas que alcanzan al 31 de marzo. Por ellas vemos que han sido inexactas las noticias que trascibió el telégrafo, y de que nosotros dimos cuenta oportunamente, de haber estallado la guerra civil en aquel país, á consecuencia de las elecciones. Estas se verificaron, con efecto, los días 28 y 29 del mes citado, habiendo sacado mayoría la oposicion; pero reinó el mayor orden durante ellas. La agitacion política, que siempre produce el ejercicio de este derecho, se habia calmado, y los negocios volvian á su curso natural.

Estados Unidos.—Las capturas de buques anglo-americanos hechas por los cruceros ingleses en las aguas de Cuba y en las costas de Africa, han excitado una viva indignacion en los Estados Unidos. Este sentimiento se ha aumentado considerablemente á consecuencia de la publicacion hecha por el Senado de la correspondencia seguida entre el gobierno americano y los cónsules y oficiales de marina de los Estados Unidos sobre las costas de Africa. No se pueden leer estos documentos, dice una carta de Washington del 12, sin reconocer la exactitud de las acusaciones contra los malos é injustos tratamientos de los oficiales ingleses que mandan los buques de crucero en la costa africana. Un solo hecho prueba sobre qué ligeros indicios son condenados los buques americanos por supuesta participacion en el tráfico de negros. De diez y ocho buques capturados, cinco solamente tenian negros á bordo. Los diez y ocho han sido, sin embargo, confiscados, y otros muchos arrestados bajo los mas frivolos pretextos. La carta á que nos referimos concluye asegurando, que como los negros capturados son trasladados á las colonias inglesas como trabajadores libres, mediante un pequeño gasto de 25 piastras por cabeza la Inglaterra halla así en el exceso de celo de sus oficiales, el medio de poblar sus colonias, y de servirse muy bien de esos mismos negros, en favor de los cuales hace tantas protestas.

Sobre el mismo asunto y por la via de Inglaterra, tenemos cartas de la Habana que alcanzan al 3 de mayo. Ninguna novedad importante ocurría en la isla, que gozaba de completa tranquilidad. Sin embargo, la conducta que observan en las costas de Cuba los cruceros ingleses, los cuales abordan, detienen y registran á casi todos los buques americanos ó españoles que pasan por aquellas aguas, excitaban una viva indignacion entre los propietarios de ellos en la Habana, y se decía que algunos habian resuelto resistir tales visitas. Ni el pabellón de los Estados Unidos se hallaba libre de estas vejaciones; antes bien un buque anglo-americano habia sido registrado y apresado por las cañoneras, habiéndose apoderado los ingleses de cuanto se hallaba á bordo, y hecho desembarcar á todos los que no habian querido jurar que el buque estaba destinado á la trata de negros. Así resulta justificado en la informacion abierta por el cónsul de la Union en Cuba, con motivo de la captura de dicho buque.

Son gravísimas las noticias posteriormente recibidas de los Estados Unidos. Por una resolucion unánime, el Senado habia requerido al presidente para que comunicase á las Cámaras las medidas tomadas con motivo de la captura de ciertos buques americanos por los cruceros extranjeros. Otra resolucion pedia que el presidente adoptase con urgencia un medio de poner fin á las vejaciones que los cruceros ingleses hacen sufrir á los buques americanos en las aguas de los golfos de Méjico, y particularmente sobre las costas de la isla de Cuba. El presidente habia prometido consagrar inmediatamente su atencion á este negocio. A consecuencia de su oferta, se habia publicado la correspondencia oficial relativa á él. El secretario de Estado, M. Cass, pide en un despacho al gobierno inglés que cesen las visitas de estos buques, y al presentar la correspondencia, dijo, que todas las pérdidas que sufriesen dichos buques serán indemnizadas por la España, á menos que no intervenga contra la Gran Bretaña. Además, decíase en Washington que el presidente Buchanan habia pedido esplicaciones á los ministros de Inglaterra y España cerca del gobierno federal. Por último, á la salida del correo se esperaba de un momento á otro en Nueva-York un despacho telegráfico, resumiendo un mensaje que se suponía debía dirigir el presidente á las Cámaras con motivo de estas interpelaciones. Confírmase tambien la salida de muchos buques de guerra americanos para las aguas del golfo de Méjico, con instrucciones terminantes para impedir que los buques de esta nacion sean visitados por los cruceros ingleses.

