



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV. SEGOVIA 27 DE AGOSTO DE 1879. NUM. II.

SUMARIO.

Ferro-carril.—Los ferro-carriles del Noroeste, por un Gallego.—Breve réplica al «Gallego», por Don Meliton Martin.—Suelos.

FERRO-CARRIL.

Cumpliendo con lo que ofrecimos á nuestros lectores en el número 10 de la Revista, perteneciente al día 23 de los corrientes á continuacion insertamos integros los artículos «Los Ferro-carriles del Noroeste» firmado por «Un gallego» que trata de rebatir los argumentos espuestos en «La verdad sobre el Noroeste» por nuestro querido paisano el distinguido Ingeniero D. Meliton Martin y lo que este contesta en apoyo y aclaracion de cuanto dijo en «La verdad» bajo el título de «Breve réplica al Gallego».

Como el buen sentido de nuestros abonados les

hará deducir claramente las consideraciones á que se presta esta polémica, nos abstenemos de toda clase de comentarios, escitándoles unicamente á que la lean con la mayor detencion posible, á la par que felicitamos, con toda la efusion de nuestra alma al Sr. Martin que, si sabe hablar en plata, escribe á no dudarlo con pluma de oro.

LOS FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

Coincidiendo con la discusion en el Congreso, del proyecto de ley relativo á estos importantes ferro-carriles, ha publicado D. Meliton Martin por suplemento de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, un largo artículo, que titula *La Verdad sobre el Noroeste*, dirigido á combatir aquel proyecto, con razones que intenta elevar á las más altas esferas de la especulacion científica, y que vienen pura y sencillamente á traducirse en una pretension más, de las muchas que los antiguos interesados en la desgraciada Empresa del Noroeste, han formulado repetidas veces, para hacer prevalecer sus fines particulares, sobre las necesidades, y los derechos, y las aspiraciones legítimas, ya imperiosas y por todo extremo inexcusables, del país.

Entre todas las sorpresas que este asunto podia tener reservadas, para los que le seguimos con patriótica espectacion, ninguna seguramente mayor que la de que una persona, que como el Señor Martin confiesa sinceramente haber estado durante diez años consecutivos al frente de la línea de Gijon y la Coruña, impugnase en un momento crítico y decisivo para la suerte de las extendidas provincias, á que esos caminos debian dar vida y movimiento, la parte del proyecto de ley que tiene precisamente á afirmar en favor de esas provincias, todas las ventajas que con las nuevas vías á ellas destinadas deben prometerse, estableciendo por su art. 6.º, que es el que en definitiva levanta las fervientes protestas del Sr. Martin, la igualdad de condiciones de tarifa, con los puertos del litoral Cantábrico la Estacion de Irún, para los de Gijon á Vigo, que por culpa de la antigua Empresa del Noroeste, de que el Sr. Martin era elemento importantísimo, están desde hace muchos años precedidos por aquéllos, en el goce del beneficio y de los adelantos que el ferro-carril debia asegurarles.

Aficionado como se muestra D. Meliton Martin á invocar las leyes naturales que traza á su manera, poniendo por esta vez á la Providencia y á la voluntad misma de Dios, en oposicion al proyecto que el señor conde de Toreno tuvo el buen acierto de llevar á la deliberacion de las Cortes del Reino, debiera pensar que hay acaso otra ley llamada de la fatalidad, en virtud de la cual, cuanto cubre la sombra de aquella antigua y malhadada Empresa, es dañoso y mortal para las provincias gallegas y asturianas, contrariadas aún hoy por la singular fuerza del destino, con los ecos de aquella Compañía en sus postrimerias, que impotente ya para estorbar por más tiempo la conclusion de los ferro-carriles que deben servirles, se levantan y agitan en multitud de infelices combinaciones, contrariando la aspiracion constante é insistente de las mismas provincias, cuya expresion es, ni más ni menos, que esa igualdad de condiciones para sus puertos, á que con muy altos pensamientos dió cabida en su referido proyecto el señor Conde de Toreno.

Esta igualdad, las provincias la pidieron en efecto; naturales y patrióticas inquietudes hicieron temer, no decimos si con razon ó sin razon, inclinándonos nosotros á esto último, que concluidas las líneas del Noroeste y enlazadas con la red general de caminos de hierro de la Peninsula, el tráfico de aquéllas fuese desviado de sus corrientes naturales. Si éan en manos diferentes de las que tienen el tronco de esa red, por la rivalidad y lucha de intereses que vendria naturalmente de esta diversidad de posesion; y si otra cosa sucedia, por sonadas preferencias en favor de unas líneas ó direcciones, siquier en todas tuviese el mismo interés, quien todas por igual los poseyese; y ante este sistema, que, repetimos, no juzgamos, pero que no cabe dejar en la sombra ni olvidado, cuando se habla de una ley, y se la censura en sus fines y propósitos, en sus causas y motivos, trató y salió á su encuentro el artículo 6.º del proyecto, que nosotros

consideramos innecesario, que responde á un recelo sin base real en que apoyarse, pudiendo haber bastado la naturaleza misma de las cosas para dejarle desvanecido; pero que la prudencia del señor ministro de Fomento hizo bien en tomar en serio cuanto desde el primer instante, convirtiendo en precepto, en garantia y en condicion expresa de la ley, lo que esa naturaleza demandaba, para así no dejarla expuesta á la arbitrariedad de conciertos efimeros hechos á expensas de la riqueza pública ó á las sugerencias de intereses momentáneos.

