



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV.

SEGOVIA 11 DE NOVIEMBRE DE 1879.

NUM. 23.

SUMARIO.

Segovia y el Ferro-carril directo del Noroeste, por D. Antonio de Ochoa y Alvarez.—Ecos de la Prensa.—Espíritu de la Opinion Pública, al Congreso de los diputados.—A las Córtes.—Suelos.—Telégramas.

SEGOVIA

y el Ferro-carril directo del Noroeste.

La cuestion del Ferro-carril directo del Noroeste es hoy la que, por su grandísima importancia, para nadie desconocida, embarga por completo el ánimo de casi todos los Españoles; y que la opinion se va formando en sentido favorable á la causa de la razon y de la justicia, pruébalo de una manera elocuentísima ei que distintos diarios de la corte y provincias, entre otros la *Gaceta Universal de Madrid*, la *Crónica Mercantil de Valladolid*, y el *Comercio de Gijon*, hayan reproducido íntegro nuestro artículo «*Las líneas paralelas*» que, en contestacion á un

suelto de la *Epoca*, vió la luz pública en el número 18, correspondiente al 8 del actual, de esta *Revista Económica Segoviana de Amigos del Pais*.

Así que, animados por la favorable acogida que la prensa dispensó á aquel nuestro humilde artículo, escrito sin pretension alguna y con el honrado deseo de ser útil de algun modo, tanto al suelo que nos vió nacer (Asturias,) como á la generosa y leal provincia de Segovia, á la que debemos las mas caras afecciones del corazon humano y los dias mas felices de nuestra auncorta, si bien azarosa existencia, vamos hoy, demostrando la sin razon de la frase harlo vulgar, y mas que vulgar absurda, de «*que Segovia no necesita Ferro-carril toda vez que reunidas su exportacion é importacion anual apenas si llenarian media docena de wagones*, á probar, de una manera palmaria, que nuestra querida provincia alimentaría grandemente con sus productos el Ferro-carril directo del Noroeste, y que, por lo tanto, proporcionaría crecido interés al capital empleado en la línea directa, en su seccion de Segovia.

Y efectivamente; Segovia, reducida hoy casi á su agricultura, porque al injusto destino así

plugo, y que exportaba ya en el siglo pasado 300.000 fanegas de trigo y cebada, ha aumentado muchísimo su producción de cereales hasta el año 1862, por la roturación de terrenos, dedicados á pastos, que empezaron á sobrar á compás de la triste y rápida decadencia de su antes envidiable ganadería; calculándose además en un 30 por 100 el nuevo aumento, iniciado rápida y progresivamente desde aquella fecha hasta el día, con motivo de nuevas roturaciones, consecuencia lógica de la desamortización y venta de los bienes de Propios, Comunes, y de la Iglesia.

Pues bien; según los datos estadísticos de 1862, el término medio de la producción anual de los que llamaremos granos mayores de cereales eran 2.000.000 de fanegas, de las cuales se exportaban 600.000, casi en su totalidad, para los mercados de Madrid, Valladolid y Arévalo; y aumentando hoy el 30 por 100 á la producción, tendremos 2.600.000 fanegas, de las que podrán exportarse, y nos quedamos cortos, 1.100.000, toda vez que la población no ha aumentado sensiblemente, siendo su consumo, poco más ó menos el mismo que en 1862, y que, para la siembra de la mayor área cultivable, dejamos 100.000 fanegas de grano.

Si se tiene ahora presente que el máximo de unidades que puede arrastrar un tren, deducidos máquina, tender y furgones, son 36, y que cada una de estas unidades ó wagones solo puede también como máximo, cargar 220 fanegas, no cabe dudar, ante la inflexible lógica de los números, que Segovia necesita para la exportación de sus 1.100.000 fanegas sobrantes, por exceso de la producción sobre el consumo, 139 trenes anuales, con el máximo de unidades y carga.

Otro de los productos agrícolas que á cada nueva siembra adquiere mayor incremento, por los excelentes resultados que á los labradores proporciona, es el garbanzo, cuya exportación alcanza ya la suma de 120.000 arrobas, para cuyo transporte se necesitarían 133 wagones con la carga máxima de 10.000 kilogramos, ó sean 10 toneladas métricas.

