

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 BRESMA,

PERIÓDICO LIBERAL.

PUNTOS DE SUSCRICION.

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

Madrid: Principales Libre-
rias; y en provincias en los
establ. cimientos tipográficos

Se publica los Martes, Jueves y Sábados.

De nuestro corresponsal.

Madrid 13 de Noviembre de 1871.—Muy Sr. mio.
—Los Diputados carlistas celebraron ayer tarde una reunion en uno de los salones del Congreso para determinar la conducta que habian de seguir en los debates que pronto se abrirán en la Cámara, y despues de discutir por largo tiempo sobre la resolucio que les conviniera adoptar, decidieron dejar á cargo del Sr. Nocedal (D. Cándido) el determinarla cuando llegara el caso.

Tambien se trató de las elecciones municipales que se acercan, en las que se acordó que su partido tomara una parte activa.

Hace ya algunos dias que de varios puntos de la Peninsula va recibiendo el Gobierno felicitaciones por el triunfo que ha alcanzado en la discusion de la Internacional, que viéndose en lo sucesivo activamente perseguida por el Gobierno y por los tribunales, despues de haber sido declarada ilegal por la Cámara, pudiera bien refundirse en el club de la Emancipacion social, la cual celebró ayer una reunion que fué muy concurrida y en la que se pudo deducir, por el contesto de los discursos que allí se pronunciaron y por la significativa circunstancia de haberse observado que en el citado meeting fué sustituida la bandera tricolor que antes ondeaba, por la roja, que entre los socialistas pertenece á la fraccion mas avanzada en ideas.—Hoy esta noticia como acabo de oirla de boca de hombres politicos que suelen estar bien informados de la marcha general de las cuestiones palpitantes del dia.—

Los Ministros, que ya en varios Consejos vienen ocupándose muy especialmente de la cuestion de Cuba, y desean poner inmediatamente en juego todos los medios necesarios para acabar de sofocar en el mas breve plazo la insurreccion en aquella provincia, se reunieron ayer con el mismo objeto, y determinaron las medidas que han de tomarse para conseguirlo. Esta patriótica energia ha merecido el aplauso de todos.

Hoy pensaban los radicales presentar la batalla al Gobierno; pero la indisposicion del Sr. Zorrilla, de la que ya se encuentra mas aliviado, es seguramente un óbico para que se cumpla el propósito de las oposiciones democráticas, como ayer impidió que se verificara la reunion anunciada.

Pero sin embargo de estar los radicales resueltos á llevar al Congreso su proposicion que les sirva de base para atacar á los actuales Ministros, sucede en esto como en otras muchas cosas que se están viendo estos dias; una anomalía bien rara en verdad: el plan que se ha de seguir para tratar de producir una derrota en las filas ministeriales, no está aun determinado, y se observa cierta indecision en la comision encargada de organizar la oposicion.

Primero se pensó en tomar por base de ataque el

descuento de 18 por 100; pero dicese que el Gobierno y sus amigos no temen ya entrar en esta discusion por contar en su favor á la mayoría de la Cámara y los radicales tienen que variar sus disposiciones; por eso se asegura esta mañana que ya no será el asunto de la renta el que sirva para producir el conflicto.

La conciliacion ha quedado paralizada y va perdiendo terreno: los zorrillistas dicen que con el actual Gobierno es imposible, y los sagastistas se retraen mientras no se separen aquellos de los demócratas.

FERRO-CARRIL.

A continuacion insertamos el discurso del Sr. Llorente (D. José) en apoyo de la proposicion que en el número insertamos producida en sesion de la Diputacion provincial en la tarde del Domingo último aprobada unánimemente por los ventidos Señores Diputados concurrentes.

Ya es tiempo Sres. Diputados de que nos ocupemos seriamente y resolvamos de un modo definitivo, la tan traida y llevada cuestion de ferro-carril.

La impaciencia de cuantos se interesan por el bien y prosperidad de esta provincia es justa y legítima y si des pues de tantos desengaños sufridos, de tanto hacer esperar, defraudamos ahora sus esperanzas, diráse cuando menos y con razon, que no tenemos valor para abordarla de frente y resolverla; y por consiguiente que no obramos como cumple á representantes dignos de tal nombre.

Por otra parte no olvidemos que la clase obrera de la provincia necesita y desea trabajar para proporcionar pan á sus hijos, y que sino promovemos obras públicas de interes provincial, ahora que las del Estado y de privado interes, puede decirse que no existen, por la falta de recursos que aflige al primero y á la numerosa clase media, debido á causas de todos conocidas, es indudable que al menos en este invierno el hambre apareciera, y sino egerce su maléfico influjo debido será sin duda en gran parte al buen sentido, á la proverbial honradez, sobriedad y buenos instintos de nuestros paisanos de la clase jornalera, quienes por la misma razon, son acreedores á toda nuestra consideracion y á que hagamos un esfuerzo para darles lo que piden. Trabajo, nada mas que trabajo.

Al acordar unánimemente esta Asamblea en la sesion del dia 18 que la provincia puede y debe pensar en la construccion de un ferro-carril, dejó mucho adelantado para conseguir los indicados fines, y no adelantó menos en la del 19, cuando acordó invitar á los Representantes de esta ciudad y tierra y de nuevo al Ayuntamiento con triple número de asociados de la Capital, para que como principalmente interesados, acordasen la suma con que habian de contribuir á la realizacion de tan interesante objeto; pues los resultados no han podido ser mas lisonjeros, como hemos

visto, y por ello me felicito, felicitando á la vez desde este sitio á las Corporaciones que tan patróticamente como yo esperaba, han respondido al llamamiento que esta Diputación les hiciera.

Pero extremos de lleno en la cuestión.

Que no podemos ni debemos pensar por ahora, y acaso en mucho tiempo, por desgracia, en la construcción de una línea por el sistema que llamamos ordinario: nadie creo que lo duda; ni aun algunos de los que dicen lo contrario.

Quédanos pues, solo la tarea de discutir sobre la adopción de uno de los de sistema conocido con el nombre de económicos, para lo cual contamos con dos proposiciones presentadas ya a esta Corporación; veamos cuál es la mas conveniente para nuestros intereses; con qué subvención podemos contribuir; qué condiciones hemos de exigir por este beneficio en favor de la industria, el comercio y la producción transportable del país; y por último, qué clase de garantías nos ha de dar la empresa á quien favorezcamos, para ponernos á cubierto de una nueva defecion si es posible, y no esponernos a sacrificar sin provecho el dinero de la provincia, del Ayuntamiento y de la tierra de Segovia.

