

R 81588

18986
F-SG

6.000/89

F
1759
SG

LA CIUDAD DE SEGOVIA Y SU PROVINCIA

=====

a las demás interesadas

EN LA LINEA DIRECTA DEL N O R O E S T E

=====

Segovia, 6 de setiembre de 1879

Pliego de 4 páginas (doble hoja)
(CIRCULAR INFORMATIVA)



LA CIUDAD DE SEGOVIA Y SU PROVINCIA

A LAS DEMAS INTERESADAS

en la línea directa del **NOROESTE.**



El proyecto de construcción de los Ferro-carriles del Noroeste, que se halla pendiente de discusión en las Cortes, ha puesto en evidencia la aspiración natural y legítima de las provincias de Galicia y Asturias, á quienes principalmente afecta, de tener una línea directa con estación central en Madrid, que aprovechando el trazado más viable, más corto y por consiguiente más económico, dé por resultado el logro completo de las ventajas que ofrecen las vías férreas, como son principalmente la rapidéz de las comunicaciones, la seguridad personal de los viajeros, y la baratura en los trasportes. Y al discurrir sobre la manera de dar forma á este pensamiento que inspirado en el mas acendrado patriotismo, honra á sus mantenedores por el celo que revela en pró de los intereses generales del país, y de los que particularmente puedan tener relacion con el bienestar y prosperidad de sus respectivas provincias, la opinion pública con el irresistible acento de la verdad y de la justicia, por medio de informes autorizados de hombres de ciencia, por los discursos de los representantes de la Nacion en las Cortes, y por los artículos de la prensa periódica, eco fiel del clamor general, ha elevado su voz al Gobierno pidiendo que al adjudicarse las obras de los Ferro-carriles del Noroeste, ya sea en subasta pública, ya por concurso, se establezca como condicion precisa la continuacion de la línea por Segovia como punto forzado, pasando por San Ildefonso con direccion á Madrid. No se trata ya de los intereses aislados de esta provincia á la que como compensacion del error gravisimo, por sus fatales consecuencias, cometido al discutirse y aprobarse el actual trazado como definitivo de la línea del Norte, se la reservó el derecho á una línea directa de Madrid á Valladolid por la ley de 41 de Julio de 1856: trátase de los intereses en general de la Nacion, lo mismo por lo que se refiere á las provincias del Norte y Noroeste que á las del Mediodia, que á las del centro de España, y muy especialmente á las de Galicia, Asturias, Leon, Salamanca, Zamora, Palencia y Valladolid, que presienten y ven en la posibilidad de que se adjudiquen las obras de construcción de los Ferro-carriles del Noroeste á la empresa del Norte, la continuacion de los desastrosos efectos de aquel error cometido contra la opinion de todos los hombres de ciencia que intervinieron en el asunto y que aconsejaron la necesidad y conveniencia del trazado por Segovia para la construcción de la citada línea del Norte, en vez del defectuoso que hoy tiene, que ha sido origen y sigue siendo causa de incalculables perjuicios para el comercio y la industria de la Nacion. No volveremos la vista atrás, que hartos desengaños y amarguras ha sufrido la provincia de Segovia en este asunto, que es, ha sido y continuará siendo uno de los que entrañan mayor interés, para que pretendamos renovar llagas y dolores, si no dados al olvido, mitigados por el trascurso del tiempo; pero en nuestra respetuosa solicitud y anhelo por el prestigio de los poderes públicos, hacemos fervientes votos por que la resolucion definitiva de este importante asunto no obligue á recordar las sentenciosas y elocuentes frases dichas por un sabio Ingeniero, hijo de esta Provincia, al combatir en su artículo «La verdad sobre el Noroeste» la presunta adjudicacion de las obras á la compañía del Norte: «La conculcacion de toda Ley natural, posible solo por el fraude, el dolo y la injusticia, podrá ser fuente de opulencia para el individuo hábil y mañoso; pero tolerada y consentida en la administracion de un pueblo, nunca dió ni dará otros resultados que los resultados del cáncer.»