Sería interminable este artículo si hubiéramos de ir analizando uno por uno los productos de las industrias agrícola y fabril segovianas que

habían de alimentar la mercantil de esta Provincia, y de expresar á la vez y en detalle el número de unidades de transporte necesarias para la última; así que vamos ahora á poner á continuación una lista general del sobrante de los distintos productos, excluidos trigo, cebada, centeno y garbaazos, por habernos ya de ellos ocupado, y ver en globo el número de trenes que Segovia necesita cada año para la exportación de este sobrante.

ESPECIES.	Arrobas.	Kilógramos.
Lana.....	80.000	920.000
Maderas.....	1.000.000	11.500.000
Carbon.....	80.000	920.000
Cortezas curtientes.	5.000	57.500
Loza.....	35.000	402.500
Papel.....	8.200	83.250
Alfileres y horquillas	8.000	92.000
Rubia.....	50.000	575.000
Paños.....	10.000	115.000
Productos resinosos..	130.434	1.500.000
Harinas..... (1.)
TOTAL.....	1.406.634	16.168.250

para la exportación de los que se necesitarían 1617 wagones, que sumados á los 133 de los garbanzos dan un total de 1755 ó sean 49 trenes, que con los 139 necesarios para el trigo, suman 188 á toda carga permitida.

Que no hemos exagerado, sino que, por el contrario, nos hemos quedado cortos en las diferentes apreciaciones y necesariamente en la apreciación total, pruébalo de un modo indudable, que no hemos contado para nada con una porción de industrias, entre otras, cerillas y cristales, y algun producto agrícola (la patata,) cuyos datos de consumo y exportación aún no han llegado con exactitud á nues tro poder, y que á todos los productos exportados les consideramos con volumen y peso proporcionales, á fin de poder señalar el máximo de carga á las unidades de transporte, cuando además de que rara vez los wagones

(1) Aun cuando salen de la provincia 200.000 arrobas de harinas, en la duda de si en esta cantidad pudiera incluirse algun número de fanegas de las comprendidas en el trigo, hemos preferido, huyendo de la exageración, eliminar de la suma total aquella no despreciable cantidad.

van de este modo estivados, ni con la lana, aún cuando quisiera hacerse, se podría por su insignificante peso específico, ni con las maderas, que por sus especiales dimensiones, si llegan à ser de mayor longitud que la del material de la compañía, se facturan por un minimum de 2000 à 4000 kilogramos, según se necesiten 2 ó 3 wagoes para su conduccion.

La importacion para Segovia, según cálculos apremiados, deducidos de documentos y noticias oficiales viene à ser un 5 por 100 en valor menos que la exportacion; y un 45 à 50 por 100 menor en su peso; de manera, que la importacion y exportacion de Segovia, à pesar de la postracion en que relativamente yace su antes floreciente industria, ocuparía 300 trenes ó 10 500 wagoes con maximum de carga, à ser esto en todas condiciones y con todos los productos factible.

Esto en cuanto à los trenes de mercancías que hoy por hoy la Provincia de Segovia podrá llenar con su comercio.

Respecto à los trenes de viajeros baste manifestar que solo de Segovia arrancán diariamente en tiempo de invierno cuatro diligencias diarias y una porcion de galeras para Madrid; de modo que entre toda la provincia, cuando los viajes fuesen mas económicos, mas rápidos y más cómodos, no habría exajeracion en suponer que se reuniría el número suficiente de viajeros para sostener un tren, màxime teniendo presente que aquí existen la Academia de Artillería, cuatro Academias preparatorias para carreras especiales, un Instituto provincial de segunda enseñanza, un Seminario Conciliar, una Escuela Normal de Maestros y otra de Maestras; que Segovia es riquísima en monumentos históricos y arquitectónicos como el Alcázar, cuna del Cuerpo de Artillería, la Fuencisla, las Casas de Santa Teresa y San Juan de la Cruz, los Templarios, el Convento de Monjas del Páral, el de San Antonio el Real, el de Frailes del Carmen ó de San Juan de la Cruz, la casa de Juan Bravo, la de Doña Juana la Loca, el Arco de San Andrés, la Catedral y sobre todo el sorprendente Acueducto, admiracion de propios y extraños, y que atestigua, de una manera clara, lo mucho en que Segovia era tenida ya por los Romanos; que la provincia està cuajada de monumentos de gran mérito artistico y notables es-

tablecimientos industriales, como el castillo de Turégano, el de Coca, y la magañica fábrica resinera que allí existe, la primera de España y à la altura de las principales del extranjero, la Cueva del Jaspe y los antiquísimos sepúleros de Prádena de Sepúlveda, la fábrica de alfileres de Riaza, única de su clase en la Península, el célebre Monasterio del Cister entre Sacramenia y Fuentidueña y otros muchos que sería prolijo enumerar, y que, teniendo entonces à dos horas de Madrid y quince minutos de Segovia, el Real Sitio de San Ildefonso, cuyos bellos jardines, admirables juegos de agua sin rival en el mundo, y deliciosa temperatara, aun en los dias de rigurosa canícula, le hacen à propósito para la temporada de verano, la Granja y Segovia, que tambien goza de agradable frescura en el Estio, serían los puntos obligados para veranear todos aquellos que ó su fortuna, ó el cuidado de sus negocios les impidiese alejarse de Madrid, en la época de los grandes calores.

