



TOMO III.—NÚM. 46.

ANUNCIOS: á precios convencionales.

Número suelto, un real.

DIRECTOR: VALENTIN L. CARVAJAL.

Administración, Lepanto 18.

ORENSE.—MIÉRCOLES 14 DE JUNIO DE 1876.

AÑO III.—NÚM. 149.

SUSCRICION: tres pesetas trimestre  
en toda España.

SUMARIO.—Descripción física del partido del Ferrol, (continuación,) por José Montero y Arostegui.—Dictámen de la Comisión encargada del ferro-carril del Noroeste.—Sección bibliográfica.—Al pié de la Torre de Hércules, Improvisación, por Félix Moreno Astray.—Variedades.—Sección local.—Anuncios.

## DESCRIPCION FÍSICA DEL PARTIDO DE FERROL.

(Continuación).

*Romerías.*—Durante los meses del verano y en algunos días señalados del invierno, se celebran infinitas romerías, con motivo de la festividad de los santos patronos de las parroquias, ermitas y santuarios, disparándose en ellas profusión de voladores y otros fuegos artificiales. Los átrios de los templos, son los que sirven de salones para bailar al compás de las músicas del país. A la hora de comer, se dispersa la concurrencia, internándose en los bosques y arbolados. Allí se ven sentadas en el campo, así los elegantes y delicadas bellezas de la culta sociedad, como las senci-

llas y robustas lugareñas. Por la tarde se vuelven á reunir en la iglesia, y por mano del sacerdote se entrega el ramo del santo á la persona que gusta recibirlo, y que es la que al año siguiente se compromete á costear los gastos de la funcion. En algunas de estas romerías suelen celebrarse ferias en lugares cercanos, de suerte que la ocupacion útil se hermana con la religion y los gozes de la fiesta. Hoy han decaido algun tanto de su nombradía. Las principales eran la de Sta. Margarita, el 25 de Julio en la parroquia del Bal; la de S. Pelayo el 26 de Junio en la iglesia de S. Matea de Trasancos, la del Lodairo, el día de la Ascension del señor en la parroquia de Jubia; la de S. Pedro Leija, el 29 de Junio, en el pinar de Bermudez, y la de S. Juan, el 24 de idem en el coto de Filgueira. Sin embargo, hoy se conservan en su antiguo esplendor las de S. Pelayo y S. Pedro, que puede decirse son las principales de las inmediaciones del Ferrol; pues aunque el 25 de Marzo y el lunes de Pascua de Resurreccion, hay romeria

en la ermita de la Virgen de Chamorro, y el 13 de junio en la capilla de S. Antonio de la Cabana, mas bien concurren las gentes de paseo, por su inmediacion á la ciudad, que á disfrutar de los goces de un dia de campo. Tambien en la parroquia de Sta. Maria de Neda se celebra el 8 de Setiembre la festividad de su patrona la *Virgen del puerto*, con gran concurrencia de aquellas inmediaciones.

*Montañas y valles.*—Las principales montañas del partido. son la cordillera que, desde el cabo Prioiriño de la ria del Ferrol, sigue hasta el monte Campelo y termina en el cabo Prior. Su direccion es de N. S. casi igual en su elevacion, se ramifica con otra cordillera que, prolongándose al O., termina en la costa de S. Jorge de la Marina. Forma varias encañadas, mas ó menos profundas, y las veredas que hacen menos difícil su acceso, pasan por los puntos de S. Cristobal, castillo de S. Felipe, Brion Cabana, Montecoruto y Balan, Vilasanche, Chamorro Mandia y Vilarquinte. Su mayor pendiente está hácia la parte que mira al mar.