Con la proposición que se discute, creo yo que se llenan cumplidamente estos objetos.

Examinemos, pues, las proposiciones de la Gran Central y de D. Meliton Martin, y comparémoslas hasta averiguar cuál es la mas ventajosa y aceptable.

Yo por mi parte —y lo digo con sentimiento— declaro desde luego que considero inadmisibile la de Don Meliton Martin, y para ello me fundo en consideraciones que no dudó estimará esta Asamblea como justas.

Es la primera:—que tratándose de un ferro-carril que no puede ser del sistema ordinario, porque para ser económico necesita tener la vía mas estrecha y porque forzosamente tiene que aprovechar pendientes fuertes de cinco por ciento no admitido por la ley, el Gobierno no puede dar la subvención ofrecida por la ley de Julio de 1870; á cuya subvención dice el autor de la proposición, sería insigné locura renunciar.

2.ª Que teniendo que hacer y someter los estudios á la aprobación del Gobierno, ni es fácil calcular el tiempo que habia de trascurrir, pero que necesariamente tendria que ser mucho, hasta obtener la concesión de la línea porque se trata de un sistema completamente nuevo y no ensayado todavia, ni sabemos tampoco cuanto costarian estos estudios á la provincia, ni sería oportuno pagarles por esta, aun no exigiendo el Sr. D. Meliton Martin nada por su trabajo personal, lo cual ha ofrecido generosamente.

3.ª Que entre un sistema conocido y empleado con gran éxito en cuanto puede serlo un ferro carril de sistema económico, y otro de éxito inseguro, que no conoce mas que su autor, la elección no puede ser dudosa por mas que reconozcamos en este como yo por mi parte reconozco, buenisimos deseos en favor de esta provincia que es la suya grandes conocimientos y mucha práctica en la ciencia del Ingeniero.

Que tampoco podia ser dudosa esta elección aun cuando se tratara de un sistema conocido y ensayado al menos que llevara al otro muchas ventajas desde el momento que le vemos pedir ó erer necesaria una subvención casi doble de la provincia, pagadera mensualmente y a medida que las obras se fueran ejecutando en los tres años que designa para ellas sin renunciar por esto la señalada por el Gobierno, que es nada menos que la de doce millones de reales á que ascienden los 50 kilómetros que contiene el proyecto, á razon de doce mil duros cada uno: es decir, que el

Sr. D. Meliton Martin cree necesario asegurar la respetable suma de 22 millones de reales, no en acciones sino de subvención antes de dar el primer paso en el negocio; cantidad acaso suficiente para hacer un ferro-carril de sistema Fell.

4.ª Que estos 10 millones de reales que se pretende obtener de la provincia en una suma excesivamente grande é irrealizable por los términos en que se solicita; esto es, pagados por meses y dentro de los tres años que supone han de durar las obras.

Pero quiero que los Sres. que me escuchan, prescindan de las últimas consideraciones, á pesar de su no escasa importancia. No quiero que se fijen mas que en la primera y en este caso tendrán que convenir conmigo en que la proposición de nuestro inteligente y dignísimo paisano D. Meliton Martin, no puede aceptarse, y aun aceptada, sería irrealizable porque no siendo posible renunciar á los 12 millones, con que el Estado no puede contribuir, por contener el proyecto la imprescindible condición, según él, de subir pendientes que exceden de 2 por 100 señalado por la ley, claro está que es una verdadera ilusión esperar ver realizado el indicado proyecto.

Creo pues, que esta asamblea está en el caso de considerar inadmisibile la proposición de D. Meliton Martin.

Pasemos á la de la Gran Central Peninsular:

Existen en favor de esta antecedente, tan apreciables, tiene bases tan sólidas y probabilidades tales de ejecución que no será fácil ver destituida por mas razones que se aduzcan en su contra. Se trata Señores de un proyecto con gran esmero estudiado ya hace dos años por una comisión mixta del Ayuntamiento y Diputación provincial, de cuya comisión forma parte para emitir su informe en la parte científica, el entendido y laborioso Ingeniero Sr. Borregon.

Se trata de un ferro-carril por el sistema Fell, cuyo planteamiento ha sido autorizado por varios Gobiernos y ha merecido la aprobación del de España, por la sencilla razon de que la ciencia representada por la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, ha dicho que es bueno, seguro y aceptable, opinion confirmada como no podia menos por el Señor Borregon.

Se trata tambien de una Empresa á cuyo frente se halla una persona respetabilísima, una persona que lo mismo en su vida pública que privada ha dado y está dando repetidas pruebas de suma honradez, desinterés y probidad; el Sr. Topete en fin, que ha hecho todo lo que sabemos solo en la idea de que lo hacia por la honra de su patria.

Sentados estos precedentes, fácil es asegurar que el proyecto en cuestión es bueno, es aceptable y de segura realización, porque lo ha dicho la ciencia, porque la Empresa que le propone debe merecer nuestra confianza, y por que los medios con que cuenta esta misma Empresa, son suficientes para llevarla á cabo, como se prueba con la Escritura de Constitución social que no leo por ahorrar tiempo, y por que es un documento publicado en la Gaceta de 23 de Agosto de 1870, que facilmente pueden ver todos los Sres. Diputados.

Yo bien sé que contra esta proposición, contra el sistema Fell, se ha creado cierta atmósfera, que ha ido condensándose á medida que se acercaba el momento de resolver sobre ella, y según iba creciendo el temor de que fuera aceptada por esta corporación; pero tambien sé que á la creación de esa atmósfera, no ha podido de ningun modo contribuir la ciencia que como yo, de seguro desconocéis completamente, muchos de los que con caprichosas ó interesadas declamaciones mantienen viva la prevención contra aquel,

porque la ciencia ha dicho ya cuanto podía decir, en favor de este sistema.