De modo, que, aun considerando à Segovia como en la actualidad es, no como debiera ser, atendidos sus inexplotados gèrmenes de riqueza, y sus, por falta de comunicaciones, paralizadas industrias, Segovia podría holgadamente proporcionar suficiente interés al Capital empleado en la construccion de una via férrea, para su use exclusivo, que la uniese à Madrid ó Valladolid, toda vez que la seccion de Lugo à la Coruña se sostiene perfectamente con un tren de mercancías sin maximum de unidades y carga, en dias alternados, y otro corto, cortísimo, de pasajeros, diario, pero que, ordinariamente, solo arrastra un coche de primera, otro de segunda y dos de tercera clase.

Segovia, no obstante, ni pide esto, ni ha de ser lo que hoy es, efecto de circunstancias de todos conocidas y que no hay, por lo tanto, para qué recordarlas.

Segovia con linea férrea que cruce su hoy aislada provincia, multiplicará prodigiosamente su riqueza y necesariamente la riqueza de la Nacion. Segovia hoy esencialmente agrícola, por el abandono en que sumida yace, aumentará, casi en un doble, los productos de su suelo, dedicándose los labradores, única y exclusivamente, ab

abono y beneficio de sus heredades, que se harán entonces más productivas, cuando ahora, apenas han sembrado, se dedican á la arriería, descuidando así su principal riqueza, la cosecha de cereales que es, según á la naturaleza le place, corta ó abundante y aun en este último caso nunca lo que ser debiera, si las tierras se cuidaran como la ciencia aconseja.

Segovia, hoy principalmente agrícola, tras de aumentar en esta industria su producción, se haría Provincia fabril ó manufacturera; porque con comunicaciones férreas que la proporcionaran medios de transportes rápidos y baratos, ensancharía las industrias que hoy explota y montaría muchas otras nuevas, para las que tiene excelentes primeras materias y gratis el motor por excelencia, el agua; contándose en las dos ó tres leguas que hay desde el nacimiento del Eresma hasta esta Capital 60 saltos, con fuerza que varía desde 5 hasta 80 caballos, en el día sin aprovechamiento alguno, porque lo costoso de los arrastres, desde el sitio de producción á los de consumo, hace imposible toda competencia con los artículos semejantes de otras provincias, en peores condiciones por la naturaleza para elaborarlos.

(Se continuará.)

ECOS DE LA PRENSA.

FERRO-CARRIL DIRECTO.

Cuando se trata de llevar á cabo un proyecto de verdadera importancia y utilidad para el país, no nos cansamos de ocuparnos de él con insistencia, aún á trueque de que se nos califique de pesados. Pero cuando la realización del mismo á su reconocida importancia reúne el carácter de urgente, entonces no sabemos ni podemos pensar en otra cosa que en llevar al ánimo de las corporaciones y particulares de nuestra provincia el convencimiento de las ventajas que aquel ha de proporcionar, y la necesidad de que todos pongan de su parte cuanto puedan para que, cuando llegue el día de la resolución, veamos coronados nuestros esfuerzos con la satisfacción de nuestras legítimas aspiraciones.

Tal es el proyecto del ferro-carril directo por Segovia; muy importante para los intereses todos de nuestra provincia, porque con él nos acercamos á la Corte y á la mayor parte de la Península en 150 Kilómetros, y muy urgente, porque dentro de doce días se van á reunir las Cortes donde se ha discutir aquel.

Los diputados y senadores que representan en las

Cámaras la provincia de Leon, están seguramente animados de los mejores deseos y propósitos, á fin de que, unidos á los senadores y diputados de las demás provincias interesadas en la construcción del ferro-carril directo, lo mismo que en la más breve terminación de la del Noroeste, se resuelvan favorablemente ambos asuntos.

