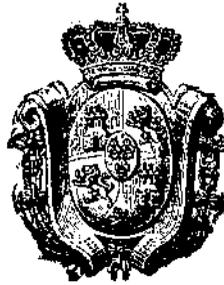


Las leyes y las disposiciones generales del Gobierno son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro dias despues para los demas pueblos de la misma provincia. (Ley de 3 de Noviembre de 1847.)



Las leyes, Ardenes y anuncios que se manden publicar en los Boletines oficiales se han de remitir al Gefe político respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los editores de los mencionados periódicos. Se exceptúa de esta disposicion á los Señores Capitanes generales. (Ordenes de 6 de Abril y 7 de Agosto de 1839.)

BOLETIN OFICIAL DE LEON.

ARTICULO DE OFICIO.

Gobierno de Provincia.

Núm. 95.

La Direccion general de Aduanas y Aranceles me dice en 18 de Febrero último lo que sigue.

«El Excmo. Sr. Ministro de Hacienda ha comunicado á esta Direccion con fecha 30 de Enero último la Real orden siguiente:

He dado cuenta á la Reina del expediente instruido con motivo de una exposicion de Mênendez y Bárcena, del comercio de Vigo, solicitando el establecimiento en aquel puerto de un depósito de carbon inglés, con intervencion de la Hacienda, y destinado únicamente al abastecimiento de los vapores de aquella Nacion que tocan en el mismo periódicamente. En vista de su resultado, y de conformidad con lo manifestado por esa Direccion general, S. M. se ha servido conceder el establecimiento en Vigo de un depósito de carbon de piedra extranjero con el objeto exclusivamente para que se ha solicitado, el cual se establecerá en el almacén propio de los reclamantes situado en el arenal y á la vista de la Aduana, con la precisa condicion de que el Administrador de ella tenga una sobrellave en su poder para presenciar su salida en los casos marcados y precisos, con asistencia del Alcaide, quien llevará la cuenta y razon exacta, tanto de la entrada como de la salida, para exigir el pago de los derechos de depósito correspondientes. De Real orden lo digo á V. S. para su inteligencia y efectos correspondientes.»

Lo que se inserta en este periódico oficial para su publicidad. Leon 2 de Marzo de 1850.—Francisco del Busto.

Núm. 96.

La Direccion general de Aduanas y Aranceles me dice en 18 de Febrero último lo que sigue.

«El Excmo. Sr. Ministro de Hacienda ha comu-

nicado á esta Direccion con fecha 3 de Enero último la Real orden siguiente:

He dado cuenta á la Reina de una exposicion de D. Lorenzo Abad y Martinez, como sócio y en representacion de los demas de las fábricas de fundicion y loza de Sargadelos, solicitando se habilite la Aduana de la Pueba de S. Ciprian para el despacho de los efectos extranjeros que se introduzcan con destino á las mismas. En su vista, y de conformidad con lo informado por esa Direccion general, S. M. se ha servido conceder á la indicada Aduana la habilitacion correspondiente para admitir directamente el hierro colado en lingotes, la maquinaria, arena para moldería, crisoles de todas clases, carbon de piedra, ladrillos y baldosas comunes y refractarias, toda clase de tierras, pedernal y feldespato, albayalde, puntos de barro para empaquetar la loza en los hornos, y los moldes y modelos de loza ó yeso, cuando procedan del extranjero y vengán destinados á las fábricas de Sargadelos, previo el pago de los derechos, y cumpliendo todas las formalidades de Instruccion en Rivadeo, Aduana principal de la provincia de Lugo. De Real orden lo comunico á V. S. para su inteligencia y cumplimiento.»

Lo que se inserta en este periódico oficial para su publicidad. Leon 1.º de Marzo de 1850.—Francisco del Busto.

Núm. 97.

Comision Regia para la inspeccion general de la Agricultura del Reino.