Otra cordillera principia en la parroquia de Pantin, al S. de la ria de Cerdeira y sigue en esta direccion por las feligresias de Loira, Baldoviño, Sedes y Neda desde donde pasa al partido judicial de Puente deume, tocando en Cabañas, dominando el rio *Eume* y volviendo hácia el interior del pais. Sus ramificaciones se estienden por la feligresia de Sedes, á enlazar con la cordillera que corre al E. por la parroquia de Sta. Marina del Monte hasta Moeche y las Somozas, y por la parte S. Andres de Villadonelle, con la que tambien sigue al E. por las de Anca, Narahio, Iglesia-feita y Ferreira á entrar en el partido de Sta. Marta de Ortigueira, por la jurisdiccion de las Puentes de Garcia Rodriguez. Las mayores alturas de estas cordilleras, son el notable pico llamado de *Ferreira*, que domina una gran parte del pais, el monte de *Ancos*, sobre la fábrica de cobreria de Juvia y la altura de *Santa Marina del Monte*, desde la cual se ven las rias del Ferrol, Coruña y Betanzos y la alta mar á muchas millas de distancia. Las veredas que mejor facilitan el paso, son las que cruzan por Baldoviño, el Esperon, Pla-

cente, Cruz del Ponso, Mourela, Lamas Labrada é Iglesia-feita.

Entre las cordilleras que terminan en los montes Prior y Pantin, hácia la parte N. hay una gran llanura que, desde la ciudad del Ferrol, se estiende hasta la costa y arenal de la *Frouseira*, comprendiendo este vasto territorio, ademas de aquella ciudad, las feligresias de Serantes, Villar, Caranza, Juvia, Naron Santa Cecilia y San Mateo, Trasancos, Leija Castro, y Baldetires; y entre los montes de Ancos y Marajon, de N. á S. se encuentra otro pequeño y pintoresco valle, donde estan situadas á orillas de la ria, la villa de Neda y la feligresia de Santa Maria del mismo nombre. Finalmente, á la bajada de la Cruz del Pouso, hay otro delicioso valle, que ocupan las feligresias de Doso, Pedroso San Saturnino y Moeche, hasta el antiguo castillo de esta parroquia.

**José Montero y Aróstegui.**

(Continuará.)

Precedido de un luminoso y bien escrito preámbulo, ha emitido su Dictámen, la Comision nombrada por el congreso para estudiar las lineas férreas del Noroeste.

Creemos acertadísimo el medio escogitado por dicha comision, para hacer cumplir sus sagrados deberes á la Compañía concesionaria. Si se aprueba y lleva á cabo *en todas sus partes* el pensamiento de la Comision, Galicia está de enhorabuena. No emitimos algunas consideraciones sugeridas por la lectura del proyecto, para darle cabida en nuestras columnas, que le aguardaban ya hace mucho tiempo.

### DICTÁMEN DE LA COMISION

RELATIVO AL EXÁMEN DEL EXPEDIENTE DEL FERRO-CARRIL DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

La comision nombrada para proponer una resolucion inmediata y definitiva con presencia de los datos referentes al ferro-carril del Noroeste de España, ha consagrado desde el dia de su constitucion todo su esmero á formarse clara idea del objeto á que deben dirigirse sus trabajos, si han de reportar beneficios positivos á las comarcas cuyo porvenir depende en parte muy esencial de la terminacion de estos caminos. Reunidos y estudiados los antecedentes que explican la situacion de la compañía concesionaria; comprobado el estado de paralización de las obras; reconocida la desproporcion

entre los recursos invertidos por la empresa y los auxilios que por varios conceptos le ha suministrado el Gobierno; encontrando en todo este estudio mucha parte ocasionada á severos cargos, pero viendo á la vez en las disposiciones legales y administrativas causas bastantes á explicar una parte de las irregularidades que han producido las perjudiciales consecuencias á que se necesita poner fin, los que suscriben han creído que responderian á la confianza en ellos depositada dirigiendo su atencion á buscar la reforma del mal y á asegurar para lo sucesivo su remedio, mejor que favoreciendo resoluciones quizá discutibles, de enojoso y dilatorio procedimiento y estériles para el resultado único que al país, y muy especialmente á las provincias de Galicia y Asturias, interesa. La suerte de ricas, industriales y pobladas comarcas no ha de encerrarse en los estrechos límites de las posibilidades de determinada empresa, ni estar atendida á que creyendo unos exageradas las consideraciones tenidas con ésta, juzguen procedentes solo medidas de rigor, y propendiendo otros por amor al pronto logro del general deseo á toda clase de concesiones, expongan al país á seguir careciendo del fruto exigible de sus esfuerzos.