Pero no basta esto; para que las gestiones de nuestros representantes produzcan el apetecido resultado, es preciso que el país haga algo por su cuenta, es preciso que los Ayuntamientos y demás corporaciones de la provincia, imitando al Ayuntamiento de Astorga y á la Sociedad de Amigos del País de Leon, manifiesten su completa adhesión á la Junta organizada en Segovia para dirigir los trabajos, eleven á las Cortes exposiciones firmadas por el mayor número posible de individuos, y hagan cuanto les inspire su celo é interés por el bien y prosperidad de la provincia.

Cada día es mayor el entusiasmo que se ha despertado en todas partes por la línea directa; buena prueba de ello son las numerosas adhesiones que está recibiendo continuamente la Comisión gestora de Segovia en sentidas y elocuentes comunicaciones.

Una Diputación provincial, ocho Ayuntamientos, dos Sociedades Económicas de Amigos del País, y cincuenta y cuatro particulares, personas respetable por su posición social y vastos conocimientos, se habían dirigido hasta el día 19 del actual á dicha Comisión, manifestando su adhesión al proyecto y ofreciendo emplear toda su influencia para conseguir verle realizado. Agréguese á esas adhesiones las de todas las Corporaciones de la provincia, y unidas á las de otras comarcas interesadas, formarán una cifra que, por sí sola, constituirá la manifestación más perfecta de los deseos del país, y aunque otra cosa no se hiciera, que conviene hacer cuanto se pueda, pesaría mucho en las decisiones del Congreso.

Para traer aquí de otras provincias los productos que nos son de necesidad ó conveniencia, lo mismo que para exportar otros de la nuestra, es natural queelijamos el medio de transporte más rápido y económico, circunstancias que entran por mucho en los precios de los artículos. Pues bien, con el ferro-carril directo encontramos la rapidéz y economía que deseamos, porque un ahorro de 150 Kilómetros de trayecto hace llegar los artículos á su destino más pronto que por la línea del Norte y su conducción nos cuesta menos.

Por el contrario, si continuamos con las líneas hoy establecidas, nuestra industria y comercio permanecerán estacionarios, en eterna inacción, sufriendo los pejuicios consiguientes al largo trayecto que hoy tienen que recorrer los géneros y al monopolio de la única empresa que explota la mayor parte de aquel trayecto.

No hay término medio; preciso es optar, ó por la construcción del ferro-carril directo cuyas ventajas nadie pone en duda, ó por la continuación del actual estado de cosas en materia de transportes. Si queremos lo primero, preciso es que nos movamos, que hagamos algo para conseguirlo, pues sería bochorroso que por no haber prestado nuestro concurso á los esfuerzos de las demás provincias interesadas, dejémos de obtener una mejora tan importante y que tanto nos favorece, privando á la vez de sus beneficios á otras comarcas.

No todos los distritos de nuestra provincia serán igualmente favorecidos por la línea directa, cierto, pero á todos se estienden relativamente las ventajas

que proporciona, por eso todos deben estar igualmente interesados en su construcción y trabajar con ahínco hasta conseguirla, sacudiendo la apatía que nos aniquila y mata.

Si en asuntos que nos interesan tan directamente permanecemos sumidos en la mas glacial indiferencia, ¿qué otros puede haber capaces de aguijonear nuestro amor propio y nuestra energía? ¿El patriotismo? Pues no sabemos exista otro pensamiento más patriótico, aparte de la honra de la Nación, que coopera á la realización de un proyecto que proporciona grandes ventajas á la mayor parte de nuestra patria; si por culpa nuestra no se realiza, tal vez nuestra indiferencia ataque en cierto modo á la honra de la Nación.

Terminamos por hoy recomendando á todos actividad y celo, que cada cual tome este asunto como suyo propio, que se formen Juntas municipales y de partido, y que aunando los esfuerzos se trabaje con actividad y perseverancia hasta conseguir que por las Cortes se acuerde definitivamente la construcción del ferro-carril directo por Segovia.

De «La Crónica de Leon.»

Copiamos la carta y circular que se nos ha remitido de Astorga sobre la cuestion importante del ferro-carril del Noroeste.

«Sr Director de «El Bernesga» de Leon.—Astorga 8 Octubre de 1879.—Muy Sr. nuestro: Al tener noticia el M. I. Ayuntamiento de esta Ciudad del proyecto iniciado por las corporaciones de Segovia, de llevar directamente á Madrid el ferro-carril del Noroeste, con un ahorro de más de 150 Kilómetros de trayecto, se apresuró á asociarse á tan beneficioso pensamiento, creyéndolo de grandísima utilidad para nuestra Provincia. Al efecto convocó primero á los mayores contribuyentes y personas ilustradas de la poblacion, y despues á los representantes de los Ayuntamientos del Partido, y tuvo la satisfaccion de ver que todos sin distincion de clases ni partidos, acogian con el mismo ardoroso entusiasmo el pensamiento indicado.

