

PRECIO DE SUSCRICION
EN TODO EL REINO.

Un mes. 4 rs.
Tres. 10

Anuncios y comunicados á
precios convencionales. - Lo
suscriptores podrán insertar
gratis un anuncio cada mes.

EL ERESMA,

PERIÓDICO LIBERAL.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Segovia: Librería de Don
Juan de Alba. Plaza mayor, 28,
ó remitiendo su importe en
sellos de 50 milésimas, en
carta dirigida al Adminis-
trador D. Francisco Santiuste
Potenda, 5.

Madrid: Principales Libre-
rías; y en provincias en los
establecimientos tipográficos

Se publica los Martes, Jueves y Sábados.

De nuestro Corresponsal.-Madrid 6 de Noviembre de 1871.-Muy Sr. mio: a noticia del día es la dimision del Sr. Angulo. Este suceso, tan trascendental en estos críticos instantes, permanece casi desconocido á la hora en que le escribo esta carta, apesar de haber tenido lugar ayer tarde. Ignoro si le será admitida, pero dudo mucho que haya quien se preste á reemplazarle, porque además de ser el Ministro de Hacienda sobre quien puede decirse que gravita el peso de la situacion, porque el pago de los intereses de la Deuda se aproxima, y si las Cortes aprueban el impuesto sobre la renta, y los suscritores en el extranjero al último empréstito realizan su amenaza de no pagar los últimos plazos de aquel, no es posible calcular lo que sucederá. Creo que el Sr. Angulo continuará, ó que de lo contrario la crisis se hará extensiva á todo el gabinete.

Respecto a la conciliacion todo está terminado; pero de un modo bien lamentable. Los sagastistas se negaron á autorizar al Jurado para que interviniera en las negociaciones. El Sr. Zorrilla y su partido dieron amplias facultades al Jurado, aceptando anticipadamente lo que se acordara. Esta Junta, que ya solo se reunirá una vez esta noche, para disolverse luego, va á coleccionar las actas y cuantos documentos hay en su poder sobre tan trascendental cuestion para darlos á la estampa. Se dice que el último esfuerzo se vá á intentar proponiendo el arbitraje del general Espartero. De todos modos la conciliacion es punto menos que imposible, y de realizarse no será todo lo segura que debiera ser, advirtiendo que cada instante que se retarda se crea un nuevo inconveniente mas difícil de allanar.

Es importante dar á conocer los nombres de los individuos que componian el Jurado de conciliacion para que los nombres verdaderamente liberales aprecien en lo mucho que valen los buenos deseos de esas personalidades, que sin haberse inclinado ni á una ni á otra fraccion han dado relevantes pruebas de constancia, y aunque sus deseos no hayan encontrado eco en los que debieran estar mas interesados en el triunfo de la revolucion, el país no los podrá olvidar. Primeramente le componian los Sres. Calatrava, Montesinos, Fernandez de los Rios y Garcia Briz: despues se acordó que los señores Sagasta y Zorrilla nombraran cada cual un representante y así lo hicieron, eligiendo respectivamente á los Sres. Marqués de Perales y Gomez, D. Leandro Rubio y el Sr. Moya.

FERRO-CARRIL.

Segovia está de enhorabuena: La cuestion de la construccion del ferro-carril que ha de enlazar á nuestra capital con Madrid, Valladolid, la costa cantábrica y la misma vecina república, ha adelantado notablemente hacia su ultimacion satisfactoria.

Aunque se trata de hechos de todos conocidos, como quiera que han de constituir un interesante capítulo de nuestra historia local, vamos á referir lo ocur-

rido despues de la sesion que la Diputacion provincial celebró el viernes, y cuya reseña aparece en *El Eresma* del Sábado 4 de Noviembre; así como el anuncio de la llegada á esta de nuestro querido compatriota Sr. D. Meliton Martin, Ingeniero Gefe de los ferro carriles del Norte.

El Sábado, la Diputacion celebró una sesion privada, á la cual invitó como asesores facultativos á los Sres. D. Inocencio Roldan, Ingeniero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, Gefe de esta provincia, antiguo Secretario de la Junta consultiva del mismo Cuerpo y versado en los conocimientos especiales que requieren la construccion y la explotacion de los ferro carriles; á D. Jose Urquiza, Ingeniero Gefe que fué de esta provincia, muy conocido en Segovia, de la cual es ya un hijo adoptivo, á Don Meliton Martin, como autor de una de las proposiciones que se iban á discutir y á D. Carlos Villedeuil, como representante de la empresa titulada *Gran Central Peninsular*.