Las causas que en mi juicio han contribuido á formar esa atmósfera, son la injusta y acaso no desinteresada prevención, de unos pocos contra la Empresa proponente; la ilusión que otros pocos alimentan con el mejor deseo de que podemos aspirar á un ferrocarril del sistema ordinario, que si se considera de lujo para las líneas generales, lo es mucho más tratándose de las trasversales; y por último; lo que es más triste Señores y lo que acaso no haya influido menos; la pasión política Señores, la pasión política que todo lo envenena, la pasión política que ciega á los hombres más justos y pensados hasta el punto de no ver el interés de su país; la pasión política, que no puede sufrir con paciencia que una situación contraria acometa con decisión y energía una Empresa, realice una mejora, que al engrandecer á su país pueda proporcionarle el contento, la gloria de haberla llevado á feliz término.

Yo estoy seguro, Sres. Diputados, de que ni uno solo de los que componen esta Asamblea, viene inspirado por tan mezquino sentimiento, y con esto habré dicho la confianza que abrigo de que esta cuestión de tan vital interés para nuestra provincia será resuelta de una manera justa y conveniente para sus intereses, que son los que aquí representamos.

Pero veamos ahora las razones ó argumentos que se emplean contra el proyecto en cuestión.

Dícese que no hay facilidad en los transportes, tanto de viajeros como de mercancías, porque teniendo que subir los trenes fuertes pendientes y que doblar curvas de tan estrecho radio, no puede ponerse sino un escaso número de coches y wagones, que en ocasiones dadas no bastarían á transportar las mercancías y viajeros que vinieran por el del Norte. Esto tiene la contestación más sencilla del mundo. Si todos convenimos, como no puede menos, en que el movimiento de viajeros y mercancías en esta provincia es pequeño, claro es que pocos vehículos necesita, y que cuando por circunstancias excepcionales sea mayor el movimiento, en el interés de la Empresa está aumentar el número de trenes; para lo cual tendrá muy buen cuidado de estar provista de la necesaria cantidad de material móvil.

Se objeta también que en los mismos transportes no puede hacer economía, ya por la necesidad de hacer trasbordo en Valladolid, ya porque el escaso movimiento mercantil y de viajeros en esta provincia, hará que la Empresa quiera exigir aumento en las tarifas.

Respecto á esto, se me ocurre decir, que los trasbordos no es un inconveniente tan grande como se quiere suponer, y no será tal inconveniente, ó será mucho menos si logramos imponer á la Empresa esta carga, así como el de que tenga la obligación de facturar hasta Madrid, con arreglo á las tarifas del ferrocarril del Norte, ó las que se acuerden, sin que pueda por ningún concepto y en ningún caso subir los precios de estas, cuya intervención obtenemos por la subvención que damos.

«—Que es un inconveniente que este ramal no enlace en sus dos extremos más que con una sola línea férrea.—»

Precisamente, porque podemos más fácilmente ponernos en comunicación con dos líneas férreas de importancia, queremos construir este ramal, que es la base sin la cual, no podríamos conseguir lo que está concedido con subvención del Estado por ley de 2 de Julio de 1870. Esto es, la prolongación desde Segovia á empalmar con la línea que está concedida y subvencionada también, desde Valladolid á Calatayud; en

cuyo caso atravesaría los partidos de Sepúlveda y Riaza, que son, por consiguiente, con la Capital los principalmente interesados.

«—Que la carretera se inutilizará para el servicio ordinario, ó de otros medios de transporte —»

Respecto de esto, me atengo á lo que dicen las Memorias suscritas por los Sres. Arnao, Vildósola y Rodríguez y la de los Sres. Aramburu y B rion, que se le ocurre á cualquiera que tenga un regular criterio y que haya visto como yo el efecto que produce el movimiento y ruido de los trenes en las caballerías que le hayan sentido alguna vez. Además que en el pliego de condiciones para la concesión, se dice ya que la carretera ha de quedar con las dimensiones necesarias marcadas en dicho pliego, y que la Empresa ha de construir una barrera para separar completamente la vía férrea de la ordinaria; y por último, que esta solo se ocupa en una pequeña parte por aquella.

«Que las nieves cerrarán el paso de los trenes en muchas épocas del año.»

Creo Sres. Diputados que en las conferencias tenidas con los Ingenieros, hemos encontrado satisfactoria contestación respecto al particular. El túnel de más de trescientos metros, que se ha de construir en lo alto del Navacerrada los cobertizos que cubrirán la vía en la parte conveniente y los aparatos que la ciencia ha inventado, son suficientes garantías para que estemos tranquilos respecto de este, al parecer grave inconveniente.

Dícese también por algunos que no quieren Ferrocarril de ninguna clase, ó que creen irrealizable el de la gran central, y con objeto sólo de poner obstáculos para que la provincia no ofrezca subvención una cosa que halaga mucho á los inocentes, á los hombres de buena fé, y sobre todo á los que no conocen la importancia que tiene la intervención en las tarifas.

«Qué nos importan á nosotros, dicen, las tarifas, si nos ahorramos en cambio, la subvención? Que haga la Empresa si quiere y puede el camino y que ponga las tarifas que la convenga; la Empresa por su interés, tendrá buen cuidado de bajar los precios de transporte para que los que le hacen por los medios ordinarios no la hagan la competencia.»

«Ah Señores, que error tan grande!»

En esto si que puedo yo decir algo; ofrecer pruebas tan concluyentes y tan claras como la luz del día.

Todos mis dignos compañeros saben, que formo parte de una sociedad industrial, de no escasa importancia, al frente de la cual me hallo hace algun tiempo con otro socio, no poco entendido en negocios de esta clase.

Pues bien, esta sociedad, que alcaho del año, manía muchos miles de arrobas de mercancías á todas las provincias de España, tiene á nueve leguas de Coca, en donde se halla establecida, la ciudad de Valladolid, adonde remite bastantes productos de su fábrica. De estas nueve leguas cuatro y media son de una magnífica carretera de primer orden.

A cuatro leguas de Coca, con un camino infernal, si se exceptúa dos kilómetros de carretera de la importante línea de Cuellar á Arévalo, está la estación del Ferrocarril del norte en esta villa.

Sus Señorías creerán seguramente, que yo no querré perder mi dinero, ni el de la sociedad que represento por el sólo gusto de perderlo ó por el de proteger ó alimentar un Ferrocarril, que á ese extremo, no llega mi patriotismo, lo confieso; y ciertamente no dudarán, de que habremos examinado cuidadosamente, el para nosotros, como para todo industrial y comerciante; importante negocio de transportes, á fin

de averiguar por dónde podemos remesar con más economía los productos de nuestra fabricación.