Los filibusteros cubanos se baten en retirada. Han comprendido que todos sus esfuerzos se estrellan en el buen sentido de los habitantes de la perla de las Antillas, y empiezan á confesar ya su falsedad y su desaliento insultando en sus periódicos especiales la lealtad de los hijos de la noble Cuba. Les perdonamos este desahogo inocente.

Véase cómo se explica *La Revolucion*, periódico filibustero que se publica en Nueva-York:

«Estamos envilecidos... La conducta presente de los cubanos es el cinismo patriótico, si así se puede llamar; es la degradacion, el envilecimiento. Nos asombramos de semejante retroceso: la mania de empleos, la sollicitacion de distinciones, el amor á los bailes, ocupan sin cesar á toda la poblacion; y como sucede siempre que una raza se corrompe, todos estos miserables se rien de las ideas de libertad, se burlan de los infortunios de la patria. Mas de mil cubanos han jurado solemnemente llevar á cabo la revolucion de la isla, y para escarnio eterno, los hemos visto arrepentirse, fugarse, pedir perdon, violar la fé de sus promesas, sumirse sin pudor en su ignominia.»

Nuestros lectores recordarán los artículos que en los números anteriores hemos consagrado á demostrar la injusticia del apresamiento de la corbeta *Conchita*, verificado por los cruceros ingleses, y la necesidad de reformar los tratados vigentes que concede á la Gran Bretaña el para nosotros tan vergonzoso y humillante derecho de visita. El tribunal de Canarias acaba de confirmar la exactitud de nuestros juicios y reclamaciones, declarando, como se lee en su sentencia abusiva libremente á la tripulacion de la corbeta *Conchita*, que empleándose en el comercio del aceite de Palma, fué tan injusta y escandalosamente apresada en la costa occidental del Africa, y condenada por los tribunales ingleses en Sierra Leona.

De los procedimientos judiciales resulta probado mas y mas el lícito é importante comercio á que estaba destinada la *Conchita*, y lo injusto y parcial del fallo pronunciado por el tribunal que debió ser misto en Sierra Leona. Ninguna noticia se tiene aun de los ocho marineros españoles que fueron arrojados á las mortíferas playas de Whidah, por el comandante del *Firefly*, mister George T. Day, aprehensor de la *Conchita*. En vista de todo, dice la *Correspondencia*, el gobierno español se dispone á renovar con la energía debida, cerca del gobierno inglés, las reclamaciones para que quede á cubierto el honor y el derecho de nuestra nacion, y para que las importantes pérdidas del armador sean indemnizadas con la justicia y legalidad que debemos reconocer en la nacion británica.

Veremos, pues, hasta dónde llega la energía del gobierno español para hacer respetar nuestros derechos.

Con el título de *La isla de Cuba considerada económicamente*, acaba de dar á luz nuestro ilustrado colaborador el Sr. don Ramon Pasaron y Lastra un libro tan importante como el asunto indica: este distinguido letrado ha sabido aprovechar en beneficio de la administracion y de la ciencia, el corto tiempo que ha desempeñado el elevado cargo de intendente general de la isla. Cuantos ramos constituyen la industria y la vasta produccion y riqueza de nuestra codiciada Antilla, aparecen en su interesante libro minuciosamente estudiados en su pasado, en su presente y en el desarrollo y mejora de que son susceptibles en lo porvenir. Y no se ha concretado el Sr. Pasaron y Lastra á estudiar, como otros han hecho antes que él, las vicisitudes de la riqueza y de las rentas, á demostrar los adelantos, á comparar las épocas, á examinar los impuestos y los sistemas de contabilidad, sino que, llevando sus investigaciones mas allá del terreno de la estadística, entra muchas veces, si bien es de lamentar que sea como de pasada, á examinar los sistemas económicos con aplicacion á los hechos que cita, y á emitir su ilustrado juicio sobre las mas intrincadas cuestiones de crédito. Este carácter científico que su obra toma en algunos capítulos, la eleva sobre otras del mismo género y la dará con la circulacion en poco tiempo toda la importancia que merece. El libro del Sr. Pasaron, es además un testimonio irrecusable de la inteligencia con que ha desempeñado su difícil cuanto importante puesto. Muy pocos de sus antecesores habrán renido las circunstancias de inteligencia, laboriosidad y celo que en él concurren.