Importante y necesario es tomar como punto de partida el conocimiento de la situacion de la empresa y del estado actual de los ferro-carriles de que es concesionaria; pero hay que dar solucion á lo esencial, sin que esta solucion quede dependiendo, como hasta hoy, de esfuerzos privados y de tolerancias más ó menos merecidas y recompensadas; es preciso que por encima de la conducta que observe en su gestion una compañía y sin sujecion á sus recursos y á su crédito, se vea y sea atendida la necesidad de dar terminadas y en explotacion las líneas de que se trata, fuera de toda eventualidad calculable.

Al mismo tiempo, razones de conveniencia en pró de este objeto esencial y predominante han obligado á los que suscriben á creer que se encaminarian mejor á su propósito dejando para otras ocasiones y relegando á otras esferas de accion las consecuencias de la manera con que se haya conducido la empresa concesionaria, que convirtiendo en un proceso de faltas más ó menos explicables el exámen y proposicion de que están encargados.

Si el tiempo ha pasado y las obras consumen tiempo para ser hechas, hay que tomar tiempo para llevarlas á cabo, sea quien fuere el que haya de ejecutarlas. Si los derechos consignados en las concesiones de las líneas, vulnerados por actos ú omisiones de la empresa, no han sido reducidos á nulidad; si hoy los encuentra vivos la comision, por más que arrastren una vida contestable y próxima á desaparecer en caso de no adquirir nueva sávia, hay que contar con su existencia sin dejarse llevar de sentimientos que no por justificados dejarian de exponer á complicaciones contrarias al mismo anhelo que lo suscita: si el estado económico de la compañía hace temer que sus esfuerzos difícilmente la lleven á situacion en que pueda cumplir sus compromisos dentro del plazo indispensable para terminar las líneas, lo procedente ante este recelo es asegurar lo que importa contra toda eventualidad sin complicaciones dañosas para el fin apetecido, pero no cortar la cuestion de raiz sin una seguridad tan absoluta como necesaria para que al cortarla no quedase recelo de haber procedido con falta de circunspeccion, de oportunidad ó de justicia.

Adoptado este criterio, toda historia, por más que sea conveniente para ilustrar y fijar las respectivas posiciones del Gobierno y de la empresa, cae por fuera de la solucion del momento, asi como to-

da esperanza ó promesa de los concesionarios respecto á su comportamiento en lo sucesivo debe ponerse aparte de lo que se tome en cuenta como necesario para la terminacion de los ferro-carriles. Háyase conducido más ó ménos excusablemente la empresa, y tenga ó no recursos suficientes en adelante y aquel decidido propósito de cumplir de que ya no ha de verse dispensada ni por un momento, puntos son que se refieren á la vida de la empresa misma; pero ya no á las obras de que está encargada, y ella por su interés sabrá si puede vivir ó ha de desiparecer. Su suerte dependerá de sus actos en adelante; pero la seguridad de que han de realizarse las obras y ponerse en explotacion los caminos, estará á salvo de que la empresa viva ó muera. Y cuando los que suscriben han llegado á esta forma de solucion de lo esencial, por este mero hecho han adquirido la posibilidad de prescindir de cuestiones secundarias; el derecho á sobreponerse á impaciencias naturales, pero quizás inconvenientes; la mesura que permite aun consideraciones con quien tal vez no se ha esforzado en merecerlas, pero sin que puedan éstas aprovecharse en daño del objeto de la nueva ley; el valor, finalmente, para decir al país que no proteste contra la necesidad de marcar plazos nuevos para la conclusion de las líneas, puesto que no es potestativo negarlos, ni nace de la razon, ni del afán de reñir con la realidad.

Expuesto así claramente el pensamiento de la comision pasa á fundarlo en los antecedentes y á detallar su forma.