Cuando en el último tercio de 1848, merecí á S. M. la distinguida honra de ser nombrado para esta Comision, tuve el honor de impartir de las Autoridades y Corporaciones de las provincias Castellanas, su parecer mas ilustrado relativo á las vitales cuestiones de interés público expresadas en comunicaciones de Noviembre de aquel año, publicadas por la Junta de Agricultura de Valladolid en 1.º de Diciembre, y circuladas por esta Comision en 12 del mismo á los Señores Gefe políticos de las mencionadas provincias.

Entre aquellas cuestiones, descollaba una por la suma importancia de su interés; la de obras públicas. Y entre las obras públicas mas necesarias, mas imprescindibles, mas urgentes para Castilla, trataba de una que resume en sí el interés público representado en todas las demas: *es el ferro-carril de Alar á Santander.*

Intimamente convencido de la importancia de este pensamiento, esforcé mis gestiones cuanto en mí cabia para resucitarle en el respetable y poderoso comercio de Santander, para buscarle auxiliadores en otros capitalistas nacionales y extranjeros, y para anticiparle en el Gobierno de S. M. la justa proteccion que merece y ha menester.

La prensa ha publicado las Comisiones de suscripción nombradas en varias capitales: y poco hace que el Boletín de Valladolid anunció los respetables y muy acreditados nombres de los Señores que componen la de esta Ciudad.

Notorio es en el Reino el laudable esfuerzo hecho por la ciudad y provincia de Santander, porque notoria es la importante suscripción allí reunida para acudir á la empresa de estas obras.

No es aun tiempo de que podamos saber el resultado numérico de la suscripción entre nuestros hermanos de Cuba, que por interés y por fraternidad anuncian la mano auxiliadora que prestarán en este asunto.

Por el honor de mi nombre aseguro la certeza de que poderosos y acreditados capitalistas extranjeros, completarian la suscripción necesaria, sin exigencias exajeradas, sin pedir otras garantías que las que por el buen juicio, el crédito y la prudencia se piden y se conceden en todas partes para esta clase de negocios; siempre que, y sin embargo, el Gobierno por su parte y el país por la suya, manifiesten ostensiblemente hacia esta empresa aquella aprobación, aquella proteccion moral y material, sin las cuales, ó no se acometen estas obras, ó si se emprenden, no es con el noble fin de realizarlas, sino con el de aventurar una especulacion, una jugada de acciones, un trasiego de caudales sin animo siquiera de comenzar ni aun el mas pequeño desmonte del terreno.

Me consta asimismo, y soy leal y justo al declararlo, que el Gobierno de S. M., y por él el Excmo. y celoso Señor Ministro de Obras públicas, aconsejarán á nuestra bondadosa Reina, y propondrán en las Cortes del Reino, los Reales decretos y las leyes que demande el mejor éxito de tan grandioso pensamiento, y sean conciliables con la situacion del Tesoro público, y con las obligaciones de una administración paternal para todos. El país puede hacer justicia á estas disposiciones del Gobierno de S. M. juzgando por el Real decreto que concedió la empresa provisional de estas obras á la comision mixta de Santander que con tanto acierto, actividad y buen éxito ha traído ya la formacion de la empresa definitiva al punto favorable en que la vemos.

Tal es, Castellanos, el estado que afecta el pensamiento de fomento vital como ninguno, para la agricultura y para todos los intereses de nuestro país.

Esta situacion reclama en su apoyo el poderoso brazo de Castilla, y á mi me cabe la insigne honra de pedirlele.

Lo he dicho en ocasiones muy solemnes, y lo repito en esta que no siéndolo menos, es, además, decisiva. *El porvenir de esta Castilla al norte del*

Guadarrama, depende principalmente del ferro carril de Santander. Con él podemos competir en el mercado nacional y extranjero; sin él, ni en uno ni en otro. Realicé la navegacion del Ebro y el ferro-carril de Alicante, y si carecemos del de Santander, habremos perdido los consumos hasta de nuestra Catañula. A poco que progresen á un paso mas que adelanten las doctrinas del libre comercio Santander mismo no podrá comprar nuestros granos ni harinas, y Cataluña tendrá derecho para comprar el pan de sus obreros, á los consumidores de sus telas. Y poseyendo como poseemos la mejor posicion geografica para surtir el exausto mercado de Inglaterra, que necesita doce millones de fanegas al año, nuestro propio comercio contribuirá á surtirle cediendo á la triste necesidad de cargar sus buques en otras trojes mas dichosas que las nuestras.