Mas volviendo al objeto que origina este escrito, desde luego se comprende a primera vista que el pensamiento de la construccion de las líneas del Noroeste, con su continuacion por Segovia con direccion á Madrid, es de tal importancia, su utilidad y conveniencia para los intereses públicos son tan notorias, que no se concibe haya quien pueda contrariarlo á no estar ofuscado por la pasion ó por el cálculo. Para convencerse de esta verdad, no es preciso poseer conocimientos facultativos; basta pasar la vista, siquiera sea ligeramente por el mapa, para persuadirse de que el trayecto indicado desde Madrid por Segovia, Medina, Zamora, Benavente y Astorga, en direccion de los puertos de Galicia y Asturias, salva las bifurcaciones y curvas de la línea del Norte en Palencia, salva asi mismo las más acentuadas de la provincia de Avila, y acortando las distancias en 150 kilómetros, que tendria más el trayecto por la línea del Norte, facilita el comercio de los puertos de Galicia y Asturias poniéndoles en condiciones de competir con Santander, San Sebastian, Bilbao y estacion de Irun. Y no se diga que estas mismas ventajas pueden conseguirse, de adjudicarse la construccion de las obras á la empresa del Norte, con la unidad de tarifas que la compañía podria establecer, pues esto además de significar el deseo inconsiderado de la explotacion de ambas líneas por una sola Empresa creándose un monopolio siempre irritante y depresivo, siempre perjudicialísimo, envuelve un absurdo económico contra el que protestan de consuno las leyes físicas y morales y las que regulan las condiciones del tráfico y trasportes de todos los ferrocarriles del mundo. Pero aún suponiendo que esto fuera posible, aún suponiendo que hubiera una empresa tan desatentada que construyese una línea en la que habian de regir para su explotacion tarifas que no produjeran ni para cubrir los gastos, ¿dónde se halla la disposicion escrita que garantice á las provincias de Asturias y Galicia aquellas ventajas? ¿lo es el artículo sexto del proyecto de ley presentado á las Cortes? Si el referido artículo hubiera sido redactado expresándose de una manera clara y explicita que la nueva empresa no podria exigir por tonelada de transporte de los puertos de Galicia y Asturias mayor precio en la totalidad del trayecto, que el que cueste igual unidad de peso desde los demás puertos del Cantábrico, esta garantía seria una verdad, relativamente á la distancia, aún suponiendo que solo la circunstancia del precio de los trasportes sea la que aconseja la continuacion de la línea por Segovia á Madrid; pero decir que «El Gobierno deberá asegurar á los puertos de la costa de Gijon y de la Coruña hasta Vigo las mejores garantías y beneficios respecto á precios de tarifas para ponerlos en iguales condiciones que á los demás del Cantábrico y estacion de Irun,» y decir esto á continuacion de estampar la base cuarta del artículo primero del citado proyecto en que se expresa de un modo terminante que «La nueva empresa explotaria las cuatro líneas... en la misma forma y bajo las mismas condiciones, derechos y obligaciones... que la antigua compañía,» cuando entre estos derechos se halla el muy importante de establecer las tarifas en su *grado máximo*; decir esto, repetimos, es incurrir en un nuevo error que daria por resultado favorecer de una manera inconsciente los intereses de unos pocos con perjuicio de las justísimas aspiraciones de la generalidad. No, el país vé claro en este asunto: ó el artículo sexto no quiere decir nada, en cuyo caso huelga completamente en el proyecto, ó quiere decir mucho, y entonces preciso es que se explique con claridad lo que se ofrece, que sea posible, que no lo es ni puede serlo para el Gobierno alterar lo acordado en Cortes, si el proyecto fuera ley, ni privar al concesionario de la línea, sea el que quiera, del derecho que como condicion esencial de un contrato otorgado al amparo de la misma adquiere de elevar las tarifas á su grado máximo, segun se establece en la base cuarta del artículo primero. Elemental es en derecho que las condiciones de los contratos, siendo lícitas, son ley en la materia; pues bien, adquiriendo el concesionario de las líneas del Noroeste por la base cuarta del artículo primero la facultad de explotarlas con las mismas condiciones, derechos y obligaciones que resulten de la concesion que se hizo á la anterior compañía, contándose entre los segundos el de elevar y aplicar las tarifas en su grado máximo, claro es que no puede privarsele de este derecho sin cometer un abuso manifiesto é indudable, y siendo así no se puede comprender, porque no tiene explicacion posible, cuanta es la virtud de las facultades que se reservan al Gobierno en el artículo sexto para poner á los puertos del Noroeste en iguales condiciones que los demás del Cantábrico y estacion de Irun.