La concesion de la línea de Palencia á Ponferrada se hizo en el año de 1861; las de Ponferrada á la Coruña y de Leon á Gijon en el de 1864. Los plazos para su construccion terminaban en Febrero de 1866, Setiembre de 1869 y Noviembre de 1870 respectivamente. Una ley, la de 18 de Octubre de 1869, amplió estos plazos hasta Noviembre de 1873. Con posterioridad, por decretos de Marzo y Julio de 1874, se dieron como prórroga los plazos siguientes: para la línea de Leon á Ponferrada y para la seccion de Ponferrada á Quiroga, el 31 de Diciembre de 1875; para la de Quiroga á Sárria, el 31 de Diciembre de 1876; para las de Sárria á Lugo y de Lugo á la Coruña, el 30 de Junio de 1874, y para la línea de Leon á Gijon, que habia sido concedida sin determinar secciones, se marcaron éstas, dando como prórroga para la construccion del túnel de Pajares el 31 de Diciembre de 1877; para el trayecto de Pajares al puente de los Fierros el 31 de Diciembre de 1876; para el de puente los Fierros á Pola de Lena el 31 de Marzo de 1875, y para el de Pola de Lena á Gijon, el 31 de Diciembre de 1874. Aun otro decreto de Febrero de 1875 amplió en dos años el plazo concedido por los anteriores para cada una de las líneas expresadas.

De los decretos de Marzo y Julio de 1874 y Diciembre de 1875 se ha de dar cuenta á las Cortes. El Gobierno llenará este requisito cuando lo crea debido. La comision se limita á tomarlos como un hecho que está produciendo sus naturales efectos, y de él parte para fijar los plazos nuevos.

Esto era lo vigente por lo relativo á plazos, cuando el ingeniero jefe de la division de Leon, en Mayo de 1875, expuso á la Direccion general de obras públicas, entre otros datos, el estado de las líneas en construccion y el tiempo en su concepto necesario para determinarlas. La comision, partiendo de este supuesto oficial, sin entrar en este momento á examinar las causas que el Gobierno habrá tenido presentes al ampliar los plazos con tanta repeticion, tomando solo la realidad de ser hoy necesario un tiempo dado para llegar al fin que es preciso buscar, acepta esta necesidad y la consigna

con arreglo á lo que facultativamente se estima indispensable. Los nuevos plazos marcados en el artículo 1.º del proyecto son la aplicación exacta al momento presente del tiempo que se considera necesario para la terminación de los caminos; tiempo que constituye una nueva y esencial gracia si lo utiliza la compañía, que sin esta concesión desaparecería, pero plazo impuesto por la fuerza de la realidad, que no puede ser acortado, ni es prórroga ni gracia, si ha de ser otro que la compañía quien lleve á cabo las obras.

De este modo resulta claramente la precisión en que se han visto los que suscriben de fijar nuevas fechas contra el deseo general, y así se encuentra justificado el art. 1.º del proyecto.

Pasando de la inversión de tiempo en las líneas de que se trata al examen de la cuestión económica de la compañía, convendrá hacer preceder de los datos históricos la exposición de lo que propone la comisión en esta parte.

Segun lo prescrito en el art. 4.º de la ley de 21 de Abril de 1858, se anunció en 1860 la subasta del ferro-carril de Palencia á la Coruña, pero no se presentó proposición. Anunciada de nuevo, se otorgó la concesión de las secciones primera y segunda (Palencia á Leon y Ponferrada) en 26 de Febrero de 1861. En Enero de 1861 se anunció de nuevo la subasta de las secciones de Ponferrada á la Coruña, y tampoco hubo postores. La ley de 15 de Junio de 61 mejoró las condiciones del presupuesto, aunque previniendo que su reforma no pudiera exceder de la cuarta parte del entonces conocido; y anunciada subasta en el mismo mes sobre reducción de los 202.039.157,85 rs. de subvención asignada, se aprobó como la mas favorable, entre varias proposiciones presentadas, una de D. José Ruiz de Quevedo, que reducía dicha subvención á 160 millones, haciendo una rebaja de mas de 42 millones de reales.