Pues sepan sus Señorías que apesar de tener que andar las cuaro leguas de mal camino de Coca á Arévalo, con más setenta y siete kilómetros, ó sean quince leguas de Arévalo á Valladolid, por el ferro-carril del Norte, vuelven nuestros carros la espalda á Valladolid, para ir por Arévalo á dicha capital, por la muy convincente y sencilla razon de que apesar de pagar medio real en arroba de trasportes desde Coca á Arévalo, todavia sale mas barato que mandándolo directamente á Valladolid.

Pero (y dispéñeme la Asamblea en gracia siquiera al buen deseo que me anima si la molestó estendiéndome demasiado en estos detalles) si estas razones hijas de la practica que yo toco, no bastan, diré á sus Señorías porque deseo que á la cuestion de tarifas se dé la importancia que realmente tiene, que por punto general hay entre los precios de trasportes ordinarios y los de ferro-carriles con tarifas limitadas, una diferencia de 30 á 60 por 100 cuando menos en favor de los últimos.

Yo no dudo que alguna vez si una empresa de ferro-carril con libertad de tarifas, pone los precios de transporte al nivel de los ordinarios, se prefiera á estos. Pero ¿Habrà alguno que dude de que bajando aquellas empresas un 25, 30 ó 35 por 100 es preferible siempre la locomocion al vapor? Yo creo que no, yo no tengo duda de que no. Yo creo firmemente que siempre es preferible este medio de transporte.

Pues bien Sres. Diputados; este diez, quince ó veinte por ciento que la empresa de ferro-carril con libertad de tarifas lleva sobre las limitadas apesar de la baja del 25, 30 ó 35 por 100 de los trasportes ordinarios.

¿No es una subvencion indirecta, mayor, infinitamente mayor al cabo de cierto número de años, pocos, que la de cuatro millones de reales que se ofrece en la proposicion que he tenido la honra de presentar á esta Asamblea con otros de mis dignos compañeros? yo creo que si Señores; y si hubiera podido disponer del tiempo necesario para mandar traer los datos estadísticos que poseo, respecto á los productos exportables é importables de la provincia, demostraria á la Asamblea que pagariamos en pocos años á la empresa con libertad de tarifas, de un modo indirecto, pero cierto y seguro, una subvencion mucho mayor que la que se propone.

En cuanto á las tarifas de viajeros que ofrecen tambien un beneficio no pequeño, no diré mas sino que aun en igualdad de precios, yo prefiero y creo que todo el mundo el ferro-carril, donde encuentro asiento siempre que le necesito á ir empacquetado y espuesto á los mil accidentes que ocurrir pueden en un carruaje movido por sangre.

Ruego, pues, á esta Corporacion, que ya sea á la empresa de que se trata ó ya á otra que pretenda hacer una via férrea que nos interese, la subvencione con la suma que crea justa á condicion de intervenir en sus tarifas, en la seguridad de que harán un bien á la provincia.

Habia pensado estenderme en mas consideraciones, pero no lo hago por no melear mas la atencion de la Asamblea y porque veo con placer que despues de poner mi firma en la proposicion que defiendo, lo ha hecho tambien un considerable número de señores Diputados, lo cual revela las buenas disposiciones en que se encuentra la mayoria de esta Corporacion para aprobarla.

No quiero, sin embargo, dejar de preguntaros. ¿Nos falta algo que saber, nos resta algo que averiguar, en cuanto á la parte científica de este proyecto

despues de haber oido á tan autorizadas voces como las de los señores D. Meliton Martin y D. Carlos Villedeuill, acreditados Ingenieros interesados en las dos proposiciones que se discuten y las competentes é imparciales opiniones de nuestros muy entendidos Ingenieros de la provincia Sres. Roldan y Urquiza? Yo creo que no, yo creo que despues de oir explicar al Sr. D. Meliton Martin la historia, la bondad del sistema Fell, tal como él le comprendia; despues de oirle declarar con la lealtad que le caracteriza, que la proposicion de la «Gran Central» es aceptable en vista de las manifestaciones del Sr. Villedeuill que aseguró no haber pendientes en el trayecto, que escedieran del siete y pico por ciento; que se desviarían de la carretera en las siete revueltas y otros puntos que designó; que harian un túnel de trescientos y tantos méetros; despues de oirle confesar en fin, que habia estado en el error de que tendrian pendientes de once y hasta de once y medio por ciento, sin tal túnel ni desviacion y que en tales condiciones este proyecto se acercaba al suyo y no dudaba un momento en aconsejar que se aceptase, cuidando mucho de consignarlo en el contrato y exigir las convenientes garantías para su cumplimiento, nada tenemos que preguntar, nada nos falta que saber. Pero... me he equivocado; si que nos falta algo que averiguar y que saber, sino resolvemos pronto, muy pronto, esta cuestion que llevamos dos años devatiendo y estudiando. Nos falta que saber, cómo se intriga, cómo se nos marca, cuánto se discurre por los que combaten el sistema Fell, por los que apoyan el sistema Fell, por los que desean en fin que esta discusion se prolongue para que no se haga ni el ferro-carril Fell, ni el ferro-carril Martin, ni el ordinario, ni ferro carril ninguno, por ahora al menos, y es necesario no darles gusto.

Para concluir, Sres. Diputados; yo acento el ferro-carril sistema Fell, porque no podemos aspirar á hacer otro mejor; porque creo que satisface cumplidamente las necesidades del pais; porque cuesta poco y no se paga hasta que le veamos terminado, porque se ofrece hacer pronto; y últimamente, porque una vez concluido es sumamente facil conseguir la prolongacion hasta empalmar con las líneas del Norte ó de Aragon.

Votemos, pues, esa proposicion, aprobémosla, puesto que la de la Gran Central es aceptable como creo he demostrado; puesto que no ariegamos un solo maravedí, ni perdemos en último caso mas que muy poco tiempo; tiempo menor, infinitamente menor que el necesario para estudiar, y legaliza un nuevo proyecto, á lo cual pueden irse preparando los que de buena fé creen que no se hace el de la Gran Central ni con subvencion ni sin ella, y habremos dado una prueba al pais de que hacemos algo, que hacemos lo que podemos para su engrandecimiento. — He dicho.