Y he aquí que nosotros invocamos también la naturaleza en apoyo del art. 6.º del proyecto, y defensa de esa *igualdad ante la tarifa* por el señor Martin tan vigorosamente combatido, en nombre de Dios, en nombre de la Providencia, en nombre de la moral y de otras cuantas cosas que sólo vienen al debate por un error capitalísimo del Sr. Martin, á pesar del carácter dogmático que quiso dar á todas sus afirmaciones, comenzando por el epigrafe un tanto presuntuoso de su artículo: *La Verdad*; es decir, no así como se quiera, la verdad á medias, la verdad relativa, si no la verdad en absoluto, sobre el ferro carril del Noroeste.

Pues esa verdad no tiene nada de cierto, sin embargo, porque todas las lucubraciones del señor Martin, descansan, si se las mira con un poco de detenimiento, en lo que califica de principios inflexibles é inexorables, *independiente de la voluntad humana*, reducidos según él á averiguar la suma de fuerza necesaria para verificar un transporte, y á calcular su valor en el mercado, que siempre se puede determinar, añade, *equiparándole al gasto necesario para elevar tal peso á tal altura.*

Partiendo de aquí, de este teorema, que es *la verdad* para el Sr. Martin, pero que es el error, y el *error más craso* en que pudiera incurrir cualquier aficionado en los comienzos de la ciencia económica, y el ménos atento observador dotado de algun sentido práctico, deduce textualmente aquél, que: «si entre Madrid y la Coruña hay una distancia de 847 kilómetros y además los trenes han de ascender á las cuatro divisorias del Guadarrama, del Manzanal, del Abreuzo y del Aceval; si entre Madrid y Santander solo hay 509 kilómetros y dos divisorias en lugar de cuatro, todos los convenios de los hombres, todos sus ofrecimientos y promesas, no logran variar la esencia de las cosas, y el coste de una tonelada transportada desde la Coruña á Madrid, será próximamente el doble de una tonelada transportada de Santander á Madrid; de donde se deriva, también inexorablemente para el señor Martin, que los convenios no se cumplirán, las promesas y rebajas serán vanas, vendrán más tarde nuevas leyes que las dejarán sin fuerza alguna, el país habrá sido defraudado, los propósitos del actual Gobierno y el concurso que abre la ley serán mistificados, la moral será conculcada, y las leyes eternas que rigen la materia y el espíritu habrán sido por siempre quebrantadas.

Más afortunadamente no existe nada de esto, lo que hay tan sólo, es que el Sr. Martin se ha preocupado; que no es exacto, por un lado, que el cos-

te de un transporte esté en razón constante y uniforme de la distancia que recorre y las pendientes que tiene que vencer, y por otro lado, que es ménos exacto todavía, que el valor de ese mismo transporte sea siempre, ni nunca, igual al coste ó al gasto que produce, equiparándose las dos ideas de coste y de valor, como dice el señor Martin, quien ha olvidado, sin duda alguna, lo mucho que en estos últimos tiempos ha sido escrito sobre la noción ó la idea del valor económicamente considerado.

Sin ser nosotros ingenieros distinguidos, como el Sr. Martin hace profesion de serlo, nos parece que en el coste de movimiento de una tonelada, hay algunos más factores que las distancias y las pendientes; hay la fuerza desplegada y la fuerza aprovechada; porque es evidente que si en un tren que necesita una fuerza y un gasto determinado para ser puesto en movimiento, se transporta una sola tonelada, esta cuesta, ó tiene de coste, cien veces más que si en ese mismo tren, sin aumento de fuerzas y de gasto, fuesen conducidas otras ciento.

Pues lo que decimos de la fuerza, salta á la vista de igual modo con otros muchos elementos que constituyen la preparacion, el gasto general repartible en los transportes, que gravan lo mismo al recorrido de un kilómetro que al de veinte, y por consiguiente, hace grande el coste en las pequeñas distancias, menor en las mayores, permitiendo deducir como principio en materia de tarifas y transportes, lo contrario precisamente de lo que el Señor Martin establece como principio inexorable; es á saber: que en vez de ser cierto lo que éste asienta de estar el coste en razón simple de la distancia, está por regla general en razón inversa de la misma, como lo está en la de la masa ó cantidad de las mercancías transportadas, gravándolas ménos proporcionalmente cuanto mayor es el número de kilómetros recorridos ó la cantidad de toneladas removidas.