La línea de Leon á Gijón fué subastada, despues de reformado tambien su presupuesto, por 190 millones, á favor de un postor que la cedió pocos dias despues al que ya era concesionario de la línea de Palencia á la Coruña, viniendo así éste á serlo de las de Galicia y Asturias en Noviembre de 1864. En el siguiente año, por nueva cesión, se constituyó la compañía de los ferro-carriles del Noroeste de España, quedando el primitivo concesionario como constructor, por un precio alzado que ascendía á 26 millones mas que el presupuesto. De esta manera la actual compañía concesionaria asumió en sí, como principio de su especulación, una rebaja de gran importancia en el presupuesto de la línea de Galicia, un aumento considerable de coste en el contrato de obras para la de Asturias, y otros gravámenes que hubo de imponerse para reunir en su mano las tres concesiones.

Las circunstancias generales del mercado empuzaron á dificultar muy pronto el levantamiento de fondos por medio de la colocación de los valores en cartera de la compañía, que se había constituido con la base del número de acciones puramente indispensable. Segun los estados presentados al Gobierno por dicha compañía, había de constituirse con un capital nominal de pesetas 98.500.275. Se constituyó por suscripción de acciones, que representaba un capital nominal de pesetas 49.250.375, ó sea próximamente el 50 por 100.

De este capital suscrito ingresaron en caja pesetas 19.549.812,50, que equivalen á menos de 40 por 100 del capital suscrito.

Habían de emitirse 130.525 obligaciones por valor de 61.999.375 pesetas, y se han negociado 93.175, por valor nominal de 44.263.350 pesetas, sin que hayan ingresado en caja por este concepto mas que 18.995.433,52 pesetas.

Y resulta, por tanto, que no han ingresado en caja por acciones y obligaciones mas que 3.5845.246,02 pesetas, para unos presupuestos de 233.320.333 pesetas, segun la misma compañía expone en los estados que presenta.

A esta insuficiencia de recursos propios se agregaron (preciso es reconocerlo), como elemento contrario á la prosperidad de la compañía las circunstancias del mercado; y así se explica como hecho, ya que no como justificación, que á poco tiempo de haberse constituido empezase á gestionar para levantar la fianza dada en efectos públicos, sustituyéndola con garantía en obras, alegando, entre otras razones de interpretación de la ley, la dificultad de levantar fondos, por el estado general de los negocios en Europa.

De las reiteradas gestiones que con este objeto entabló la compañía, nacieron concesiones de varia índole por parte del Gobierno. Por decreto de 19 de Diciembre de 1866, se hizo á aquella un anticipo á cuenta de la subvención de 9.250.000 pesetas. Por los de 22 de Enero y 5 de Mayo de 1869 se concedió otro auxilio no reintegrable de 912.419 pesetas. La ley de auxilios de 18 de Octubre de 1869 llevó á la compañía sumas considerables, que los datos oficiales hacen subir á 29.998.046 pesetas, de las que ha recibido 23.669.705; si bien es justo hacer notar que estos valores se entregaron á la compañía por un tipo fijo muy superior al que pudo conseguir al tratar de realizarlos, por la depreciación de los efectos públicos.

Por último, hecha la concesión de estas líneas con arreglo á la ley de 1858, y no estando suficientemente armonizada con ella la de 18 Octubre 1869, de esta disparidad nacieron complicaciones que explican de que manera, por medios perfectamente legales, ha podido llegar la empresa á una situación de todo punto ilegal en cuanto á la proporción que debe existir, y no existe, entre el importe del capital invertido y el del recibido del Estado por todos conceptos. Para que el Congreso forme clara idea de la situación en que se encuentran bajo este punto de vista el Estado y la compañía respectivamente, parece oportuno presentar el resultado de los datos oficiales reunidos y examinados por la comisión.

