

Mas volviendo al objeto que origina este escrito, desde luego se comprende a primera vista que el pensamiento de la construccion de las lineas 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 linea del Norte en Palencia, salva así mismo las más acentuadas de la provincia de Avila, y acortando las distancias en 150 kilómetros, que tendria más el trayecto por la linea 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 podría establecer, pues esto además de significar el deseo inconsiderado de la explotacion de ambas lineas 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 linea 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 Córtes? Si el referido artículo hubiera sido redactado expresándose de una manera clara y explicita que la nueva empresa no podría 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 linea por Segovia á Madrid; pero decir que «El Gobierno deberá asegurar á los puertos de la costa de Gijón 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 lineas... 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 justisimas aspiraciones de la generalidad. Nó, el país ve 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 entónces 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 Córtes, si el proyecto fuera ley, ni privar al concesionario de la linea, 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 licitas, son ley en la materia; pues bien, adquiriendo el concesionario de las lineas 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 privársele 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 llena cumplidamente su objeto, proporcionando á la vez estas importantes vias de comunicacion.