Acogido D. Meliton Martin por los Sres. Diputados con la deferencia, á que le hacen acreedor la alta categoria en que le han colocado entre los que ejercen la profesion de Ingeniero, sus dotes excepcionales, la posicion elevada que ha conquistado por su trabajo y su honradez, y nos es particularmente muy grato reconocerle sus notables cualidades como pensador y escritor; acogido, pues, este nuestro respetable paisano con suma consideracion por toda la Asamblea pronunció una luminosa improvisacion; en la cual, despues de explicar la posicion en que se habia colocado sobre el asunto, objeto de la reunion, vino á declarar que el sistema Fell, era de todos los conocidos el solo que por medio de una adherencia suplementaria, franqueaba debidamente las fuertes pendientes; pero que por la misma razon que vencía grandes dificultades, estaba espuesto á grandes contingencias que dificultaban su explotacion; que por lo tanto y vista la posibilidad de dominar los inconvenientes topograficos del paso de la cordillera de Guadarrama, le parecia mas conveniente el establecer una via con pendientes del cinco por ciento, la cual podria explotarse con máquinas oficiales, de las cuales existen varios proyectos, entre los cuales citó con suma modestia una máquina de su invencion que á la sazón se estaba probando y perfeccionando en la linea de Asturias. Invitado por el Sr. Gobernador, que presidia la conferencia, D. Carlos Villedeuil con gran sobriedad de palabras y suma reserva, tomó la palabra pagando un justo homenaje al orador y al Ingeniero que acababa de oír la Diputacion con tanto agrado, y dió tales explicaciones sobre el trazado que la empresa se proponia seguir, dejando la carretera cerca del Parador La Salinera (provincia de Madrid), para no volver á utilizarla hasta la cercanía de la Graja, y pasando la divisoria por medio de un corto túnel, que D. Meliton Martin con la lealtad que le caracteriza,

se apresuró á reconocer que en tales condiciones, la aplicacion del sistema Fell, podia emprenderse, no quedándole mas consejo que dar á la Diputacion, que el de obligar á la empresa al cumplimiento de lo que su representante ofrecia.

Aludido por D. Meliton Martin en el trascurso de su improvisacion, D. José Urquiza á su vez tomó la palabra, elevando el debate á una gran altura técnica, luciendo los vastos conocimientos especiales que siempre le hemos reconocido, y rogando á D. Meliton Martin diese á conocer los órganos que constituyan el especialísimo de la máquina que ha inventado y construido, lo que no pudo conseguir, limitándose nuestro apreciable compatriota á invitar á nuestro joven Ingeniero para que fuese á examinar su máquina á Leon donde se encontraba.

Reasumió entonces el Sr. D. Inocencio Roldan toda la parte técnica del debate, haciendo justicia al talento de D. Meliton Martin, y sentando que si bien creia probable que algun dia se franquearian grandes pendientes sin acudir al sistema Fell, hoy por hoy era el solo que tenia la sancion oficial y práctica y el solo cuya adopcion ha sido aprobada por la Junta consultiva.

Terminó la conferencia y se reanudó privadamente entre los Sres. Diputados que no se separaron hasta las ocho y media de la noche.

El Domingo á las dos y media se abrió la sesion pública; y despues de aprobada el acta de la anterior se dió lectura de una proposicion presentada por varios Señores Diputados por la cual se rogaba á la Diputacion se decidiese á favor del sistema Fell, nombrando una comision que se entendiese con la empresa Gran Central Peninsular bajo la base de una subvencion de cuatro millones de reales á pagar en ocho años y de la aplicacion de las tarifas generales del ferrocarril del Norte. Esta notable proposicion que insertamos en otro lugar, fué apoyada por D. José Llorente en un bien razonado discurso, que vino á ser el resumen de esa larga discusion, en el cual con abundantísima copia de datos y de números vino á demostrar que siendo el sistema Fell aceptable, y no teniendo la provincia nada que dar hasta su planteamiento normal, convenia adoptarle y subvencionar á la empresa en cambio de una rebaja sobre las tarifas que tenia proyectado establecer, pues siendo sabido de todos que el precio de los trasportes por tierra es al precio de los trasportes por via férrea, como 4 es á 1 y gozando la empresa de la mas amplia libertad en cuanto á tarifas, cabia entre 1 y 4 un recargo considerable aunque la rebaja fuese desde luego suficiente para hacer imposible toda competencia, particularmente en vista de las dificultades que suele presentar el paso de los puertos que hacen comunicar ambas Castillas.