El importe á que ascienden los presupuestos dá las cifras siguientes:

	PESETAS.
Para la línea de Palencia y Ponferrada.	33.871.014
Para la de Ponferrada á la Coruña. . .	103.583.465
Para la de Leon á Gijón. . . . .	82.466.637
Por derechos de aduanas para las dos últimas. . . . .	13.399.217
<b>Total. . . . .</b>	<b>233.320.333</b>

Eran abonables por subvenciones y anticipos:

	PESETAS.
Para la primera de las tres líneas expresadas. . . . .	17.551.093
Para la segunda. . . . .	57.891.911
Para la tercera. . . . .	61.408.364
<b>Total. . . . .</b>	<b>136.851.368</b>

El total de auxilios debe estar, por consiguiente, en la relación de 0,622 con el de los presupuestos.

Ahora bien; las obras ejecutadas y el material adquirido para las expresadas líneas, valen:

	PESETAS.
En la línea de Palencia á Ponferrada. . .	30.303.892
En la de Ponferrada á la Coruña. . . . .	33.789.802
En la de Leon Gijon. . . . .	30.975.736

Total. . . . . 103.175.868

Se han abonado por subvenciones y anticipos:

	PESETAS.
Para la primera. . . . .	15.649.783
Para la segunda. . . . .	38.859.548
Para la tercera. . . . .	44.465,928

Total. . . . . 98.975.255

El total de auxilios abonados á la compañía está, por tanto, en relacion de 0,968 con el capital invertido en obras y material, siempre refiriendo estos cálculos á los datos suministrados por el Ministerio de Fomento. Mientras de una rectificación que pudiera gestionar la compañía no resultase alguna alteracion en ellos, la relacion entre el capital y los auxilios se presenta variada, haciendo que de un 62 por 100 que debian ser estos, asciendan á un 96 por 100.

La comision, que nada propone en esta parte por no ser de su especial incumbencia y encargo, se limita á llamar la atencion del Gobierno sobre la oposicion que existe entre leyes que á tales resultados llevan, por si estima oportuno estudiar esta cuestion y poner los medios para resolverla; pero pasa á examinar el defecto que resulta en las leyes, para explicar el estado de cosas que queda expuesto.

La ley de 1858 consigna para el abono de la subvencion la distribucion de ésta por igual entre los kilómetros que constituyen cada una de las líneas concedidas, sin distincion entre los fáciles y los difíciles, entre los poco costosos y los que obligan á obras altamente dispendiosas.

La ley de auxilios de 1869 admitió para el abono de las subvenciones y auxilio el sistema de pagar por las relaciones valoradas de obras que se ejecutasen mensualmente.

Constituye el anticipo por via de auxilio, en cuanto se refiere á esta compañía, una cantidad equivalente á la que rebajó la misma en la subasta de la línea de Palencia á la Coruña, y otra igual para la línea de Leon á Gijon. Estos anticipos han de hacerse, segun la ley, entregándolos por las obras ejecutadas en el mes anterior, valoradas por los ingenieros del Gobierno, en la relacion de un 55 por 100 con el importe de dichas obras, como máximo, distribuyéndolos por meses en duodécimas partes para cada uno, y asignando para el primer año un 18 por 100 del total, para el segundo un 25 por 100, para el tercero un 27 por 100, y para el cuarto el 30 por 100 restante.

De aquí habia de resultar, supuesta la insuficiencia siempre evidente de los recursos de la compañía, que ganosa ésta de recibir las mayores sumas que le fuese posible, y teniendo opcion á valerse de uno ú otro sistema para la estimacion y cobro de las subvenciones y auxilios, pidiese el abono de la subvencion media kilométrica cuando habia trabajado en kilómetros fáciles, recibiendo, por consiguiente, sumas desproporcionadas con el coste, y á veces iguales ó superiores al total de éste; á la vez que, cuando hacia trabajos en trozos costosos, pedia los auxilios por la valoracion de obras ejecutadas y pagadas en cada mes, con arreglo á la ley de 1869;

de manera que cobraba la mas alta cantidad siempre, eludiendo con la acogida alternativa ó simultánea á cada una de éstas leyes el espíritu de las dos, aunque dentro de sus mal compaginadas prescripciones.