Ni debemos prestar más seguridad á la continuacion de los consumos que hoy satisfacemos en America. Grande, pequeña ó ninguna nuestra actual ventaja en aquel mercado, es hija de la proteccion administrativa que, sin que podamos evitarlo, y a despecho de todos, puede variar con la política y con la gubernacion general y particular de las naciones. No podemos, no debemos librar la ventaja de nuestra competencia en el mercado público, sino en la mayor economía de la produccion y del arrastre.

Para todos, y mas que para todos, para nosotros, la cuestion de actualidad es la de *llevar el interior al mar, ó traer el mar al interior: conseguir el ferro carril.* Fuera de este pensamiento no hay prosperidad, no hay salvacion para Castilla. A su logro necesitan y deben contribuir todas las fuerzas del país. Todas las clases sociales que se influyen respectivamente prosperando ó decayendo al compás de la produccion; todas son llamadas á satisfacer esta necesidad pública de Castilla. El comercio para la multiplicidad y economia de sus cambios; la fabricacion para la mas ventajosa adquisicion de primeras materias; el cultivo para la constante expendicion de sus frutos; la propiedad para el aumento y seguridad de su renta, y con su renta de su valor capital; el trabajo de las clases obreras, para la mayor demanda y mayor subvencion de sus brazos; todos, en fin, los que producen y consumen, y ninguna clase hay que no produzca ó consuma; todos interesamos en la realizacion de ese gran pensamiento compendio y simbolo de la prosperidad Castellana.

Tanto me afecta la íntima conviccion de estas verdades, que doy como axioma esta otra: *con el ferro carril de Santander, Castilla tendrá superioridad en todos los mercados, hasta sobre los surtidos de Odessa y de los Estados-unidos; pero sin ese ferro-carril, Castilla se verá reducida antes de mucho á cultivar únicamente el pan que ha de comer en sus provincias centrales, pues que las de la costa lo recibirán mas barato del extranjero.*

Castellanos! Ya que con tantas honras y distinciones habeis enaltecido mi nombre, no me neguéis la justicia que por el interés de vuestras provincias os pido en esta ocasion. *Creedme sincero y honrado* al aconsejaros cooperéis con vuestros esfuerzos á la ejecucion del ferro carril de Santander, que con mas y entera propiedad, podremos y deberemos llamar *ferro-carril de Castilla.* Si tuviera yo el consuelo de ver hoy una empresa especuladora definitivamente formada para dar cima á estas obras; ni miraría con

ojo mezquino el porvenir de sus ganancias por grandes que fueran, ni dejaría de pedirlos para ella la protección del país. Porque las ganancias de esa empresa *se contarían*, y las de nuestros pueblos *serían incommensurables*; y todo lo que se cuenta es pequeño, es poco mas que nada, es el infinito menor al lado del infinito mayor. No estamos aun por desgracia, en ese venturoso caso. La empresa no está todavía definitivamente formada. No hay, pues, intereses personales; hasta ese escrupulo de razon falta para los que rebajando estas elevadas cuestiones al infimo nivel de las individualidades, pudieran en ese sentido escatimar al pensamiento la prestación de su patriótico apoyo. El país, Castilla, puede ser aun el empresario, y esto es precisamente lo que se le pide: *que lo sea*.

¿Tiene posibilidad de serlo? En mi juicio *sí*: para la totalidad; y sin género de duda, para hacer suya una gran parte de la empresa. Lo explicaré.

