

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 Irua, 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 Cántabrico.» 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 extensión lo menos de 150 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 ha rechazado la opinión pública lo rechazarán las Cortes, lo creemos así firmemente, porque no otra cosa puede esperarse de su sabiduría y patriotismo.

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 porque ya en otras ocasiones se ha intentado hacerlo, olvidando inconsideradamente, ¡tal era la ceguedad 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 14 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 cumplirlo 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-