¿Cuántos han imitado su ejemplo dándonos cuenta de sus estudios y trabajos?

Sentimos que los muchos materiales de capital interés que se nos han juntado para este número, nos impidan insertar algunos de los interesantes capítulos de la mencionada obra, cuya adquisicion recomendamos con la mayor eficacia á nuestros suscritores.

El *Clamor Público* y otros diarios se han ocupado tambien de ella con el elogio que merece.

El general Prim, conde de Reus, ha sido invitado por el emperador Napoleon á pasar quince días en su corte de Fontainebleau.

El Gobierno ha negado á los fundadores de la sociedad anónima de crédito titulada *La Gran Central*, la autorizacion que habia solicitado para constituirse. Esta sociedad, caso de que hubiera obtenido el correspondiente pase del Gobierno, se habria establecido en Barcelona, estendiendo sus operaciones á toda Cataluña.

El hecho de la negativa ha producido profunda alarma entre los que conocen los graves males que pueden resultar de la intervencion del Gobierno en los negocios industriales. Por nuestra parte, la abundancia de original nos obliga á aplazar hasta el próximo número la publicacion de un artículo que tenemos escrito sobre este asunto.

Algunos periódicos de estos días han vuelto á hablar de la dimision del digno general Concha, asegurando que insiste en ella: creemos que, dado caso que tales rumores sean ciertos, el Gobierno insistirá tambien por su parte en no admitirla. El capitán general de Cuba acaba de demostrar con la enérgica conducta que ha adoptado con motivo de los últimos atentados de Méjico y de Santo Domingo, que no solamente reúne grandes dotes para la administracion y gobierno de nuestra Antilla, sino tambien para hacer respetar el nombre español á las vecinas é ingratas repúblicas españolas. Si á este ilustre general se le hubiesen dado poderes mas amplios, hace tiempo que hubiésemos obtenido una reparación completa de muchos ultrajes.

Ha llegado el correo de Filipinas con noticias de Manila que alcanzan al 7 de abril. El buque que lo conduce es el mismo que llevó el anterior correo á Filipinas, adonde llegó el 2 de abril, sin ningun accidente para la correspondencia y pasaje. Ninguna novedad ocurría en las islas. El estado sanitario era inmejorable, y el comercio, removidas las causas de su reciente paralización, comenzaba á prosperar visiblemente.

Don Miguel de Braganza ha publicado en *La Nacion*, diario legitimista de Portugal, un manifiesto solemne, en el cual declara que no renunciará los derechos que cree tener al trono de Portugal. Esta manifestacion quita sus últimas probabilidades á cuanto se ha dicho respecto á transaccion entre los miembros de la familia real portuguesa. El partido que á sí propio se llama legitimista tiene, al parecer, en Portugal mas firmeza de opiniones que el de España.

Una correspondencia dice que anteaer debieron abrirse las Cortes por el rey. Este y su esposa han visitado la escuadra inglesa, que despues ha dejado las aguas del Tajo con direccion á Gibraltar y Africa. Ya hemos dicho haberse verificado con gran pompa en palacio la ceremonia de la condecoracion del joven rey con la orden de la Jarretiere que le ha enviado la reina de Inglaterra por el marqués de Bath.

Dos reyes de Portugal y un hidalgo habian obtenido hasta ahora solamente esta distincion, de que tan avara es la corte del Reino Unido. Eran Juan I y Juan IV, y el hidalgo se llamaba Alvaro Vas de Almuda. El manifiesto que acaba de publicar en el periódico *La Nacion* D. Miguel de Braganza, declarando que no renuncia en manera alguna á los derechos que cree tener al trono de Portugal, ha producido gran sensacion en los absolutistas, divididos en dos bandos, uno de ellos para aplaudir con calor el manifiesto, y el otro para condenarle.

Por los sueltos, el secretario de la Redaccion, EUGENIO DE OLAVARRIA.

EDITOR FRANCISCO SERRA Y MADIROLAS.

MADRID 1857.—Imprenta de LA AMÉRICA, á cargo del mismo. calle del Baño, número 1.