El tren que se forma, y la máquina que se enciende, para un trayecto de 20 kilómetros como para uno de 200; la carga, descarga, paradas y maniobras, que se hacen para una tonelada de peso, que paga solo dos kilómetros de recorrido, como para la que paga algunos cientos; la locomotora y material de arrastre, representando un capital con su interés, que corre contra ellos lo mismo cuando permanecen inactivos, que cuando están en provechoso movimiento; el inmenso desembolso que significa el mismo ferro-carril, demandando un cuantiosísimo interés, ya sea constante y febrilmente aprovechado, ó ya nazca la yerba entre sus rails y traviesas, faltas de uso y movimiento; todo esto y otros muchos elementos entran en el coste del transporte, grava ménos la mercancía y por tanto la tarifa kilométrica, cuanto mayor es el tráfico y más grandes los trayectos, dando mayor recaudacion en absoluto, y el ferro-carril, las grandes empresas de transportes en todos los países, en Inglaterra como en los Estados-Unidos, en Alemania como en Francia, en Bélgica como en Italia fundan en ello las tarifas diferenciales, que son lo contrario, ó lo distinto al ménos, de esa tarifa kilométrica, que

en suma es defendido por el Sr. Martin, poniéndose en pugna, no solo con los principios de la ciencia económica, sino también con nuestra legislación de ferro-carriles, que no sabemos por que en este asunto particular del Noroeste no quiere el Sr. Martin que se tuviera y tomara en consideracion para pensar en el porvenir de las provincias á quienes afecta mas directamente.

El Sr. Conde de Toreno merece plácemes de los mas justos que puede conquistar un hombre de administracion, supuesto que habiendo tarifas diferenciales, y no pudiendo ignorarlo, por mas que á D. Meliton Martin y á los intereses porque aboga, les conviniere esta ignorancia; cuida de establecer que ellas no se volviesen contra las comarcas, para las que los caminos van á concederse; y esto no en daño de ninguna otra, que es en lo que se equivoca, nueva y fundamentalmente el señor Martin, por la noción de todo punto errónea que tiene del valor, sino en obviacion grandemente previsora de abusos ó torpezas que se volvieron contra los fines que todo Gobierno debe proponerse al otorgar la apertura de nuevas vías de servicio.

No de otra manera se concibe la peregrina idea que trasladó al papel el autor de *La verdad sobre el Noroeste*, del Español de Santander, á quien figura despojado de 10 pesetas, que pagará de más, para que las satisfaga de ménos el español de la Coruña; porque la verdad, y verdad estrecha y estrechísima, es que cada cual pagará el servicio que se le preste, por lo que este servicio valga realmente, y como en ello hará un acto de su sola voluntad, en contratacion abierta y libre de su parte, no dará las 10 pesetas, ni siquiera un céntimo, el Español de Santander ó de Bilbao, que tenga la mas pequeña relacion con el servicio que se preste al de Gijón ó la Coruña, ni aun con el que se haga para el de Venta de Baños ó Reinosa.

Si se hablase de la distribucion de algo obligatorio, de los impuestos que el Estado cobra para atender á las cargas generales, que pueden estar ó no en proporcion con el modo de situar á la vez los gastos públicos, el lenguaje del Sr. Martin seria algun tanto comprensible; mas cuando se habla del precio de un servicio directo, que se utiliza ó no, segun conviene á aquel á quien se ofrece, la asercion se convierte en logogrifo, solo descifrable despues de saber que para D. Meliton Martin el coste y el valor de un transporte representa una mera equiparacion ó equivalencia.

Mas como en la realidad no sucede nada de esto; como el que paga el valor de un transporte no pregunta lo que cuesta al que lo hace, sino que establece la diferencia que para él vale la cosa transportada en el punto de origen y lo que representa en el mercado ó sitio de consumo, dispuesto á satisfacer esa diferencia si es ventajosa para él, y á no satisfacerla si sucede lo contrario, á la vez que el porteador de su lado no hará rebajas cuando esa diferencia le permita mantener sus precios, aunque superen á lo que gaste en su servicio, de ahí, que la relacion de una y otra cosa, que el precio de tarifas entre Madrid y Santander, por ejemplo

tenga sus límites y condiciones dentro de sí propio, que no ha de aumentarse, sino antes reducirse porque se reduzca á la par, aun cuando sea fuera de los límites de lo posible, el que se cobre en la Coruña.

Lo que lógicamente se producirá, de consiguiente, por el desenvolvimiento del art. 6.º del proyecto, debido á la previsora iniciativa del Señor Conde de Toreno, y al cuidado natural por su porvenir y por sus propios intereses de las provincias del Noroeste, no será, no puede ser en modo alguno, privar de sus ventajas naturales á las del restante litoral Cantabrico, las cuales tienen en esas mismas ventajas la medida de sus servicios, que la concurrencia de otras más desventajosamente colocadas, no había de contribuir á abaratar, porque esto sería simplemente absurdo, sería sencilla y meramente, que esas ventajas naturales, de que ellas disfrutarán como lo harán de las suyas Asturias y Galicia, se exageren y aumenten en daño de éstas por medio de un ilícito ó mal entendido juego de tarifas, que seguramente no estaría en el ánimo de una Compañía prudente y seriamente establecida, pero que sería peligroso y hasta probable en el de otras cantidades con afán de agios y trasposos, en que forzando los productos artificialmente, se buscasen capitalizaciones efímeras, hechas á expensas del verdadero asiento de la riqueza del país, aunque ciertamente lucrativas para quienes se entregasen á esas temporales especulaciones.