En el número próximo publicaremos el discurso pronunciado por el Sr. Diputado D. José de Ochoa, sobre la cuestion á que se refiere el que precede del Sr. Llorente.

DIPUTACION PROVINCIAL.

Sesion celebrada por la misma el dia 7 de Noviembre de 1871.

Presidencia del Excmo. Sr. D. Ambrosio de Villava, Gobernador de la provincia.

Reunida la Diputacion provincial bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Ambrosio de Villava, Gobernador de esta provincia, y con asistencia de los Sres. Presidente,

Vice-presidente y Diputados, en número suficiente para celebrar sesión, se abrió la misma, y leída el acta de la anterior fué aprobada en votación ordinaria.

El señor Ochoa obtuvo la palabra, y como individuo de la Comisión nombrada para formular las bases del contrato con la Gran Central Peninsular para la construcción de la línea férrea de esta capital a Villalba manifestó, que la Comisión había desempeñado su cometido en unión de la nombrada por el Ayuntamiento y Junta de la Tierra, y presentaba a la mesa el proyecto, fruto de su trabajo. El señor Gobernador dispuso se diese cuenta de dicho documento y el señor Diputado Secretario D. Santiago Llorente, leyó el que literalmente dice así:

«Excm. Diputación.—Los Diputados que suscriben, en desempeño de la comisión con que la Corporación se sirvió honrarles en virtud de acuerdo tomado en sesión de 5 del actual, se ocuparon en el día de ayer, en unión de los comisionados nombrados por el Ayuntamiento de esta capital y la Junta administradora de la extinguida Comunidad de la misma y pueblos de su tierra, en la redacción de las bases generales del contrato que ha de otorgarse con la compañía anónima Gran Central Peninsular para la construcción de una vía férrea desde Segovia a Villalba habiendo oído previamente a los señores Ingenieros, menos al Sr. D. Melitón Martín, que no se presentó, y tienen la honra de someter a la superior ilustración de la Asamblea, las siguientes condiciones económicas.

1.ª El Ayuntamiento de esta Capital, confirma á favor de la Compañía anónima Gran Central Peninsular, la cesión de terrenos para la construcción de una vía férrea, hecha á D. Carlos Villedeuil y D. Pedro Mage.

2.ª La Diputación provincial, el Ayuntamiento de Segovia y la extinguida Comunidad de la misma y los pueblos de su tierra, se obligan á subvencionar la construcción de la línea férrea hasta Villalba, que se propone dicha Compañía, con las cantidades de quinientas mil pesetas efectivas la primera; trescientas setenta y cinco mil el segundo, y ciento veinticinco mil la tercera.

3.ª El millón de pesetas que suman las tres cantidades expresadas en la condición anterior, será pagadero en ocho plazos iguales, siendo el primero dos meses después de estar terminada completamente la vía y en explotación, y los siete restantes en igual día de los siete años siguientes.

4.ª Las Corporaciones expresadas abonarán á la Compañía un seis por ciento de interés anual durante los seis años últimos, de las cantidades que respectivamente deben satisfacer según las dos bases anteriores, cesando de pagar réditos por los plazos que vayan amortizando.

5.ª Las Corporaciones contratantes se reservan el derecho de adelantar uno ó mas plazos, cesando en este caso de abonar el interés correspondiente de los que anticipen.

6.ª La Gran Central Peninsular debe ejecutar las obras del camino con toda solidez, empleando la mejor calidad de materiales y solo podrá procurar la mayor economía en la construcción de estaciones y demás trabajos accidentales, á fin de que sin perjuicio alguno de las obras de carácter permanente y seguridad de los transportes pueda hacerse el camino de modo que su coste esté en relación con los recursos del tráfico actual de la localidad.

7.ª La compañía Gran Central acometerá los trabajos con actividad en los treinta días siguientes al en que se formalice el contrato.

8.ª La misma compañía sin perjuicio de continuar las obras que le conviniere para la terminación de toda la línea se obligaron á tener concluida la comprendida entre Segovia y San Ildelfonso, el día 1.º de Junio de 1872, quedando rescindido el contrato sino cumplierse con lo establecido en esta condición.

9.ª La Compañía Gran Central Peninsular se obliga por su parte á que las tarifas tanto para viajeros como para mercancías no puedan exceder de las primitivas establecidas para la empresa del ferro-carril del Norte, deducido el recargo del diez por ciento, y á que no se puedan introducir tarifas especiales sin autorización de la Diputación provincial, ni celebrarse contratos particulares de transporte, sin que sus condiciones sean aplicables á todos

los remitentes ó consignatarios. Para rebajar los precios de transporte en trenes de recreo para viajeros, no necesitará la Compañía autorización de la Diputación provincial.

10. Las tarifas convenidas en la base anterior, serán aplicables á todas las expediciones hechas desde la provincia de Segovia, á cualquiera estación de la línea, y á todas las que desde cualquiera estación de la línea vengán dirigidas á la provincia de Segovia, siendo reputada como de la misma la estación que se establezca en el puerto para los efectos de esta condición.

11. La Compañía se obliga también á tener constantemente en explotación el ferro-carril, á menos que se lo impida causa mayor, y en el caso de que lo abandonase las Corporaciones quedan relevadas de pagar cantidad alguna, y con el derecho á reembolsarse de las que proporcionalmente hubiesen ya satisfecho, tanto en concepto de capital como de intereses, respondiendo la Compañía con el material fijo y móvil de la vía, y quedando aquellas subrogadas al Gobierno para los efectos del artículo 26 de la ley de 3 de Junio de 1855.

12. Si durante el invierno la vía se interceptase por las nieves, y la Compañía no adoptase todos los medios oportunos, á juicio del ingeniero jefe de la provincia para dejarla espedita, la Diputación provincial podrá cuidar de hacerlo por sí misma y á cuenta de aquella.

13. El máximo de tiempo que ha de emplearse en el trayecto para el transporte de viajeros desde la estación de Segovia á la de Villalba, será la de tres horas, y el de doce para el de mercancías, contada desde que se entregaran en la estación de salida con la debida oportunidad para aprovechar la de los trenes.

14. Se arreglarán las horas de salida y llegada de los trenes de Villalba á Segovia, á las horas de salida y llegada de los trenes de la Compañía general del Norte.