He aquí como de una manera natural y lógica, para aclarar los puntos oscuros del proyecto, y con el esclusivo fin de que la construccion de los Ferros-carriles del Noroeste llene cumplidamente su objeto, proporcionando á la vez estas importantes vias de comunicacion

a provincias, como la de Segovia, hasta ahora injustamente desheredadas, surgió del seno de las Cortes la enmienda al citado artículo sexto de que es autor el ilustrado Diputado D. José Oñate quien de este modo ha dado una prueba evidente del celo que le anima en favor de los intereses públicos en general, y los de esta provincia que se honra con su representación en el Parlamento. La enmienda dice así: «Al adjudicarse la construcción y explotación de las líneas de esta ley, el Gobierno deberá asegurar la construcción de la línea directa de Madrid por Segovia, Medina del Campo, Benavente á Leon y de Benavente á Astorga, para que quedando Gijón y los puertos de Asturias más cerca de Madrid, que Santander, Bilbao y estación de Irun, y los de la Coruña, Vigo y demás de Galicia en relación directa con el centro de España, puedan gozar de todos los beneficios que tienen por la naturaleza sin temor á la competencia de los puertos del Cantábrico.» Y esto es lo que la conveniencia pública y la ciencia aconsejan de comun acuerdo, y esto es lo posible, el Ferro-carril directo, el único, medio de proporcionar á las provincias del Noroeste las ventajas á que aspiran y á las que tienen justísimo derecho, y á Segovia esa arteria de la civilización moderna sin la que no es posible el desarrollo de la industria y del comercio, y que hace absolutamente necesaria su situación topográfica y la riqueza de su suelo. Acortar considerablemente las distancias llevando el camino de hierro por un terreno fértil, llano y nada accidentado con la baratura consiguiente en los transportes y el mayor beneficio en la explotación, en vez de obligar á las provincias interesadas á utilizar una línea mal construida, de un trayecto mayor en estension lo ménos de 450 kilómetros, por un terreno árido, escabroso y sumamente accidentado: hé aquí el problema que la enmienda resuelve. Lo demás, ofrecer lo que no se puede cumplir, dejar un semillero de discordias como triste herencia para el porvenir de las provincias del Noroeste en la interpretación del incomprensible artículo sexto del proyecto, que lucha con la base cuarta del artículo primero en la que se reconocen á la compañía concesionaria derechos claros, perfectamente definidos, indiscutibles, cual es la facultad de elevar las tarifas á su grado máximo, esto será muy hábil; pero en nuestra opinión constituye un error de tan funestos y trascendentales resultados que como lo há rechazado la opinión pública lo rechazarán las Cortes; lo creemos así firmemente, porque nó otra cosa puede esperarse de su sabiduría y patriotismo. GAGEIRO