El señor ministro de Fomento, proponiéndolo, y las Cortes aprobándolo, exigen, y hacen bien, serias y formales garantías contra esto; quieren, y hacen bien, que pues se trata de comarcas y puertos todos españoles, cada cual disfrute de las condiciones que le dió naturaleza, distribuyendo entre ellos el comercio, el bienestar y el movimiento, según esas condiciones y la noble emulación de sus habitantes, su atención y constancia en el trabajo; por manera que el buque que busque el hierro de Bilbao, las harinas y trigos de Santander, los carbones de Gijón, los ganados y preciados productos de la Coruña y Vigo, sea requerido para descargar sus mercancías en estos puertos, por los atractivos de su objeto, y no desviado por las solicitudes de tarifas desiguales, navegando en lastre y haciendo falsos fletes, en daño del puerto á donde va verdaderamente destinado, y que no debiera tener por enemigo un servicio para el interés de todos otorgado.

Los españoles de Santander, como los de Irún, de Barcelona como de Málaga ó de Cádiz, pueden permanecer tranquilos por entero, aun después de enmendada la plana al Gerente universal, como con gracia aun más que enfática dice el Sr. Martín; pero a este, lo que verdaderamente le estorba en esa condición es el concurso, por cuyo método se propone el Gobierno cortar el apretado nudo del Noroeste, que encontraría el articulista mejor confiado á un sistema más sencillo, en que se tratase exclusivamente de la mayor ó menor cantidad que se hubiera de entregar para los acreedores de la antigua Empresa, cuyos créditos apunta que debieran ser admitidos para el pago, por sí mismo

ó por manos de terceros, debiendo hablarse en plata, y no en servicios, en garantías ni en ventajas de otra índole, para la consecución de los objetos que el Gobierno se propone, y de que el país está ansioso, con la nunca terminada conclusión de estos ferrocarriles.

Es, á saber, diciendo las cosas en desnuda pureza, que en los caminos del Noroeste, en los que apenas hay otras obras que las hechas á expensas del Estado, cuya subvención y auxilio representan cifras equivalentes ó poco menos al coste actual de los mismos caminos; que por leyes anteriores, condicionando esas subvenciones y anticipos que sólo bajo tal condición se recibían, un pleno dominio del Estado, pues según una de ellas, se entendía le estaban vendidos á retro, y según otra, habría de ser mirado como acreedor refraccionario, que absorviera todo su valor con la preferencia que esto significa; esos caminos, en tales circunstancias, habrían de ser vendidos sola y únicamente en interés del conjunto de compromisos, derechos y obligaciones que formaba la antigua Empresa caducada, falta á todos sus compromisos para con el Gobierno y el país, por un método ó sistema que no permitiese otra salida, en rigor, que la vuelta de las líneas á las mismas manos, poseedoras de esos créditos de cifra ilimitada y sin licitación posible contra ellos; ni consistiese tampoco el prestar á tención á la mayor garantía y estipulación provechosa á los intereses públicos que habría de ceder forzosa é indiscutiblemente á la cifra abstracta, ofrecida por lo que el Sr. Martín llama *precio de compra* destinado á los antiguos intereses.

De igual manera, pues, que en el punto de las tarifas, ó del precio del transporte, el Sr. Martín para preparar la defensa de su tesis, vino á establecer como único sistema conforme con la voluntad del Supremo Hacedor, el de la tarifa kilométrica; en este otro punto, que es la verdadera tesis y el objetivo de todo su trabajo, pretende la subasta, que dejaría al Estado completamente desarmado en presencia de una situación excepcional, habiendo de atender á los intereses de la antigua Empresa, y á las mayores sumas que para ello se ofreciesen, en la rigidez automática e inconsciente que las subastas así entendidas representan.

Porque si otra cosa sucediese, si el interés público hubiera de tomarse en cuenta para algo, y nosotros creemos que él es fundamental, pensando tener en esta creencia con nosotros á todas las personas imparciales y á la masa entera del país, con el artículo y sin el art. 6.º de la ley, contra el que esgrime su pluma el Sr. Martín, no podría evitarse, ni habría para que hacerlo, que la Compañía del Norte, supuesto que es ella la que está en situación material de poder verificarlo, como lo haría cualquiera otra que estuviese en iguales condiciones, dijese al Estado que aparte de las sumas señaladas por la ley como tipo del concurso, ella aseguraría á las líneas de Galicia y Asturias la ventajosa situación que vé con tanta pena el Sr. Martín; y seguramente que hecho este ofrecimiento, ni el Sr. Conde de Toreno, ni la Comisión de Sena-

dores y Diputados que se nombre, ni el Consejo de Ministros, ni las mismas Córtes, reunidas nuevamente, podrian cerrar su oido ni negar el asentimiento de su patriotismo á una solucion que significaria para el país una masa considerable de millones, enfrente de unos pocos de estos, que con otras proposiciones se pudiesen abandonar á los acreedores ó á los intereses particulares reunidos en la antigua Compañía.