No habia acabado D. José Llorente su clarísima y muy fundada arguementacion, cuando ya se podia comprender por el aspecto que ofrecia la Asamblea que la cuestion del ferrocarril quedaba resuelta. El Sr. Ochoa pidió que constase que la Diputacion no habia rechazado el sistema propuesto por D. Meliton Martin, sino que por ser mas costoso habia sentido no fuese de una aplicacion correspondiente á la escasez de recursos de la provincia; accedió gustosa la Asamblea á ello y despues de algunas breves y enérgicas palabras del Diputado Sr. D. Tomás Zorrilla se puso la proposicion á votacion, siendo aprobada por unanimidad por los veintidos Señores Diputados presentes.

En seguida se procedió al nombramiento de la comision siendo elegidos los Señores D. Vicente Ruiz, D. Domingo Otalla, D. Juan Gonzalez, D. José María Ochoa y D. Esteban Moreno, é invitados para asesorar á la comision, los Señores D. Inocencio Roldan, D. Jo-

sé Urquiza, D. José María Lopez y D. Meliton Martin.

Nos felicitamos sinceramente de un resultado que deja á cada cual en el lugar que le corresponde y satisface á todos sin lastimar á nadie; y nos felicitamos de veras por que sabido es que el representante de la empresa aceptó los cuatro millones de subvencion, considerándolo por su parte como un deber de cortesia, pues ni un momento en el trascurso de esa larga negociacion ha dejado de reconocer los límites que podia alcanzar el desprendimiento de la provincia, proporcional forzosamente al corto recorrido de la línea y á la reduccion del presupuesto de gastos.

En efecto la provincia ha dado en esta circunstancia una suma superior á la que se ofreció al Excelentísimo Sr. Marqués de Salamanca, cuando presentó su proyecto, puesto que con un presupuesto de 300 millones le fueron ofrecidos treinta millones en efectivo ó sean 80 millones nominales á cambio de acciones y obligaciones próximamente la décima parte del capital asociado, en lugar que á la Gran Central la damos la sétima parte del capital total que necesita.

Ahora nos preguntamos: ¿se hará el ferrocarril? Nosotros creemos que sí, porque no tenemos motivo ninguno para desconfiar; creemos que sí, porque el acuerdo de la Diputacion dá al negocio un carácter práctico, hacedero que no ha tenido nunca, porque en una palabra, se hace viable; y todo lo que tiene condiciones de vida, vive.

El negocio desde hoy es posible, y si por alguna razon que no alcanzamos á descubrir la Empresa no cumpliera sus compromisos, no faltaria quien tomase su lugar y llevase á cabo la construccion de una línea que ha de ser una de las mejores de España, segun resulta de los datos que tenemos á la vista.

Mucho se habia de desconfianza y de desengaños; pero es preciso reconocer que es hablar sin fundamento. Jamás el negocio habia llegado á la altura en la cual hoy se encuentra; durante muchos años el ferrocarril no pasó de proyecto; y en proyecto se quedó. En 1869 cuando nadie le recordaba siquiera, pasó el proyecto á ser concesion: la idea se concretó; ya tenian nuestras esperanzas razon de ser; hoy la concesion ha revestido un carácter mas práctico: la subvencion que ni siquiera se habia definido, está determinada, concretada á números.

El negocio tiene una base y como tal puede desde luego realizarse.

Animo, pues y sin creer que dentro de quince dias hayan de alzarse los edificios, esplanarse los perfiles, estenderse los carriles, silbar las locomotoras, espere-mos que en un dia que ya podemos alcanzar á fijar en el calendario del año que viene, Segovia verá al nivel de su acueducto ondear las blancas nubes del poderoso elemento que la ciencia del hombre ha sabido adivinar, producir y domar.

Los Diputados que suscriben, considerando que en el asunto de ferrocarril que esta puesto á discusion han podido ya los Sres. Diputados formar un juicio definitivo en virtud de los debates que ha habido y de las amplias esplicaciones que han mediado en varias sesiones preparatorias con los señores Ingenieros, proponen á la Asamblea se sirva acordar que entre las dos proposiciones presentadas para la construccion de un ferrocarril de Villalba á Segovia, opta por la de la «Gran Central Peninsular» y piden que se nombre una comision compuesta de cinco señores Diputados que unida á otra del Ayuntamiento de esta Ciudad y de la Tierra y oyendo á ser posible á los señores D. Inocencio Gomez Roldan, Ingeniero jefe de esta provincia, D. Meliton Martin, D. José Urquiza, D. Manuel Lopez y D. Carlos Villeduill, redacte las bases generales del contrato que haya de hacerse con la referida compa-

ñía «Gran Central Peninsular» entre las cuales se comprendan las siguientes:

1.ª Que la subvencion quede reducida á cuatro millones de reales efectivos en vez de los seis que exige dicha empresa.