El país de Castilla puede cubrir la totalidad de la suscripción concurriendo en él al efecto el interés particular con el interés colectivo. ¿Qué inconvenientes se oponen á que suscriban las provincias por medio de sus Ayuntamientos, y, mejor, de sus Diputaciones? Yo sé bien, y hasta me apesadumbra el saberlo; que nuestro país está escaso de grandes capitales numerarios; pero puede decirse, por eso, que la riqueza pública de Castilla, no sea suficiente garantía para responder con entera seguridad de una subvención al rédito de un capital de cien millones de reales? Me parece que esto sería exagerarnos, y pecar por un exceso de abatimiento, tan perjudicial como si lo fuera de imprudente arrogancia. Porque ¿qué viene á ser esta cuestión reducida á números? La responsabilidad del país á pagar por un tiempo dado la diferencia que pueda existir entre los productos ó rendimientos del ferro carril, y el rédito á $\frac{1}{2}$ por ciento del capital invertido en construirle. ¿Puede racionalmente suponerse que el ferro carril no produzca nada? Pues aun en ese caso imposible, la responsabilidad de Castilla sería de seis á siete millones anuales por el tiempo que se estipulase. Y este sería el supuesto mas desventajoso. El mas favorable sería el puntualizado por desgraciado Ingeniero Señor Rafo, malogrado ornamento de su distinguido cuerpo. Este brillante facultativo, en los cálculos y presupuestos de esta grande obra que desempeñó con tanta gloria para su nombre, y corren con aprobación unanime y general de los entendidos, demuestra muy racionalmente que el rendimiento del ferro carril, cubiertos gastos de explotación, sería suficiente para cubrir por sí sola la totalidad del rédito del capital invertido. ¿Se dirá, quizá, que este cálculo pudiera resultar fallido como todos los que se fundan en probabilidades? Pues bien: concedo; aunque no sería obcecación el negarlo, si para negarlo quisiéramos hacer valer el resultado notorio y fijo del *movimiento mercantil* conocido. Pero prescindiendo de esto, y concedo, vuelvo á decir, que el rendimiento de las obras sea menor que el rédito y amortización del capital. ¿En cuánto podrá serlo? ¿Tanto se había equivocado el Señor Rafo en sus juiciosos y concienzudos calculos, que llegue á la mitad? Pues aun admitiendo este supuesto, la responsabilidad de Castilla se fijaría entre tres y cuatro millones. Por el honor del nombre Castellano, no quiero ni aun suponer que haya quien pueda dudar de nuestra solvabilidad para un compromiso de esta

monta. ¡Feliz Castilla si en altura tan rebajada no rayara!

Pero se dirá tambien: en todas partes estas obras se acometen con la protección mas lata y poderosa de los Gobiernos; ellos, en nombre del Estado, prometen y garantizan esa subvención de réditos á los capitales particulares invertidos en obras de utilidad tan pública y general: ¿por qué en España no hemos de seguir la misma doctrina? A esto respondo: que si en España tuviéramos el inmenso Capital de obras públicas ya construidas cuyos productos auxiliasen la subvención de las que se proyectáran; si en España el crédito público, que es el del Gobierno, tuviera en su favor la opinion del mercado, que, nuestras desgracias, y nuestros desatinos; le han hecho perder: si en España no existieran complicaciones hijas de circunstancias superiores á los hombres, que nos envuelven á despecho de nuestro buen propósito en las contingencias de un órden de cosas perpetuamente transitorio para el crédito: si por estas y otras causas, en España, una palabra de compromiso del Gobierno, fuera bastante hipoteca y garantía del cumplimiento, para tranquilizar al ánimo asustadizo y suspicaz de los acaudalados: con eso y con todo; esto es, dando por sentado que en España no existieran esos graves obstáculos que nos dificultan, si no nos impiden, hacer lo que en otras partes se hace, todavía mi opinion como nombre de gobierno y del país, sería la de que no se hiciera.

Todo entre nosotros está, en este ramo de grandes obras públicas, por hacerse: todos tendríamos igual derecho á que se costearán por el Estado las que necesitamos, si por el Estado hubieran de costearse; todos convenimos en la imposibilidad de que se constuyan de una vez por el Gobierno; todos le agredimos; para que nos conceda la preferencia de la primacía en las que se emprenden; todos rechazamos el *hoy para tí y mañana para mí*, y queremos el *hoy para mí* y despues para tí. Y es imposible que deje ser uno el primero, cuando no podemos serlo todos. Y cuando hay preferencia para uno, por mas que sea inevitable, hay descontento para los demas; y violencia, y repugnancia, y lucha, para que concurren á auxiliarse en el presupuesto general.