Tomando por los cálculos mas cortos el movimiento de los mercancías, que podrian obtener el ventajoso trato contra el que protesta el sr. Martin, en las líneas de Gijon y la Coruña, no alcanzaria á menos de 150.000 toneladas en cada año, con un recorrido medio de 441 kilómetros, y una economía en cada tonelada de 109 reales, ó sea una ventaja anual de 16.500.000 reales, que multiplicado por 80 años que ha de durar la concesion, hacen 1.320 millones de reales dejados para aquellas provincias, que de ellos se han de aprovechar directa é inmediatamente, y que son un aumento y un estímulo para su prosperidad y su riqueza, con los que no sufren paragon las insignificantes, las nulas, las de todo punto inapreciables satisfacciones que á uno, ó á unos cuantos individuos cupiera proporcionar, con los aumentos que en la cifra de la cantidad repartible á los partícipes de la Empresa caducada, se hiciesen figurar en un sistema mas ciego y ménos reflexivo, que el concurso propuesto á las deliberaciones de las Córtes.

La cuestion basta para resolverla con que sea planteada, y el Gobierno, al acometerla en la forma que lo ha hecho, y el señor conde de Toreno, al iniciarla con prevision digna de un hombre de Estado y de un ministro amante de su país, han merecido bien del mismo; que no les negará el aplauso que se debe á la elevacion de miras y á los pensamientos consagrados á volar por los intereses generales, sacándolos á salvo de situaciones tan difíciles, creadas por faltas que otros cometieron.

Un gallego.

BREVE RÉPLICA AL «GALLEGO.»

«No hay peor sordo que el que no quiere oír» y achacamos á la voluntad de «un Gallego», autor de la hoja en que se pretende contestarnos, la torcida interpretacion que da á todas y cada una de nuestras frases: porque á tiro de ballesta se comprende que la tal contestacion es parto de una inteligencia superior, un sí es no es amostazada ante una verdad desagradable.

Dejaremos á un lado los piropos y calificaciones, que nada tienen que ver con la cuestion. Cada uno (hasta el ser anónimo á quien contestamos), es hijo de sus obras, y el estilo de cada cual, nos revela, no solo la claridad y solidez de las ideas, si que tambien la rectitud de los propósitos.

Podriamos ahorrarnos toda rectificacion, si nues-

tras indicaciones y la hoja de «un Gallego» se hubieran de leer únicamente por los buenos entendedores; pero, como no es así, y el atrevimiento descortés que presta la mascarilla y el amontonamiento de cifras y menudencias suelen pasar entre muchos como argumentos contundentes, vamos á rectificar á la lijera lo principal, en justo testimonio de agradecimiento por las soberbias lecciones que, palmeta en mano, nos propina nuestro contrincante.

Al escribir la «Verdad sobre el Noroeste», nos propusimos llamar la atención de todos sobre «la clave de la solucion forzada» impuesta á la buena fe del señor ministro de Fomento, y en efecto lo hemos logrado por lo visto. Esto ya es algo.

Si nuestra intencion hubiese sido hacer alarde de conocimientos técnicos, nos habriamos entrado por el intrincado campo del menudeo y el detalle, aun á riesgo de que nadie nos entendiera.

Nuestro propósito era otro, y de aquí el haber elegido el sistema de demostracion que tuvimos por más claro y más conciso.

Con permiso de nuestro dómine y las eminencias y excelencias que segun nuestras noticias califican de irrefutable su leccion, nos permitimos recordar que en el problema de trasportes de mercancías entre los puertos y Madrid, tal cual le ha provocado el proyecto de ley, y tal cual le han desarrollado la candidez por una parte, y por otra, la taimada astucia, hay dos clases de datos ó factores que no se deben confundir. Hechos los trazados entre la Coruña y Madrid, entre Gijon y Madrid, ó entre Santander y Madrid, las distancias entre aquellos puntos, las alturas á que suben y bajan los trenes son los factores independientes de la voluntad del hombre que determinan la relacion en que estará el transporte de las mercancías por cada una de aquellas líneas. El estado de la via, el del material móvil, la cuantia del tráfico, su normalidad ó intermitencia; el capital inicial ó coste del instrumento de transporte; el precio del carbon ó del aceite; la pericia ó avaricia de la Direccion, y hasta la habilidad de los maquinistas influirán forzosamente en la tarifa que sea posible establecer, ya á coste y costas, ya á tales ó cuales condiciones remuneratorias; pero de todos estos factores, y muchos mas que callamos, por no hacer alarde pedantesco de lo que todo el mundo sabe, son variables y contingentes, y en nada pueden alterar «la relacion» impuesta entre unas y otras tarifas naturales por la naturaleza de las cosas.

Cuando se trata de determinar «la relacion» permanente entre dos trabajos invariables, origen generador de gastos y de tarifas, el pensador científico busca los elementos permanentes invariables, y superiores á su voluntad para fundar su criterio, porque sabe que los demas cambian, como cambia el valor en el mercado; que estos cambios influyen en igual proporcion sobre las diferentes líneas y que la «relacion» de los gastos que ocasionan su longitud y su trazado permanecerá constante.