Mas aun: como en la de 1869 se consigna un 18 por 100 del total de anticipo para las obras que hubieran de ejecutarse en el primer año, un 25 por 100 para las del segundo, un 27 por 100 para las del tercero, y un 30 por 100 para las del cuarto, encontró la empresa nueva manera de aumentar el auxilio en el mismo retraso de las obras para cuya pronta ejecucion se la auxiliaba; y dejando de adelantar en los trabajos, ganaba tiempo y entraba á devengar para aquellos un tanto por ciento mas alto que el que les hubiera correspondido ejecutándolos en los años primeros. Asi, la compañía, cobrando los trozos de menor coste por el sistema de grupos de á cuatro kilómetros concluidos, y los costosos por el sistema de relaciones valoradas de obras ejecutadas mensualmente, ha llegado á percibir en alguna época y en casos determinados, como se consigna en expedientes que la comision tiene á la vista (aunque á esta exageracion se puso correctivo), el 49 por 100 del importe como subvencion directa, el 6 por 100 como subvencion adicional (equivalencia calculada de la franquicia del derecho de aduanas para el material), y el anticipo máximo permitido, ó sea el 55 por 100, por la ley de auxilios; sumas que dan un 110 por 100 recibido con relacion á lo gastado.

Por las causas que quedan expuestas, se explica la situacion actual de la compañía con respecto al Estado, y la necesidad de ponerle inmediato correctivo, ya para que desde luego quede éste garantido en sus desembolsos y en los derechos que tiene sobre las líneas, ya para que en lo sucesivo se vaya preparando prudentemente el restablecimiento de la relacion debida entre las subvenciones y auxilios de toda especie y los valores efectivos que la compañía tenga invertidos en los caminos de que se trata. La comision, atenta á estos fines, propone en el art. 2.º que se obligue á los concesionarios á ejecutar obras por valor de 4 millones de pesetas; suma que, en números redondos, representa el defecto referido á metálico, en que hoy está la garantía, calculada sobre los datos oficiales, sin recibir por ellas subvencion ni auxilio alguno, como medio de restablecer en obras, ya que no en otra forma, la garantía que debe tener el Estado, y consigna en el art. 2.º la necesidad de que el pago de subvenciones y auxilios se verifique despues de obtenida esta garantía, de manera que se vaya restableciendo la relacion en que deben estar el valor de las obras y material con las sumas que allega el Estado.

Esto, sin embargo, no basta para llenar las justas exigencias de altísimos intereses desatendidos hoy, que deben estar constantemente á salvo de toda clase de circunstancias. Es indispensable que los ferro-carriles se hagan sin mas dilacion que la precisa para ejecutar las obras. Y de aquí la necesidad de conocer las que faltan llevar á cabo, y su coste.

Calcular por extension las obras que aun no se han ejecutado, seria incurrir en error, porque están hechas las de menor dificultad y faltan las mas costosas. Bajo el concepto de su longitud, hay en explotacion 433 kilómetros, en construccion 194, y sin empezar 103; pero bajo el concepto de las sumas invertidas y por invertir, que es el importante, las obras ejecutadas y el material aprontado en las líneas vale 103.175.868 pesetas, y las obras y material que faltan valen 98.724.779 pesetas, no incluyendo lo que haya que pagar por derechos de introduccion del material.

El detalle para llegar á este cálculo es el siguiente:

Faltan obras y material por valor de

	PESETAS.
En la seccion de Leon á Ponferrada. . . . .	9.680.000
En la de Ponferrada á la Coruña. . . . .	43.390.000
En la de Leon á Gijon. . . . .	46.654.000
<b>Total. . . . .</b>	<b>98.724.000</b>

Excluyendo el material, se necesitan para explotación y obras de fábrica aun no ejecutadas:

	PESETAS.
De Leon á Ponferrada. . . . .	6.959.000
De Ponferrada á la Coruña. . . . .	19.526.000
De Leon á Gijon. . . . .	34.656.000
<b>Total. . . . .</b>	<b>61.141.000</b>