Y esta violencia, esta repugnancia, estas luchas son, hasta cierto punto, disculpables porque son naturales. ¿Qué sentimiento mas natural que el de la postergación, siquiera sea, vuelvo á decirlo, inevitable y de buena fé? ¿Pues y qué diremos cuando la elección es hija del favoritismo como tan frecuentemente acontece? ¿Palpamos preferencias hácia unos países, tan marcadas, tan tristes, tan desconsoladoras para los demas!!! Bien que siempre, siempre, será triste y desconsolador el retraso, para aquellos á quienes les toquen los últimos lugares del turno en la participación de los beneficios.

¿Pues bien: en la ciencia de la Administración se reconocen sistemas aceptables que obvian á estos inconvenientes. «El crédito provincial, mas ó menos exclusivamente aplicado, esto es, combinando con el del Gobierno en mayor ó menor proporción, ó en ninguna.»

Acéptele Castilla sobre la base de su ferro-carril: haga suya la responsabilidad de la subvención para el rédito de los capitales; pida sobre este fundamento la justicia del disfrute de la finca por un período largo, bien largo, suficiente para amortizar con desahogo esta primera deuda, y utilizar despues sus

rendimientos en las prolongaciones laterales de su canalización, ó mas generalmente dicho, en el aumento y perfeccion de su viabilidad.

No todo es novedad en este sistema, ó mejor dicho, no la tiene en ningun concepto. Nuestras provincias vascongadas le tienen en completa aplicacion, con grandes y conocidas ventajas. El Gobierno y muchas de nuestras provincias, le han aceptado virtualmente bajo de cierto aspecto. ¿Cómo se traducen sino las carreteras mixtas costeadas en esta ó en la otra proporcion por el Estado y las Provincias? Por ejemplo: las de Salamanca, Zamora, Valladolid, Búrgos y Soria han de contribuir á la construccion del Camino de Calatayud en una proporcion dada con el Estado, pagando su parte en el corto período de la construccion de las obras. Aquí está adoptada la esencia del sistema que recomiendo.

Pero con menores, muy menores, ventajas de las que pueden producir este gasto de los pueblos. Porque 1.º no es completamente justo que paguemos hoy nosotros solos el coste del beneficio que en tan gran parte han de disfrutar los venideros: 2.º porque aunque así no fuera, le pagaríamos mas cómodamente que al contado si lo pagáramos con un empréstito amortizable: 3.º porque con muy poca diferencia en el sacrificio que hoy hacemos, podríamos encargarnos de la construccion de todo el camino: y 4.º porque costeándole nosotros, tendríamos derecho á disfrutar de sus productos, y podríamos con ellos disminuir la derrama, la exaccion á nuestros pueblos.

¿Y por qué no aplicar á un camino de hierro, lo que tan ventajoso resulta aplicado á un camino de tierra? Ingenuamente declaro que no alcanzo la razon. Las Autoridades y Corporaciones á quienes tengo el honor de dirigirme hoy, como todos los que hayan tenido la bondad de leer mis pocas publicaciones, saben la pertinacia con que insisto en este pensamiento, desde que constituido en la honrosa obligacion de estudiar el fomento de la Agricultura, he fijado mi meditacion en el conocimiento de sus mas urgentes necesidades. Celeridad, economia y copia de arrastres; esta es nuestra primera urgencia. Y para satisfacerla, descentralizacion económica de la viabilidad; que sus obras se costeen por el crédito provincial, y sean su dote para robustecerle; y robustecido, para estenderle; y estendido, para satisfacer todas las exigencias de las obras públicas. Esta es mi conviccion mas íntima; con ella sueño, y en ella me ratifican todas y tantas meditaciones como incansablemente la consagro. Piénselo bien el pais en sus patrióticas corporaciones populares.