Si en el trayecto, entre Madrid y la Coruña, las toneladas transportadas en cada tren son pocas ó muchas, ó mas bien: si la relacion del peso muerto al peso útil llega á ser de 1 á 3, (por ejemplo) no hay razon para que esa misma relacion no se establezca entre Madrid y Santander, pues en la mano del hombre está aumentar ó disminuir el tráfico; si en una de estas líneas el ingenio y la industria de los hombres introduce una perfeccion más, ó realiza una economía, no se puede racionalmente suponer que

no se pueda realizar en la otra, porque semejante posibilidad está en la naturaleza, de lo contingente; pero lo que no está en manos de nadie es alterar la relacion de 2 á 1, poco más ó menos, que existe y existirá de toda eternidad entre el arrastre, por la suma de planos inclinados que constituye el Ferrocarril de la Coruña á Madrid, y la otra suma de planos inclinados entre Santander y Madrid, de que se compone aquella via férrea. Y adviértase que razonamos sobre la pretendida igualdad de las tarifas que se trata de cobrar de extremo á extremo de las líneas, únicas mediante las cuales se pretende dar ventajas ilegítimas á una compañía determinada sobre todos los demás licitadores.

La cuestion, pues, no es discutir quien es el ignorante ó el sabio, sino lo que hay en la ley, y los efectos que producirá la ley si no se pone un correctivo á sus mal vetadas preferencias.

Ahora diremos, aunque sea innecesario para los lectores no preocupados.

1.º Que nada tenemos que ver con la antigua empresa del Noroeste, y ¡ojala! que jamás lo hubiéramos tenido.

2.º Que nosotros no hemos defendido la tarifa kilométrica, ni ninguna otra, limitándonos á rechazar una igualdad «artificial» de tarifas arbitrarias, apuntada vergonzantemente por el gusto de conculcar las leyes naturales para producir el «mal».

3.º Que es una suposicion gratuita traída por los cabellos decir que «la» necesidad «de hablar en plata», defendida por nosotros, quiere decir que pretendemos se admitan para pago de la concesion los créditos contra la antigua empresa, cuando lo que quisimos decir y digimos «claramente, fué que la concesion solo debia obtenerse con millones y no con alabanzas propias, promesas mentidas, garantías de reclamo, aleluyas y traspantojos, imaginados por los hombres listos, para dar sombra de legalidad, á una eleccion arrancada por las influencias ó impuesta por las amenazas.

Por lo demás, el «gallego» á quien por cortesía contestamos defiende una solucion determinada, mientras que nosotros sólo defendemos á quien en un concurso legal, y no amañado, ofrezca las mayores ventajas, reales y positivas (no ilusorias ó imposibles de realizar) primero, á la nacion, despues, á las provincias y en tercer lugar, a los acreedores refaccionarios, que al fin y al cabo son españoles y no tienen por qué ni para qué, regalar á ningun concesionario las fortunas con que se han construido los kilómetros en explotacion, y qué, lo repetimos, se deben comprar con oro ó plata por quien desee poseerlos para que despues se vea quienes son los que tienen derecho á reclamar ese precio de esa venta.

Véase ahora cómo se explica un «gallego» en el párrafo antepenúltimo de su magnífica filípica:

«Porque, si otra cosa sucediese, si el interés público hubiera de tomarse en cuenta para algo, y nosotros creemos que él es fundamental, pensando tener en esta creencia con nosotros á todas las personas imparciales y á la masa entera del pais, con el artículo y sin el artículo 6º de la ley, contra el que egrime su pluma el Señor Martin, no podria evitarse, ni habia para qué hacerlo, que la Compañía del Norte, supuesto que es ella la que está en situacion material de poder verificarlo, como lo haria cualquiera otra que estuviese en iguales condiciones, dijese al Estado que, aparte de las sumas señaladas por la ley como tipo del concurso, ella

aseguraría á las líneas de Galicia y Asturias la ventajosa situacion que ve con tanta pena el Sr. Martin; y seguramente «que hecho este ofrecimiento, ni el señor conde de Toreno, ni la comision de senadores y diputados que se nombre, ni el Consejo de Ministros, ni las mismas Cortes reunidas nuevamente,» podian cerrar su oido «ni negar el asentimiento» de su patriotismo á una solucion que significaria para el pais una masa considerable de millones, en frente de unos pocos de estos, que con otras proposiciones se pudiesen abandonar a los acreedores ó á los intereses particulares reunidos en la antigua Compañía.»

Por si acaso no estaba bastante claro el ardid con los escritos imprudentes y las aseveraciones prematuras de los amigos del Norte, el «gallego» se encarga de ponerle de relieve. El recurso es digno, de esa astuta penetracion que hizo famosos á los paisanos del atrevido paladin. De soslayo y so capa de paternal recomendacion, se introdujo en la ley el artículo 6.º cuya significacion es para los partidarios del Norte la siguiente:

Admitiendo el principio de la igualdad artificial de tarifas entre los puntos extremos de las líneas, ó en cualquiera otra forma sea la que fuere, de nada servirá que vengan aquí capitales saneados extranjeros. Ni las dos bases del concurso ni la aceptacion de la base 4.ª del artículo 1.º ni el cumplimiento de todas las demás obligaciones significarán nada ante la imposibilidad de aceptar esa igualdad artificial de tarifas con la cual se trata de sustituir el juego natural y libre de las leyes que regir debieran los cambios y los servicios.