2.ª Que estos cuatro millones serán pagaderos en ocho plazos iguales, siendo el primero dos meses despues de estar completamente terminada la via y en explotacion, y los siete restantes en igual dia de los siete años siguientes.

3.ª La Provincia abonará á la Compañía un seis por ciento de interés anual durante los seis años últimos de las cantidades que debe satisfacer segun las dos bases anteriores; cesando como es consiguiente de pagar réditos por los plazos que vayan amortizando.

4.ª La Diputacion se reserva el derecho de adelantar uno ó mas plazos, cesando en este caso como es natu al de abonar el interés correspondiente de los que anticipe.

5.ª El máximo de las tarifas para viajeros y mercancías no podrá exceder de las establecidas por la Compañía general del Norte, procurando reducirla si es posible.

6.ª La Compañía se obliga á tener constantemente en explotacion el ferro-carril, á menos que haya causa mayor que lo impida; y si lo abandonase lo que no es de creer, la Corporacion provincial queda relevada de pagar cantidad alguna y en el derecho de reembolsarse de las que ya hubiere satisfecho, tanto en concepto de capital como de intereses, respondiendo la Compañía con el material fijo y móvil.

7.ª En los trabajos para la construccion de la via y demas, la Compañía dará la preferencia, en igualdad de circunstancias á los hijos de esta provincia.

Sala de Sesiones á cinco de Noviembre de mil ochocientos setenta y uno.—Siguen las firmas de doce señores Diputados.

La precedente proposicion fué apoyada por el señor Diputado D. José Llorente en un notable discurso, que prometemos publicaremos en el número próximo.

Segovia 6 de Noviembre de 1871.—Sr. Director de *El Eresma*.—Muy Sr. mio: Para que cada uno que le en el lugar que le corresponde y sepa el público el resumen de mi opinion en el asendereado asunto del Ferro-carril Segoviano. Ruego á V. se digne insertar en su periódico la adjunta comunicacion que con esta fecha dirijo al Excmo Sr. Presidente de esta Diputacion provincial.

De V. atento seguro servidor,

Meliton Martin.

Excmo. Señor:

Cuando en el dia de anteayer tuve la honra de manifestar á la Excmo. Diputacion provincial que estaba pronto á secundar los esfuerzos de cualquier proyecto *sério, formal, legal, con fundamento, con base*, ó con probabilidades siquiera de realizar la construccion de un ferro-carril viable, es evidente que decia y queria decir que no podia, ni queria intervenir poco ni mucho en todo proyecto que careciese de base.

Yo puedo hacer por la prosperidad de mi provincia todos los sacrificios menos uno: el de mi reputacion como ingeniero y como hombre formal.

Aun hay mas: me hallaba dispuesto accediendo á las indicaciones que me hicieron algunos Sres. Diputados á auxiliar con mis escasas luces en la redaccion del contrato con la Gran Central, siempre que mi cooperacion hubiese sido privada, particular sin carácter oficial de ningun

género; pero el oficio que de V. E. recibo honra mi insignificante cooperacion con un carácter que pudiera interpretarse en el dia de mañana como una aprobacion mas ó menos espresa de un proyecto que he condeudado rotundamente en el seno de esa Corporacion, aunque lo haya hecho en los términos prudentes y corteses de aquella larga discusion tan digna como elevada.

En ella adquiri el convencimiento de que el fundamento legal del contrato con la Gran Central era una concesion no cumplida durante tres años, para sentar carriles sobre la carretera de Navacerrada; que olvidando la legislacion del país, se piensa en abandonar la carretera, entrar por los pinares, hacer un túnel de doscientos ó trescientos sesenta ó cualquiera otro número de metros; que no existen otros planos, estudios ó documentos fehacientes y comprobados sino las aseveraciones de los interesados que varian á todas horas; que el éxito de la empresa se fia á un sistema mal llamado de Fell, cuyos resultados en el Mont Cenis jamás podrian satisfacer las necesidades de mi provincia, ni promover su agricultura y su industria; y en fin que los recursos de los empresarios eran tan dudosos que habiendo principiado por pedir quince millones se resignaban á recibir cuatro pagaderos en una forma que poco podia aumentar los medios de cualquiera compañía séria