15. El trasbordo de mercancías en la estación de Villalba, correrá exclusivamente á cargo de la empresa Gran Central Peninsular.

16. La misma se obliga á tener los talleres principales en esta capital.

17. En los trabajos para la construcción de la vía y demás, la Compañía dará la preferencia en igualdad de circunstancias á los hijos de esa provincia.

18. Para los efectos de la interpretación del contrato y cuestiones que puedan surgir entre viajeros, remitentes, consignatarios é inteligencia de tarifas, se entenderá como domicilio de la Compañía Gran Central Peninsular, esta capital, y á los Juzgados y Tribunal de primera instancia del partido de Segovia se somete expresamente la Compañía para todos los litigios que acerca de lo manifestado puedan entablarse.

Condiciones facultativas.

19. La Gran Central Peninsular se compromete á que el paso de la divisoria se verifique por medio de un túnel de 341 metros por lo menos de longitud.

20. La pendiente máxima del trazado vertical no podrá exceder de 72 milésimas el radio de las curvas en el horizontal, no podrá ser menor de 60 metros, excepto en las estaciones, donde podrá limitarse hasta 40.

21. Habrá diez estaciones en la línea, que existirán en los puntos siguientes: Esta capital, Quitapesares, La Granja, Valsain, inmediaciones de la Cantina, Puerto, Navacerada, Alpedrete, Collado Mediano y Villalba.

Adicional.

22. Antes de estipular el contrato, se oirá acerca de sus condiciones por lo que se refiere á las obligaciones de las corporaciones contratantes el dictámen del letrado consultor del Ayuntamiento D. Carlos de Lecea, y de los letrados D. Ecequiel Gonzalez y D. Manuel Entero, designados por la Diputación Segovia 7 de Noviembre de 1871.—Vicente Ruiz.—José María de Ochoa.—Juan Gonzalez Manso.—Domingo Olalla.—Estéban Moreno.—Francisco Santiuste.—Rafael Davia.—Liburcio Garcia.—Patricio Martín.

Después de terminada la lectura, el Señor Ochoa añadió que le parece que las bases son

todo lo favorable posibles á la provincia, pero que no obstante, si algun Sr. Diputado tenia alguna observacion que hacer sobre las mismas podia hacerlo desde luego, en la seguridad de que la Comision las aceptaria con gusto todas, en cuanto la Asamblea lo acordase. El Sr. Cosío pidió la palabra y que se añadan á la base decima quinta, donde dice, el trasbordo de mercancías en la estacion de Villalba las palabras «los gastos del».

La Corporacion en vista del asentamiento de la comision nombrada, admitió la enmienda y sin mas discusion se aprobó en votacion ordinaria el dictamen de dicha comision.

El Sr. Olalla se levantó para decir á la Asamblea, que el público estraña no se presentase el Sr. D. Meliton Martin, al seno de la comision para auxiliarla como los demas Sres. Facultativos, en la redaccion de bases que se acaban de aprobar, y que quisiera se explicase el motivo de la ausencia de aquel Señor. El Sr. Gobernador en contestacion á la pregunta del Señor Olalla y accediendo á ella dispuso se diese cuenta del oficio en que D. Meliton Martin escusó su asistencia y por el Sr. Diputado Secretario Don Santiago Lorente, se leyó el mismo concebido en los términos siguientes:

«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 serio, formal, legal, con fundamento, con base, ó con probabilidades si quiera de realizar la construccion de un ferrocarril viable, es evidente que desia 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 caracter oficial de ningun género; pero el oficio que de V. E. recibo honra mi insignificante cooperacion con un caracter que pudiera interpretarse en el dia de mañana como una aprobacion mas ó menos espresa de un proyecto que he condenado 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 áquiri 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 seria.

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 no 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 terro-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.—Excmo. Sr. Presidente de la Diputacion provincial de Segovia.»

Al terminar la lectura pidió la palabra el Sr. Moreno (D. Esteban) y dijo que la comunicacion que se acaba de leer encierra algo grave, que no quiere analizar, pero que ademas respecto á la construccion del ferrocarril, se hacen en ella apreciaciones tan dudosas como gratuitas y que no pueden pasar sin la debida aclaracion, que al objeto de conseguirla y de colocar los hechos en su verdadero punto de certeza, se ha levantado para rectificarlos y demostrar apelando á la memoria de todos los Sres. Diputados que la opinion de D. Meliton Martin, emitida en la sesion privada de cuatro del actual, incluyó el ánimo de muchos y especialmente del que habla para el acuerdo que ha adoptado la Asamblea. En la sesion del dia tres recién llegado de su partido y sin haber formado aun opinion verdadera acerca de la parte científica del proyecto que se discutia, sostuvo la necesidad de que antes de tomarse un acuerdo definitivo se oyese los informes de los Ingenieros acerca de los proyectos sometidos á la Corporacion, que al propio tiempo teniendo noticias particulares respecto á que el Sr. don Meliton Martin, que no habia podido llegar aquel dia y era esperado al siguiente, deseaba que la Diputacion y el Ayuntamiento no resolviesen sin oírle en la cuestion de ferrocarril, para evitar el ser sorprendidos, lo cual confirman tambien las comunicaciones oficiales dirigidas por el mismo Señor al Sr. Presidente y al Alcalde de esta capital que obran en el expediente, deseaba vivamente se le oyese, y tuvo una satisfaccion cuando así se acordó.

Llegado el dia cuatro y reunidos todos los Señores Diputados en la tarde del mismo, con asistencia del Sr. Martin, del Ingeniero Jefe de la provincia, D. Inocencio Gomez Roldan, de los Ingenieros Sres. Urqui-

za y Lopez y de D. Carlos Villedeuill. representante de la Empresa, tomó la palabra el Sr. D. Meliton y en un luminoso y elocuente discurso vino á manifestar que el proyecto de sistema mal llamado Fell que presentaba la Gran Central, era inaplicable á nuestra linea, imposible é insuficiente para satisfacer las necesidades de la provincia, pero que en el curso de la discusión con el Sr. Villedeuill, estableció una especie de interrogatorio al último, y al preguntar el Sr. Martin por las pendientes, desviación de la carretera etc. y de haberle contestado su interlocutor que según el proyecto de la Gran Central, las pendientes serían de 72 milésimas y que su desviación de la carretera desde el kilómetro 50 hasta las cercanías de la Granja, preguntó el Señor Martin ¿y túnel tienen VV.? a cuya pregunta contestó el interpelado afirmativamente, que tenía proyectado un túnel de 250 ó mas metros, á lo cual replicó el don Meliton de algo mas será sin duda, esto se aproxima mucho á mi proyecto, y yo viéndose vivamente añáido, yo felicito á la Diputación, felicito á la provincia y me felicito á mi mismo como hijo é industrial que soy en ella, aconsejando á la Corporación que aceptase el proyecto de la Gran Central y que lo único que encargaba era que se procurase que las promesas hechas por aquella Compañía, no resultasen ilusorias, se asegurase su cumplimiento y se exigiesen garantías del mismo. Continuó el orador que para él, despues de las citadas palabras de D. Meliton Martin, la ciencia hubo hablado y se descorrió el velo que le oscurecía al negocio.