En su consecuencia, la comision que suscribe, creyendo poder contar con el poderoso apoyo de la prensa Leonesa, tiene el honor de dirigirse á usted, rogándole que si lo cree oportuno, se sirva dar cuenta en su ilustrado periódico de la actitud que en este importante asunto há tomado el partido de Astorga, y escogitar el medio que juzgue mas á propósito para aunar nuestros comunes esfuerzos y hacerlos así mas eficaces.

La comision, Sr. Director, aprovecha con gusto esta oportunidad para ofrecerse á sus órdenes con la consideracion mas distinguida y b. s. m. Por el Ayuntamiento. Gerónimo Nuñez.—Francisco J. Pineda.—Tomás Rubio. Por la poblacion.—Estéban Ochoa.—Tiburcio Casado.—F. García Cerecedo. Sr.

Muy Sr. nuestro: Una cuestion de supremo interés para un gran número de Provincias, y muy especialmente para este Distrito, movió al Ayuntamiento de esta Ciudad á provocar una reunion de la mayoría del pueblo, con el fin de recabar su concurso, y con él robustecer la accion activa y constante que el asunto reclama imperiosamente.

Construir una línea directa del Noroeste que, con ahorro de 150 Kilómetros de corrido, parta de

Madrid y empalme en Astorga con la línea de Galicia, pasando por Segovia, Medina y Benavente, es el fin á que vá dirigida la enmienda del señor Oñate, y la causa que inspiró al Ayuntamiento de Astorga la reunion á que hemos hecho referencia.

Ante la sola iniciacion de este proyecto manifestóse en la concurrencia, unánime decision de apoyarle por cuantos medios estuvieran al alcance de este pueblo, y se procedió á nombrar una comision, á la cual tenemos la honra de pertenecer, para aunar el concurso de todas las personas que dentro del Distrito representan mas fielmente el deseo y la necesidad de impulsar el desarrollo de los intereses materiales, hártó desatendidos desgraciadamente en nuestro país.

Con este fin, pues, nos dirigimos á V., invitándole á que nos dispense el señalado favor de provocar en ese Distrito las reuniones que estime convenientes; ya para allegar firmas á la exposicion que se dirija á las Cortes, ya para organizar Juntas que lleven la representacion de esos pueblos al seno del Comité de partido que se constituya.

Del resultado de sus trabajos dentro de la Corporacion municipal, y cerca de las personas que en su concepto deban de ser consultadas, le agradeceremos mucho tenga á bien darnos inmediato aviso, para que sirva de base á esta comision en la organizacion de los trabajos que la fueron encomendados.

Y como el asunto reclama de todos la mayor actividad, y entraña en su resolucion importantísimos resultados que podrian malograrse, si no emprendemos decidida y resueltamente una enérgica campaña para conseguir que el voto de la opinion pública prevalezca sobre bastardos intereses, que una vez triunfantes, dejaria relegadas á perpétuo abatimiento poblaciones y comarcas que encierran grandes elementos de progreso y de riqueza; esta Comision ha creído de suma conveniencia abreviar la convocatoria de la Junta de partido, señalando al efecto el martes 30 del corriente, para que tenga lugar á las diez de la mañana en las Salas Consistoriales de esta Ciudad.

Aprovechamos esta ocasion de repetirnos de V. afmos. seguros servidores Q. B. S. M. El Alcalde accidental, Gerónimo Nuñez.—El Regidor Síndico, Francico J. Pineda.—El Concejal, Tomás Rubio.—Por la Comision del vecindario, Estéban Ochoa.—Felipe G. Cerecedo.—Tiburcio Gomez Casado.—Astorga 25 de Setiembre de 1879.»

(De El Bernesga)

Ferro-carril del Noroeste por Segovia.

La Liga de contribuyentes de Oviedo, que en el mes de Julio último había acordado apoyar el ferro-carril del Noroeste pasando por Segovia, suspendiendo sin embargo acudir á las Cortes hasta que se aproximara su reapertura, ha decidido hace dias dirigirse desde luego al Gobierno pidiendo la inmediata subasta de los trozos de las líneas del Noroeste no contratados á pesar del tiempo trascurrido; y á las Cortes solicitando, que acuerden entregar la explotación de ambas líneas, en el momento en que se subastan todos los trozos, á la empresa, que

se comprometa á construir la línea que una el Noroeste con Madrid pasando por Segovia.