Por todas estas razones y otras muchas mas que seria demasiado prolijo enumerar, no me es posible intervenir en la redaccion de un contrato ilusorio, de un modo que hiciese creer á cuantos yo me han oido que aprobaba ó que tenia la menor fé, ni confianza en un proyecto que á mi modo de ver es en el terreno técnico, una aventura, en el terreno económico una imposibilidad, y en el terreno de la ley la sustitucion de esta por altas y poderosas influencias

Tengo un verdadero sentimiento en cumplir así con mi deber para con mis paisanos y en ver que todos mis esfuerzos no hayan producido por ahora aquel resultado lisonjero que hoy mas que nunca considero asequible, y hasta fácil, con solo seguir en la vital cuestion del ferro-carril Segoviano la senda trazada por la ley, por la experiencia y por las actuales propicias circunstancias.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Segovia y Noviembre 6 de 1871.—Meliton Martin.

MATAS DE VALSAIN.

III.

Habiendo espuesto ya algunas ligeras consideraciones sobre los principales puntos que comprenden de la denuncia de la venta de estas matas, sin embargo de que las ampliaremos mucho mas el dia que nos sean conocidos todos los extremos que la denuncia y el expediente de los Ingenieros abrazan, y una vez que vemos ya que en el terreno de la cabida, que es el principal fundamento que sirvió de base á su formacion, no resulta lo que se suponía, vamos desde hoy á ir dando á conocer otros puntos secundarios que este asunto comprende para que los lectores puedan ir conociendo todo lo que dé de sí este negocio y puedan formar un verdadero juicio con fundamento.

Les prometemos en el plazo mas breve posible publicar un trabajo comparativo que comprenda: 1.º puntos que abraza la denuncia primitiva, 2.º comparacion de esta con el espediente hecho despues solo por los Ingenieros denunciadores, y 3.º solucion de todos estos puntos con todos los datos que obren en esta Administracion económica y sus delegados y que tengan á bien proporcionarnos ó que nosotros nos busquemos. Asi nuestro trabajo hecho con toda la imparcialidad debida, servirá para dar toda la luz posible al punto en cuestion.

Para que se vea hasta donde llega el deseo de buscar por todos los medios posibles argumentos para estraviar la opinion pública, hemos oido asegurar que se llega á negar a los Peritos facultades para tasar el vuelo de estas matas; esto de seguro que nadie se atreverá á sostenerlo en serio; desde que hay Peritos Agrimensores en España ellos han sido los encargados por la ley de estas operaciones, y de ser esto así ¿no tenemos mil pruebas en esta Provincia? ¿cuantos montes, alamedas y dehesas se han vendido tasadas y valoradas por los Peritos? innumerables y á nadie se le ha ocurrido protestar su venta, y á ser así ¿por qué no protestaron los Ingenieros de montes la de estas matas antes de verificarse aunque hubiera sido en el momento mismo del remate y no que aguardan, si esto es cierto, á decirlo despues de dos años? la verdad es que hasta ahora á nadie habiamos oido tal aserto.

Pero esto seria el colmo del furor de denunciar; lea el que esto asegure, si hay alguno que tal pretenda la ley de desamortizacion vigente y vea si hay un artículo en ella que coa te tal facultad á los Peritos y se la dé á los Ingenieros, cite esa disposicion y nos daremos por convencidos; si tal sucediera muchas serian las ventas que tendrian que anularse y muchos los funcionarios públicos que habrian faltado á su deber dando curso á tales expedientes.

Lo que no se nos citará será un solo artículo de una ley que autorice á un Ingeniero de montes á medir y tasar una sola obrada de tierra labrancia y esto no obstante en esta misma provincia se han tasado muchos terrenos para la venta por el Sr. Ingeniero denunciante y nadie se ha ocupado en suscitar obstáculos siquiera no fuera mas que en aras del espíritu de compañerismo en analogia de profesion.

Como el punto de verdadera responsabilidad para los Peritos, es la cabida de las fincas por estar sujeta á prueba matemática y no es cuestion de apreciacion, sino de ciencia, de trabajo y de conocimientos especiales y como de los razonamientos en este sentido es de los que mas se ha abusado para formar atmósfera y estraviar la opinion, siempre dispuesta á alarmarse, publicamos á continuacion, un juicio contradictorio, el veredicto científico y legal que los Peritos han obtenido como prueba irrecusable de su leal modo de proceder.