Despues de esto la Diputación como era natural, siguiendo los consejos del Sr. Martin, desó establecer las condiciones del contrato, adjuntando en ellas las seguridades y garantías oportunas, á cuyo objeto convocó personas facultativas para que asesorasen la Comisión elegida para proyectar las bases, entre las que no puedo olvidar al autor del consejo, pero D. Meliton Martin en lugar de concurrir al seno de dicha Comisión en la sesión que celebró el día seis, se excusó de hacerlo y cabalmente en el oficio que acaba de leerse, en el cual sienta todo lo contrario de lo que verbalmente manifestó en la sesión privada del día cuatro. Dicho oficio parece suponer que la compañía gran Central no es formal ni seria y esta representada por una personalidad tan importante como la del Sr. Topete; se dice que no tiene planos y el día anterior presentó el Sr. D. Carlos Villedeuill al seno de la Comisión los mismos y los perfiles, que han tenido ocasion de examinar todos los Sres. Diputados y que examinaron los Ingenieros D. Inocencio Gomez Roldan, Jefe de su ramo en la provincia, D. José Urquiza y Sr. Lopez Martin, resultando de dichos trabajos á juicio facultativo que se hallan perfectamente concluidos y que el túnel según ellos proyectado es de mayor estension que el ofrecido verbalmente por el Sr. Villedeuill. Por último, que á su juicio lo único que la provincia pudiera perder en su contrato con la Compañía gran Central, sería tiempo, el cual si bien no es despreciable, se hubiera perdido tambien de adoptar el proyecto del Sr. Martin, mientras el autor hacía los estudios, levantaba los planos y perfiles y obtenía la aprobación, y terminó demostrando y repitiendo que el voto de la Diputación a favor del proyecto de la gran Central, y sobre todo el suyo propio siguió principalmente en los Consejos del Señor D. Meliton Martin, declaracion que cree muy importante hacer, por que ha llegado á su noticia piensa aquel Sr. dar su comunicacion á la prensa, y bueno es se haga la luz para todos y quede en el lugar que la corresponde la Diputación provincial.

El Sr. Llorente (D. José) dijo: que nada tenía que añadir á las manifestaciones del Señor Moreno que

hacia suyas en todas sus partes y que suplicaba á la Asamblea acordase la insercion en actas del oficio integro de D. Meliton y que se consignase en la misma con la posible estension, el discurso que se acaba de oír, contestándose á aquel en el mismo sentido, insertándose en el Boletín oficial el acta integra. Despues de pedir el Sr. Ruiz Zorrilla la esplicacion de algunas palabras y de habérsela dado satisfactoria el Señor Llorente, tomó parte en la discusión el Señor Cosío y dijo: que á buen seguro todos los Sres. Diputados están conformes con las palabras y conceptos del Sr. D. Esteban Moreno, y que tiene la conviccion de que al discurso de D. Meliton Martin á que se á aludido, dispuso las dudas de muchos de los que han votado el proyecto; como á él habia sucedido, que desde un principio habia visto en la cuestion dos proposiciones que se puede decir eran un problema y un teorema, y que por lo mismo debia irse á buscar la verdad del primero por medios prácticos y por medios científicos la del segundo; que el problema ó sea la parte económica de la proposicion estaba resuelto, y que el teorema ó sea la parte técnica quedó para él resuelto en aquella noche bajo la conviccion que produjo en su ánimo, el discurso de D. Meliton Martin, y se decidió por la gran Central Peninsular. Que por lo que respecta á la contestacion á D. Meliton, propuesta por el Sr. Llorente la cree inoportuna por que las apreciaciones de aquel se dirigen á una Empresa, y la corporacion provincial no es palenque para que en ella riñan batallas dos Empresaas, por lo cual pedia se pasase á otro asunto. El Sr. Llorente (D. José) espuso que conforme con lo últimamente manifestado por el Sr. Cosío retiraba de su proposicion la parte que se referia á contestar al Sr. Martin y habiéndose sometido en lo demás á la votacion de la Asamblea, fué en ordinaria aprobada, haciéndose constar en el acto que lo era por unanimidad.

Dióse cuenta del expediente remitido por el Director de Caminos provinciales, sobre estudio, planos, y presupuestos para la construccion de los trozos primero y segundo de la carretera del Olmo á Puente Murera, al objeto de que si la Corporacion tenia por conveniente aprobarlo, se pudiesen en su día subastar las obras. El Sr. Moreno (D. Esteban,) apoyó el expediente, é indicó la conveniencia de que se invitase á los pueblos interesados, á que se obligasen al acarreo de piedra y despues de haber combatido el proyecto y que se considerase carretera provincial la que el expediente tiene por objeto los Sres. Gil Moreno, Ruiz Zorrilla, Cosío, Cristóbal Mata, Gonzalez (D. Diego) y Quemada, y de haber hablado en pró del dictámen del negociado, los Sres. Ochoa y Rodriguez (D. Paulino,) el Sr. Gutierrez (D. Salvador,) manifestó que la Diputación era arbitra de revocar sus acuerdos y pidió se votase si se debía considerar como carretera provincial ó municipal la de que se trataba. Al ir á procederse á la votacion se pidió por el Sr. Ochoa que fuese nomical, declarandose así y debiéndose entender que el voto afirmativo era para conservar al carácter de provincial á la carretera, y el negativo para que se conceptuase municipal. La votacion ofreció el resultado siguiente:

Señores que dijeron sí. Rodríguez, Llorente (don José,) Catáneo, Moreno V. lasco, Moreno (D. Esteban,) Ochoa, Sr. Presidente Ruiz; total siete. Señores que dijeron no. Esteban, Gonzalez Manso, Olalla, Cosío, San Juan, Cristóbal Mata, Gonzalez (D. Diego,) Ruiz Zorrilla, Gil, Tabanera, Alonso Quemada, Gutierrez, Romero Gil sanz, Molina. Llorente D. Santiago; total quince. En su consecuencia quedó declarada municipal la citada carretera.