Supongamos que obtuviese la concesion una Compañía distinta del Norte, siendo condicion precisa de dicha concesion el nunca bien ponderado invento de la igualdad de tarifas. Pues el Norte, en desquite de su fiasco, no tendria sino reducir la tarifa entre Irun y Madrid ó entre Santander y Madrid á los últimos términos posibles, y claro está que, el que tuviese que hacer un trabajo doble para trasportar las mercancías desde la Coruña al centro, se veria sujeto á una pérdida de tanta más consideracion, cuanto más se afanase por desarrollar el comercio en aquel puerto.

La situacion seria insostenible como que se reduciria á que un tercero ofendido fijase las condiciones del tráfico en una linea rival. Pero hagase al Norte concesionario del Noroeste, contra la voluntad de Dios y de los hombres (dispense el señor gallego: es un modo de decir) y el error craso, se convierte en un craso beneficio por el procedimiento de Juan Palomo. Si se pierde sobre las líneas gallegas, se resarce uno de la pérdida recargando un poco á la demás y á todo el tráfico intermedio.

Como suponemos que «un gallego» no reclamara el privilegio de invencion por los cálculos galanos con que termina su escrito, vamos nosotros á permitirnos concluir con otro tan exacto cuando ménos como el suyo.

Una vez establecida esa igualdad de tarifas para dos trayectos como el de Gijon á Venta de Baños (303 kilómetros con una divisoria) y Coruña y Venta de Baños (668 kilómetros con tres divisorias) el puerto de Gijon y Asturias en general, se verian perjudicados indefectiblemente y por la fuerza misma de las cosas, en 5 pesetas cuando ménos sobre cada tonelada de sus carbones, sus hierros y de su importacion ultramarina; y, como el movimiento con

el interior pudiera fijarse sin exageracion en 300.000 toneladas anuales resulta que, en los 84 años de la concesion, pagaria indebidamente el comercio y la industria asturiana 504 000.000 de reales por el gusto de preferir el monopolio á la libérrima competencia.

¿Qué le parecerá al señor conde de Toreno este regalo que preparan sus consejeros al país que le vió nacer y cuyos intereses ama tan entrañablemente? Pues hágase igual cálculo para Santander, para Bilbao, para San Sebastian, y resultará una pérdida total de 1.500 millones (y ya está superada la cifra del «Gallego») que mide el desequilibrio introducido en el órden natural providencial ó fatal, como el señor Gallego guste.

Para concluir diremos: que no creemos sea pertinente á la cuestion todo lo demás con que nos honra nuestro contrincante anónimo.

No hay verdad que no falsée la malicia humana, ni absurdo que no haya sido defendido con mas ó menos talento; sobre todo, cuando los sofistas han podido bajar á la arena al amparo de cualquier disfraz. El tiempo sin embargo, se encarga de hacer justicia.

Muy fuertes y muy seguros se muestran los amigos del «gallego»: nosotros no desesperamos á pesar de todo, y (lo decimos con toda la lealtad de nuestro carácter) tenemos la confianza que el señor ministro de Fomento y sus demás compañeros, verán claros los peligros que hay en llevar el próximo concurso por el rumbo que le marcan determinados intereses, y el servicio que prestarán al crédito, á la honra y á los intereses materiales de la nacion, rodeando el acto, «cuya pronta realizacion deseamos muy de veras,» de toda la formalidad, de toda la legalidad y de toda la imparcialidad que se deben así mismos.

¿Es esto mucho pedir? Pues hé aqui la única empresa que nos ha inspirado y nos inspira.....

Meliton Martin.

SUELTOS.

Tenemos entendido que esta noche el distinguido abogado D. Federico Orduña, uno de los ponentes de la Sub-comision, nombrada para dirigir los trabajos que Segovia ha emprendido con tanto entusiasmo, á fin de que sus justísimas aspiraciones de que la línea del Noroeste pase, como la razon, el derecho y las leyes naturales y económicas de consumo reclaman, por esta Capital, no se vean como tantas otras veces ha sucedido, defraudadas por torpes manejos de bastardos intereses, obsequiará, con un confortable té, á sus compañeros de la subcomision y á algunos otros ami-

gos particulares, para darles á conocer, no solo el estado en que se encuentran los trabajos á él encomendados, que adelantan con increíble rapidez, si que tambien el contenido de ciertos documentos, de grandísima importancia, para la palpitante cuestion que hoy tiene el raro privilegio de embargar el ánimo de cuantos nos preciamos de posponer toda clase de asuntos y negocios, ante el porvenir de nuestro querido pueblo, que es en definitiva, nuestro mismo porvenir y el de nuestros propios hijos, quienes podrian mañana, con toda justicia, pedirnos estrecha cuenta de la decadencia en que yacia la noble y leal ciudad que nos ha visto nacer, si por lo desacertado de nuestras gestiones, por nuestra poca actividad, por dejarnos dominar de nuestra ya proverbial incuria ó si por cualquiera otra causa de las mil que pudiéramos aqui indicar, las risueñas esperanzas que, con gran fundamento y sin pecar, al parecer, de ilusos, acaricia nuestra mente, se convirtieran una vez mas en crueles desengaños.