La Liga espera también que la Diputación provincial y los Ayuntamientos de Asturias acudan en el mismo sentido, lisonjeándose de alcanzar concurso tan valioso fundada en que hasta ahora ha marchado de perfecto acuerdo con todas las corporaciones oficiales de la provincia en cuantos asuntos de vital interés se ha ocupado.

Los Ayuntamientos de Gijón y de Oviedo ya han acudido en pró del ferro-carril directo; de un momento á otro esperamos la decisión de los demás Municipios. Lena, Mieres, Quirós, Sama, esos centros de la industria asturiana, que han sido siempre los primeros en oír nuestra voz en defensa de los grandes intereses de Asturias no se harán esperar.

Según hemos visto en un diario de Madrid continuará en las Cortes la discusión del proyecto de ley sobre concesión de los ferro-carriles del Noroeste.

Dispéñense el colega noticiero si no creemos en tal noticia, que agradaría mucho á la empresa del Norte, pero que disgustaría notablemente á las provincias interesadas.

El proyecto de ley en cuestión murió á manos del Presidente del Consejo de ministros, que suspendió las sesiones de las Cámaras para que no se convirtiera en ley recibiendo por ello el general Martínez Campos el aplauso de las ocho provincias interesadas, que tienen derecho á exigir de sus representantes las apoyen en asunto tan trascendental.

El proyecto murió porque era imposible que se regalaran 900 millones á una empresa entregándola además el porvenir de las provincias gallegas, castellanas y asturiana.

El proyecto murió porque teniendo por principal fundamento, aparente, que la ley vigente disponiendo las subastas por trozos hace ilusoria la conclusión de las obras; porque el presupuesto de 240 millones es insuficiente, se ha recordado que los señores Ministros de Fomento y Director general de Obras públicas, habían afirmado, al aprobarse en el año anterior la actual ley, «que los 240 millones eran lo suficiente para todas las obras,» presentando los datos oficiales que confirmaban tal aseveración, que nosotros hemos evidenciado también hace algunos meses con cálculos irrefutables que demostraban, que aun teniendo en cuenta la disminución por intereses de los 240 millones tomados á préstamo, quedaba solventada la cuenta á los ocho años de haber empezado.

El proyecto murió porque las contratas de varios trozos celebradas en el mes de Setiembre último con una rebaja del 15 por 100 del presupuesto vinieron á evidenciar no solo que los 240 millones son suficientes, sino que además, hay seguridad en las nuevas contratas de que se obtenga la misma rebaja del 15 por 100, lo cual daría por resultado que los 240 millones que tendría que dar el Estado quedarían reducidos á 204.

Al Congreso de los Diputados.

El Ilustre Ayuntamiento de Segovia, en nombre de esta muy noble y leal Ciudad Castellana, hoy tan abatida y pobre, cuanto fuera patente y rica en los pasados tiempos, eleva su voz hasta la representación nacional, no en queja del abandono y aislamiento en que se la tiene y vé sumida, porque es siempre respetuosa con los poderes públicos, sino en demanda de justicia en lo que vá á exponer; justicia que espera fundadamente alcanzar de la rectitud, y alta sabiduría de las Cortes del Reino.

Van estas, muy pronto, á ocuparse del proyecto de ley del Ferro-carril del Noroeste, y Segovia, por cuyo territorio no cruza aun ni un solo rail, apesar de haber contribuido, como la provincia que mas, para establecer, en casi todas las de la Nación, esas fecundantes arterias tan de necesidad en la vida moderna, dirige su ferviente súplica á los dignos representantes del país para que teniendo en cuenta las poderosas razones que la asisten y que, temiendo ofender la alta ilustración de los Sres. Diputados, no detalla, decreten la línea directa del Noroeste pasando por esta olvidada Ciudad y su provincia.

De este modo, quedará algún tanto compensada, si compensación cabe, de los graves perjuicios que viene sufriendo desde el año de 1856, que se cometió el error, científico y económico, de conceder la línea del Norte por el trazado de Avila, á la vez que recibirá España entera un beneficio inmenso, acortándose el recorrido entre los puertos del Océano y Madrid, en 150 kilómetros, circunstancia importantísima que haría abaratar en los mercados de la Corte, los productos de aquellas grandes regiones, y hasta los de nuestras colonias ultramarinas, á la vez que los de Castilla, y otras comarcas del Centro y Mediodía, serían trasportados al Noroeste con gran economía de tiempo y de dinero.