Dióse despues cuenta del expediente promovido

por los vecinos de Navas de Riofrio, en solicitud de segregacion del distrito municipal de Revenga é incorporacion al de La Losa y del dictámen del negociado favorable á que se acceda al recurso. El Sr. Gutierrez (D. Salvador,) apoyó dicho dictámen. El señor Ochoa pidió aclaracion de una duda acerca de la condicion en que quedaria Revenga como distrito municipal, despues de la segregacion, es decir si podria ó no subsistir el Ayuntamiento, y dadas esplicaciones por el Sr. Ruiz (D. Vicente,) y lectura por el Sr. Secretario Molina, de los articulos 26, 28, 29 y 30 de la Ley Municipal vigente, rectificaron los Señores Gutierrez y Ochoa, y la Corporacion en votacion ordinaria acordó conformarse con el dictámen del negociado.

Púsose á discusion una instancia del Director y Profesores del Instituto provincial de segunda enseñanza, en súplica de que la Diputacion restablezca el sueldo de tres mil pesetas para los recurrentes. El Sr. San Juan Miguel pidió la lectura del oficio dirigido sobre el particular por la Comision provincial á la Direccion general de Instruccion pública en 19 de Junio último; que fué leído por el Secretario de la Corporacion. El Sr. Ruiz (D. Vicente) manifestó que siempre ha creído que la dotacion de ocho mil reales anuales que disfrutaban los Profesores es exigua; que tambien cree excesiva la de doce mil; pero que en su concepto podia adoptarse el término medio y abonarles diez mil. El Sr. Cosío se opuso al aumento, manifestando lo hacia apoyado en la misma doctrina de la comunicacion que se habia lido, que la misma cuestion, respecto á otras provincias, está pendiente de la decision del Tribunal Supremo de Justicia, y que la Diputacion de Palencia acordó rebajar el sueldo á los empleados que habian obtenido sus destinos por oposicion, que alzados de la providencia ante el Consejo de Estado, aquel Cuerpo consultó la aprobacion del acuerdo, fundado en que la Diputacion que era árbitra de nombrarlos podia rebajar dichos sueldos, y que por todas estas consideraciones podia acordarse la Asamblea no haber lugar á lo solicitado por los Catedráticos y que se estuviese á lo acordado: habiéndose resuelto así en votacion ordinaria.

Y despues de dada cuenta de una proposicion de D. Cipriano Rodriguez del Castillo, contratista de carreteras, para construir algunas de las de la provincia, y haber acordado la Diputacion quedase la misma sobre la mesa, se levantó la sesion, estendiéndose la presente acta, de la misma que firman los Señores Gobernador, Presidente, Vice-presidente y Diputados asistentes al acto de su aprobacion, de que los infrascritos Secretarios con el de la Diputacion certificamos. Segovia 7 Noviembre de 1871.—El Gobernador Ambrosio de Villava.—Salvador María Sanz, Secretario.

Hé aqui la contestacion dada por el excelentísimo señor D. Juan Bautista Topete, presidente del Consejo de Administracion de la Compañia constructora del ferro carril al oficio que le dirigió la Excmá Diputacion provincial.

Excmo. Señor:

He recibido la comunicacion de V. E. remitiéndome copia certificada de las bases para la celebracion del contrato de subvencion con la Compañia anónima de ferro carriles «Gran Central Peninsular» que tengo la honra de presidir. En respuesta he de decir á V. E. que la Compañia ha remitido poder á su representante

en Segovia D. Carlos Villedeuil, para la estipulacion y aceptacion del contrato.

La Compañia «Gran Central Peninsular» aprovecha esta ocasion para espresar su gratitud á la Excmá. Diputacion de Segovia por la subvencion que se ha servido votar á su favor y que la Compañia estima en mucho, no por la mayor ni menor cantidad que representa, sino porque significa el apoyo y proteccion moral que la empresa recibe de la provincia y á lo que procurará hacerse cada vez mas acreedora, emprendiendo inmediatamente los trabajos con toda energia y actividad necesarias, porque conviene así á los intereses de Segovia y á los suyos propios, y porque serán la mejor respuesta que la empresa «Gran Central Peninsular» pueda dar á las suposiciones de sus desafectos.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 11 de Noviembre de 1871.—El Presidente, Juan Bautista Topete.—Excmo. Sr. Presidente de la Diputacion provincial de Segovia.

Hemos recibido la exposicion que los señores D. Isidro y D. Pablo Villota, compradores de varias Matas de Valsain dirigen al Congreso, y en la cual despues de corroborar todo lo que sobre este punto llevamos dicho en *El Eresma*, piden al Congreso nombre una comision de su seno que abra una amplia informacion sobre el asunto y emita su dictámen en lo que crea deber proponer.

La abundancia de materiales no nos permite publicar hoy el articulo correspondiente sobre las Matas de Valsain.

CABOS SUELTOS.

Está dando grandes entradas la zarzuela titulada *Tocar el Violon*.

Ahora comprendo perfectamente por qué habia siempre un lleno completo en las localidades del Congreso cuando hablaba el presbítero *Carla*.

—Vás al Estanco.

—Sí: no he fumado aun hoy porque he estado redactando mi testamento y voy á tomar una cagilla. ¡Oye, chico, ¿sabes que te deje por mi heredero? conque espérame, vuelve al momento y hablaremos...

El amigo (hablando consigo mismo) pensaba detenerle, pero ya es tarde, y toda vez que me deje por heredero, puede morir tranquilo.

¡Ah! veo á la Providencia bajo la figura de protector de Estancadas.

En un Juzgado Municipal.

—Señor Juez, aquí vengo sobre mi mujer.
—El Juez. Pues haga V. el favor de apearse, porque en este local no se admiten ginetes.