Grande es la responsabilidad que pesa sobre los señores de la sub-comision; grande, inmensa la que pesa sobre nuestros queridos amigos los Señores Orduña y Martinez, con el encargo de dar forma legal y dirigir por buen camino el pensamiento que preocupa hoy á todo buen Segoviano; pero no dudamos que el reconocido talento de todos ellos salvará cuantos obstáculos puedan presentarse para la consecucion de los deseos de Segovia, y entonces será grande é inmensa la satisfaccion que les quepa por haber dotado á su patria de esa gran arteria de la sociedad moderna, sin la cual la anemia se apodera de los pueblos mas robustos, que arrastran entonces una vida lánguida y triste, si no es la muerte el resultado fatal de la carencia de esa sávia que, licor rojo, llamado sangre, en el hombre, se denomina en los pueblos, actividad, produccion, cambios, industria ó humanas industrias; é inmenso y grande será, tambien, el agradecimiento de sus conciudadanos que verán recompensados sus esfuerzos, al po-

der competir en baratura y riqueza de productos, en los principales mercados del reino, con los productos semejantes de otras provincias; competencia hoy totalmente imposible, por lo costoso de los arrastres para la esportacion.

Debemos á la amabilidad de un querido amigo la lectura de varias cartas de suma importancia para Segovia, en los actuales momentos críticos, cruzadas entre un banquero de Paris y una persona respetabilísima, proxima, si nuestros informes son exactos, á hospedarse por algun tiempo entre nosotros, que dan un carácter tal de verosimilitud á ciertas especies, hasta ahora vertidas sin gran fundamento, sin base fija, que no dudamos un momento en asegurar á nuestros lectores, que no tardarán mucho tiempo en ver el principio de la realizacion de un faustísimo suceso que todos, ha tiempo, con ansia esperamos.

Asegurábase anoche, con grandes visos de certeza, que nuestro representante en las Córtes, el Sr. D. Hipólito Finat, llegaría mañana á esta capital, alojándose, durante su permanencia en ella, en la casa número 8 de la plazuela del Córpus, convenientemente preparada ya, por su apoderado, para recibirle.

Bien venido sea, pues, el Sr. Finat, al seno de la Ciudad por él, en Córtes, representada: que si siempre sus comitentes desean estrechar cariñosamente la mano de su dignísimo representante, hoy mas que nunca ansían abrazarle por el valioso concurso que, con sus muchas y buenas relaciones en el mundo financiero de España y Francia, con su actividad nunca desmentida, con sus especiales conocimientos en el ramo de caminos de hierro y con el deseo que siempre le anima de ser útil á su pátria adoptiva, promoviendo toda clase de intereses morales y materiales, para que pueda nuevamente ocupar Segovia el puesto que dignamente ocupó, por largo tiempo, á la cabeza de las provincias de España, ha de prestar, con toda clase de consejos y en cuantas gestiones haya necesidad

de practicar, á la sub-comision de señores Diputados provinciales, individuos del Ayuntamiento y sócios de la Económica Segoviana de Amigos del Pais, quien tendrá asi una garantía mas, de poder ver pronto convertirse en hecho, las lejítimas esperanzas que hoy acaricia.

Con la venida del Sr. Finat, la estancia en esta Capital del Sr. Conde de los Villares, Senador del Reino por esta provincia, y la residencia en La Granja del Sr. Conde de Sepúlveda, tambien Senador, y de su hijo D. José Oñate, ilustrado y celoso diputado á Córtes por el distrito de Riaza, autor de la conocida enmienda presentada en el Congreso para que este fije á Segovia como punto preciso de la línea del Noroeste, y á el que nunca podremos agradecer lo bastante el interés que en cuestion tan importantísima para nuestra provincia se ha tomado, está reunida la mayoría de nuestros representantes en ambas Cámaras, que piensan, segun á nuestras noticias ha llegado, trabajar activamente, aun en esta época de descanso, en pró de nuestros intereses materiales; nada tendría de extraño, pues es idea que ya ha cundido entre ellos, que, aprovechando la permanencia en La Granja de nuestro Augusto Soberano, fuesen á saludarle, en union de las Autoridades de Segovia, y á suplicar á S. M. el Rey (q. D. g.) se dignase interceder en tan trascendental asunto, á favor de los naturales deseos de sus representados.

La Excma. Diputacion Provincial, ha acordado, á ruego de la sub-comision mista, elevar en la primera sesion general, que con arreglo á ley, ha de verificarse, una respetuosa, concisa y razonada exposicion, á las Córtes del Reino, para que tengan presente, cuando de la concesion de la línea férrea del Noroeste se trate, en aquel alto cuerpo colegislador, las razones de gran peso que existen, para que sea Segovia punto forzado de la vía proyectada.