Estas fincas como se vé por el siguiente cuadro han sido medidas cuatro veces, á saber; 1.º por los Peritos cuya medicion apareció en el Boletin oficial de Ventas de Bienes Nacionales para autorizar su venta, 2.º por el Sr. Ingeniero de montes de esta provincia (acompañado por el Ingeniero denunciador á quien creemos superior en categoria) en el mes de Mayo próximo pasado, 3.º por el Sr. D. Antonio Maria Vazquez, Ingeniero Jefe de primera clase de caminos, canales y puertos acompañado de D. N. Ulloa, Ingeniero Industrial, si mal no recordamos, siendo muy de advertir que estas segunda y tercera medidas se hicieron á un tiempo y con identidad de datos y 4.º por el Sr. Cana, cuyo título científico no recordamos, mandado por alguno comprador por hacer la medicion independientemente para mayor seguridad si aun cabe. No incluimos aquí el aforo de estas fincas que practicó el Ingeniero denunciador, ya porque sus resultados aun no son desconocidos, ya porque tal medida no es legal en el terreno científico y jurídico.

Nombre de las matas y dehesas.	Superficie en hectáreas halladas por			
	Boletin	Sr. Figueras	Sres Vazquez y Ulloa	Sr Cana
Nava el Horno. . .	577	570	533	590
Navaquemadilla. . .	227	231	230	249
Nava el Rincon. . .	353	377	377	"
Parque.	64	71	"	65
Plantio.	5,60	6	"	5,50
Nava el Paraiso. . .	106	94	"	88
Nava la Loa. . . .	257	220	"	"
Cerro Matabueyes..	420	410	"	"
Total.	2009,60	1979		
Santillana	455	711		

Se excluye del estado general la Mata de Santillana por haber incluido el Sr Ingeniero de Montes en su medicion, trozos de terreno que no se incluyeron en la primitiva medida por formar ya parte de otros terrenos vendidos anteriormente formar expedientes distintos, y por sus muchas servidumbres que no se han descontado por dicho señor Ingeniero y que en total absorben una gran parte de su cabida.

La inspeccion de este cuadro hecha por tierra todo lo que se ha dicho, afirmado y publicado sobre esceso de cabida, mal deslinde de las fincas, falta de mojoneras etc. etc., y sobre todo sirve de categoria contestacion á la rectificacion que se publicó en el núm 46 del Eresma, correspondiente al Martes 15 de Agosto de este año y en donde entre otras aseveraciones, se dirige la siguiente en contestacion, á un artículo publicado en el núm. 43 en igual sentido que los que vamos publicando y decia así "si amparalo en la fuerza de antecedentes (el autor del referido artículo) hubiera podido deducir la consecuencia de que las matas enagenadas no fueron medidas á ojo de buen Cubero."

Aunque esta idea así enunciada no puede verdaderamente considerarse una ofensa, con todo así indirectamente echada a volar, produce el efecto que es consiguiente y para quitar todo rastro que pudiera haber producido, hacemos el siguiente raciocinio que no tiene vuelta de hoja.

O las Matas fueron medidas ó no por los primeros Peritos, si lo fueron y su medicion resulta exacta, inútil es hacer comentarios sobre el fundamento de todo lo que en sentido contrario se ha dicho y afirmado muy solemnemente varias veces y otras por medio de frases mas ó menos embozadas, con lo que se ha atacado la reputacion indebidamente de los que por su desgracia tales mediciones hicieron en la buena fé y deseo del que honradamente y al amparo de las leyes vigentes trataron de ganar decorosamente su sustento.

Si la medicion se hizo á ojo de buen Cubero, como se ha asegurado no ya en la rectificacion á que aludimos solamente, sino en otras partes, el resultado corona de gloria á los Peritos y las Academias y corporaciones científicas debieran apresurarse á ofrecer un premio de honor á los Peritos, que á simple vista, sin mas que echar una mirada á caballo sobre terrenos tan accidentados y difíciles de medir, su ojo práctico, su experiencia y sus especiales conocimientos les lleva en un corto rato á obtener resultados que Ingenieros de montes, caminos é Industriales necesitan un mes ó mas para obtener, provistos de instrumentos de gran valor y precision, con un numeroso personal, llevando muchos malos ratos y haciendo grandes gastos. Escojan cualquiera de las dos proposiciones que este dilema abraza, y sáquense consecuencias.