En otras ocasiones he indicado mi opinion relativa á las leyes y disposiciones administrativas que este órden de cosas haria necesarias. No veo hoy por hoy, la oportunidad de repetirlo. Si la aceptacion de la idea lo hiciera conveniente, y se me pidieran explicaciones, las daria con toda la latitud que alcanzara, y con toda la lealtad de que me envaneció.

Dispuesto como estoy á darlas desde ahora á las Corporaciones que me honran, pidiéndomelas, no sé cerrar este punto sin permitirme una indicacion. ¿Qué perderíamos en que las Corporaciones hicieran asunto de discusion esta propuesta; en que tuvieran la bondad de significarme lo que necesite aclaracion porque lo haya yo explicado mal; y en que preparada así una resolucion concienzuda acabásemos de madurar nuestro parecer en una Junta de comisionados? Digo á esto lo que digo antes: piénselo bien el pais.

Por ahora, y mientras que no recaiga una ó otra resolucion, nuestras provincias interesan, lo reitero con encarecimiento del alma, interesan, digo, en que todas las clases acojan solícitas y benévolas la suscripcion particular, suscripcion que tan cómodamente puede llenarse, en razon á que no es un donativo el que se nos propone, seria, en todo caso, como una caja de ahorros, la ocasion de depositar en ella una cantidad grande ó pequeña, exigible en períodos largos y dividendos cortos, y reembolsable con réditos y amortizacion, cualquiera que sea, por otra parte, el sistema de empresa que se adopte.

Indudable es para mí que el comercio de Castilla, no desaprovechará tan preciosa ocasion de favorecerse asimismo, favoreciendo al pais: teagó certidumbre de que no puede ser otra la resolucion de la industria en todos sus brazos, y en especial en el de la fabricacion de harinas; no es posible creer otra cosa de la propiedad y del cultivo, interesados como el que mas en que no nos muramos de miseria con la pletera de sus productos. En esta clase veo que viven distantes de nuestros campos tantos y tantos grandes propietarios dueños de ellos; y se me ocurre que si las Corporaciones ó Comisiones locales, les invitaran á la suscripcion, imposible seria que en su interés, en su ilustracion y nobles instintos desjaran de responder al llamamiento. Aun veo posible otra clase de suscriptores; los Ayuntamientos autorizados en los términos de su ley orgánica, para incluir en el presupuesto municipal del año respectivo la cuota del dividendo á pagar, y en el cual figuraria á su vez como ingreso, el rédito de sus acciones. ¿Cuál finca de Propios mas beneficiosamente productiva?

Pero en todo caso, si nuestra desgracia nos hace imposible cubrir toda la suscripcion, como yo creo que seria mas conveniente, un apoyo grande, poderoso, no es facil, y en mi concepto obligatorio, prestar á tan magnífico proyecto: el apoyo moral de nuestro honrado pais, significado en toda la suscripcion que nuestros medios nos consientan, y el auxilio y leal acogida que deberemos dispensar á los que la completeen.

Así lo siento por el bien de mi Patria.

En Valladolid á 12 de Febrero de 1850. — Mariano Miguél de Reinoso.

PARTE NO OFICIAL.

Para la invernada que comenzará en Setiembre ú Octubre del presente año se arriendan los ricos y abundantes pastos de la dehesa titulada de San Bernardo de Balbuena, sentada sobre el rio Duero entre Valladolid y Peñafiel, de cabida de dos mil y quinientas obradas, ó sean cinco mil fanegas de tierra.

Se recibirá ganado lanar ó vacuno, y las proposiciones con el número de cabezas que quieran metterse y lo que se dé por cada una, pueden dirigirse á D. Manuel Pardo, calle de los Dos amigos número 8, cuarto principal en Madrid.

Se arrienda un meson en término de Villaranté contiguo al puente del mismo pueblo. Las personas que quieran interesarse en dicho arriendo pueden dirigirse á D.ª Manuela Suarez, en esta ciudad que vive plazuela de Sta. Ana núm. 10.

LEON: Imprenta de la Viuda é Hijos de Miñón.