La opinion Pública, ese nuevo y no el último poder del Estado, así lo ha comprendido, y por eso se muestra tan pronunciada á favor de la línea directa del Noroeste pasando por Segovia, que tan grandemente ha de servir y desarrollar los intereses generales de la Nación, los cuales se hallan, en el caso presente, en armonía perfecta con los particulares de esta, hasta hoy, desgraciada provincia.

Ella haría aumentar de un modo rápido, su riqueza, pues cuenta con elementos suficientes para ello, en sus fértiles campiñas, en sus inmensos

pinares, en sus ricas minas, en sus inapreciables canteras, en sus renombradas arcillas y en tantos otros productos que su suelo encierra sin explotar; y Segovia al poner en actividad todos estos gérmenes de riqueza, aumentará necesariamente la riqueza de la Nación.

Fundada pues, esta Corporacion, en la bondad de la causa que defiende, bondad que ni los mismos enemigos se atreverán à negar acude hoy confiadamente al Congreso de Sres. Diputados, segura de que ha de aceptar la enmienda presentada al proyecto de ley por su celoso representante, D. José Oñate, ó modificar aquél en sentido favorable à su peticion, con lo que esa Cámara dará, como siempre, público testimonio de su rectitud, à la par que de su celo por los altos intereses que le están encomendados.

Segovia 5 de Noviembre de 1879.

A LAS CORTES.

Pocas veces se reunirán tantos motivos, como hoy se reúnen, para que gran número de poblaciones importantes, comarcas productoras y Provincias, hasta ahora privadas de los beneficios de una línea férrea, acudan ante la representacion Nacional, impetrando de ella resoluciones que pongan fin à las desastrosas consecuencias de antiguos errores.

En el número de estos puede contarse el dotar las provincias del Noroeste de un ferro-carril que obedezca en su construccion à grandes curvas, origen de considerable aumento en las distancias, y, por esta razon, causa permanente de onerosas desventajas para el tráfico; puesto que, el mayor recorrido exige mayor gasto, y el mayor gasto en la explotacion impone aumentos de precio al transporte, que pesarán constantemente sobre la industria, la agricultura y el comercio de las Provincias del Noroeste en todas sus relaciones con el centro de la Nación.

Una línea directa del Noroeste evitará por el contrario todos estos inconvenientes; dará fin à todas las desventajas que, aun no llevadas à sus últimos limites, revisten ya proporciones alarmantes emancipando, por último, una gran parte del comercio interior del tributo que hoy paga à los ferro-carriles del Norte.

Si el gran número de razones científicas y económicas, que militan en favor de la construccion de una línea directa del Noroeste, no sobrasen para

probar la verdad de este proyecto, creen los esponentes que bastaría la aseveracion sencilla, la consideracion elemental de que, prevaleciendo el antiguo trazado recibiría sancion definitiva el inconcebible principio de ser necesario dirigirse al Norte para unir al Noroeste con el Sud-Este de nuestra patria.

Por las consideraciones espuestas y por otras muchas que los esponentes omiten para no molestar la altísima consideracion del Congreso,

Suplican que en bien del país y en beneficio de los intereses agrícolas y comerciales que representan las muchas provinceas interesadas en que sea admitida la enmienda presentada al artículo 6.º del proyecto para la construccion de los ferro-carriles del Noroeste por el Sr. Diputado Don José Oñate, tengan à bien las Cortes elevarla à la categoría de Ley, dándola su aprobacion, seguras de que con ello habrán hecho un señalado servicio à la causa del progreso nacional.

Astorga 4 de Noviembre de 1879.

CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Tomamos del extracto de la sesion del dia 4 lo que sigue:

El Sr. Martinez (D. Cándido): Tengo la honrra de presentar al Congreso tres exposiciones:

La primera es del Ayuntamiento de Mondoñedo, provincia de Lugo, pidiendo que el proyecto de ley relativo à los ferro-carril del Noroeste, pendiente de discusion, se adicione imponiendo à la futura Compañia concesionaria la obligacion de construir la línea directa desde Astorga y Leon. por Benavente, Medina del Campo y Segovia à Madrid, entre otras poderosas razones, por la considerable economia de 150 kilometros en el recorrido desde los puertos del Cantábrico de aquella direccion hasta la Corte.