No faltará quien levante el grito contra la enmienda presentada al artículo sexto del proyecto, suponiendo que con el Ferro-carril directo por Segovia se perjudica la empresa del Norte en sus derechos legítimamente adquiridos, que la construcción de un camino casi paralelo al del Norte desde Madrid á Medina ó Valladolid ó Venta de Baños, por ejemplo, en que se verificase el cruce de ambas vías, habría de producir inmensos perjuicios á aquella compañía que ha empleado sus capitales en la construcción de un camino de hierro bajo la fé y la garantía de la Nación, con otros argumentos de esta índole; y decimos que no faltará quien levante su voz en este sentido por que ya en otras ocasiones se ha intentado hacerlo, olvidando inconsideradamente, ¡tal era la ceguera de los defensores de tan mala causa! que sus argumentos eran contra-productos, hasta el punto de probar de una manera clarísima la justificación de las razones que trataban de combatir. Porque, aparte de que el problema de los Ferro-carriles paralelos está ya resuelto sin apelación con la línea directa de Ciudad-Real á Badajoz ya construida y en la plenitud de su vida, la solución del asunto será siempre favorable para Segovia, ya se estudie en el terreno legal, ya se mire bajo el punto de vista de la conveniencia pública. La empresa del Norte no tiene ni puede invocar otros derechos que los que concede la ley citada de 11 de Julio de 1856, y en ella se reconoce el derecho á Segovia de una línea directa de Madrid pasando por su capital á Valladolid; la empresa del Norte sabía perfectamente que si esto constituye un gravámen, con él adquirió la concesión de su línea y no puede por lo mismo legalmente oponerse á los deseos de Segovia, ni invocar daños y perjuicios, sin demostrar de una manera evidente que al otorgar aquel contrato con el Gobierno se proponía cumplirle solo en lo favorable sin conformarse con lo que la fuese adverso. Y si los derechos é intereses privados, los pertenecientes á particulares ó corporaciones, aun siendo legítimos, ciertos é indudables, se suspenden y desaparecen siempre que la utilidad pública lo exige, con cuánta mas razón no podrá prescindirse de esta imperiosa ley de la necesidad allí donde los derechos no existen, cuando precisamente la Empresa que pudiera recla-

mar perjuicios, tiene la obligacion de consentir y respetar el ejercicio de otros derechos simultaneamente concedidos á los que á ella corresponden, y tienen su origen en el contrato que otorgo con el Gobierno bajo las bases y condiciones establecidas por la citada ley.

Estas, entre otras muchas razones de gran fuerza que pudieran aducirse, son las que han impulsado á esta provincia á tomar la iniciativa en asunto de tan vital interés y que entraña tan alta importancia para su porvenir industrial y comercial, por fortuna intimamente unido en esta ocasion con el de las demás provincias de España. Segovia con su constancia inquebrantable, con su incesante apelacion al país, á las Córtes y al Gobierno, ha conseguido que la luz se abra camino y disipe las nieblas que por tanto tiempo han oscurecido la bondad de sus reclamaciones y la justicia de sus derechos. Ya no hay medio de tergiversar este asunto, la opinion está formada: Segovia es el punto forzado que la ciencia repetidamente marcó para el paso de la línea del Norte, Segovia es el punto forzado que la ciencia aconseja para la continuacion de la línea del Noroeste; de una parte está el bien de la Nacion con el desarrollo de sus elementos de prosperidad; de la otra está el beneficio exclusivo de una empresa determinada, pero con daño y decrecimiento incalculable de la riqueza pública: la eleccion no es dudosa. Los que suscriben, en nombre de la Diputacion Provincial, del Ayuntamiento de esta Capital y de la Sociedad económica de Amigos del país, á cuyas Corporaciones pertenecen, se dirijen á las demás provincias interesadas, pidiéndolas en obsequio al bien comun su importante ayuda y cooperacion. La ocasion es oportuna; el pensamiento de conveniencia general, de utilidad pública, hasta de moralidad; que todas unánimes y conformes apoyen en las Córtes la enmienda presentada al artículo sexto del proyecto, y el triunfo es seguro; que los propósitos nobles y levantados prevalecen siempre al amparo de la razon y de la justicia, como crecen y se desarrollan las plantas al calor del sol que las anima y vivifica.

Segovia 6 de Setiembre de 1879.—POR LA DIPUTACION PROVINCIAL: *Anacleto Perez Rubio*.—*Valentin Sanchez de Toledo*.—*Mariano Perez Balsera*.—*Mariano Villa*.—POR EL AYUNTAMIENTO DE ESTA CAPITAL: *Marqués de Lozoya*.—*Modesto Garcia*.—*Francisco Catáneo*.—*Francisco Santiuste*.—*José María Ochoa*.—*Pedro Ochoa*.—*Julian Gil Rodriguez*.—*Antonino Sancho*.—*Pedro Rivas*.—POR LA SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS: *Guillermo Martinez*.—*Sabino de Muncig*.—*Mariano Blanco*.—*Mariano de la Torre Agero*.—*Federico de Orduña*.