SUETOS.

Los Delegados de la Comision gestora de Segovia, Sres. Marques de Lozoya, Alcalde de la Capital, D. Anacleto Perez Rubio, Vice-presidente de la Comision permanente de la Diputacion provincial, D. Valentin Sanchez de Toledo y D. Mariano Perez Balsera, Diputados provinciales, y D. José Maria de Ochoa, Presidente de la Sub-comision

mixta, an llegado á Madrid y hospedándose en el Hotel de Embajadores.

Su encargo, como perfectamente comprenderán nuestros lectores, es gestionar, por cuantos medios legales estén á su alcance, para que sea admitida por el Congreso de Diputados la enmienda que al proyecto de ley de Ferro-carriles del Noroeste, presentó nuestro celoso representante D. José Oñate.

Nos consta que acompañados de los Sres. Oñate, Finat y Avial, Diputados á Cortes, han visto á casi todos los representantes del País que se hayan ya en la Corte y que en vista de las esplicaciones que les hacen, documentos que presentan y planos que exhiben, son muchas las adhesiones que están recibiendo á favor de *la línea directa del Noroeste* pasando por esta, hasta ahora, maltratada Provincia y por lo tanto, van aumentando las esperanzas de que triunfe la causa de la razon y de la justicia que es la que hace tiempo venimos defendiendo.

Damos nuestra enhorabuena á los Sres. Delegados, por sus acertadas gestiones, y las mas expresivas gracias en nombre de Segovia, por lo mucho y acertadamente que en su obsequio trabajan; enhorabuena y gracias que hacemos estensivas á los Sres. Oñate (D. José y D. Antonio), Finat y Avial por la actividad que despliegan en favor de los intereses generales del pais y muy especialmente de los de la Provincia que en las Cortes representan.

Apenas ha llegado á Madrid el Señor Batanero y ya pronunció un brillante discurso, con motivo de las rectificaciones que tenia pendientes, á favor de la línea directa del Noroeste, pasando por Segovia; el Sr. Batanero ha estado, como siempre elocuentísimo, y Segovia nunca olvidará el celo que el Diputado por Muros ha demostrado por nuestra provincia al defender los intereses de las del Noroeste que son en verdad los nuestros y los de España toda.

Estamos seguros que el ilustrado Señor Batanero no necesitará nuestras escitaciones para cumplir dignamente con su deber, siguiendo por el noble camino que ha emprendido; pero así y todo nos permitiremos animarle, manifestándole que nuestra amada Provincia está pendiente de sus labios, porque créa, y lo créa fundadamente, que la ilustracion y elocuencia del Sr. Batanero sacará á flo-

te sus sagrados intereses, que son en definitiva los intereses de la Nacion, hoy amenazados seriamente, por los que, al atacar la línea directa, defienden, tal vez sin darse de ello cuenta, los intereses de la compañía del Norte incompatibles de todo punto con los de nuestra desgraciada Patria.

De nuestro servicio parti cul r.

TELEGRAMAS.

Valladolid 7 Noviembre, 2'50 tarde.

Segovia 7 id, 3'33 tarde.

Sr. D. Valentin Sanchez de Toledo.—

Presentada proposicion para pedir ferrocarril Noroeste por Segovia, aprobada y nombrada Comision para ponerse acuerdo con esa Corporacion y hacer gestiones conducentes á obtener buen resultado.—Giraldo.

Gijon 7 Noviembre, 11'25 mañana.

Segovia 7 id. 1'53 tarde.

D. Federico Orduña.—Exposicion á las Cortes de este Ayuntamiento se remitió en fines del anterior. Telegrafíase Diputacion Distrito presentacion inmediata.—Alcalde, Eduardo Marina.

Madrid 8 Noviembre, 7'20 tarde.

Segovia 8 id., 11'59 noche.

Modesto García.—Brillantísimo discurso de Carbajal, defendiendo camino directo Segovia.

Todos nosotros entusiasmados Diputados y Comision.—Lozoya.

ULTIMA HORA.

En prensa ya el número lo hemos retirado para insertar el siguiente importantísimo telegrama.

Madrid 11, nueve de la noche.

Modesto García.—Retirado proyecto Noroeste por Ministro de Fomento para tratar Comision y Diputados interesados ferrocarril directo.—Perez Rubio, Ochoa, Balsera, Lozoya, Sanchez de Toledo.

Imprenta de la V. de Alba á cargo de Santiuste.