Todos estos datos oficiales podrán sufrir modificación, y desde luego la empresa los considera necesitados de reforma; pero la comision no puede partir sino de ellos para sus cálculos. Con arreglo á ellos, pues, quedan por abonar por el Estado, en concepto de subvenciones y anticipos:

	PESETAS.
Para la seccion de Leon á Ponferrada. . . . .	1.901.310
Para la de Ponferrada á la Coruña. . . . .	19.032.363
Para la de Leon á Gijon. . . . .	16.942.436
<b>Total. . . . .</b>	<b>37.876.109</b>

De aqui resulta que para llegar al caso de que estén terminadas todas las líneas abiertas á explotación y provistas del completo de material con arreglo a contrata, habiendo pagado los derechos de introduccion (que están calculados en 5.292.779 pesetas), necesita aportar la compañía con fondos propios 66 millones de pesetas en números redondos.

Y ante esta cifra, y atendiendo á los antecedentes, la comision no ha podido dejar de colocarse en actitud de recelo y de cautela, previendo la posibilidad de que los nuevos plazos que es indispensable fijar fuesen solo nuevo periodo de inacción y de ruina para las provincias interesadas. Prescindir de la empresa concesionaria, por mas que su comportamiento no la haga merecedora de consideraciones y de gracias, podría ser entrar en una senda de complicaciones y dificultades, dado el procedimiento general para estos casos. Fiarse en promesas tantas veces repetidas sin cumplimiento, sería desatender lo que sobre todo importa tener asegurado. Y de aqui la necesidad de establecer un sistema que conduzca al resultado en todos los casos imaginables, prescindiendo de la empresa si esta no cumple, aunque evitando dilaciones y dificultades cuando haya que prescindir de ella, ó contando con la empresa, si, como asegura, dispone hoy de recursos suficientes para cumplir sus compromisos, pero siguiendo paso á paso sus actos, vigilando continuamente la manera con que realiza sus obligaciones, y teniendo momento por momento su existencia pendiente de la ejecución de lo que, según contrato, ha sido siempre exigible de los concesionarios, y es lo que hoy se les exige, sin mas diferencia que la de asegurar por partes el cumplimiento. A este fin tienden las revisiones trimestrales de los trabajos hechos y del material aprontado

y la fijacion exacta de la relacion que constantemente ha de existir entre el tiempo que trascurra y el capital que se invierta.

Por este medio, sin dar ni quitar fé á las nuevas esperanzas de la empresa, consintiendo á lo sumo en que una ley que pudiera llamarse de desconfianza tome el carácter de ley de precaucion y de garantía para la ejecución de las líneas, se dan los medios para que los largos plazos de las prórrogas que han trascurrido y trascurrirían infructuosamente sin poder herir de caducidad á la empresa en el supuesto de que no cumpliera sus deberes, se reduzcan al corto periodo de tres meses; y al cabo de ellos, cuando hubiera precision de desposeerla de las líneas, se haría esto en el acto sin entorpecimiento ni demora en la continuacion de los caminos.

Al llegar á este punto, la comision ha tenido que fijarse en la extension que equitativa y justamente habria de darse á la penalidad que estableciera. Las concesiones son tres: una desde Palencia á Ponferrada, otra desde Ponferrada á la Coruña, y una mas desde Leon á Gijon. Hacer recaer la apoderacion del Estado sobre todas estas líneas, siendo así que en la primera de ellas hay una muy importante parte explotada ya desde años hace, que es la de Palencia á Leon, no parecia equitativo; pero consentir que la falta de obras en una de las líneas separadamente concedidas solo trajera la anulacion de la concesion de aquella en que esto sucediese y pudiera así quedar rota y en diversas manos la línea de Galicia, que es una sola, y debe y necesita serlo, por mas que se haya hecho en dos veces su concesion, sería inconveniente hasta el punto de no poderse justificar.

Por esto la comision, atendiendo á que las tres concesiones están en una misma mano; á que del comportamiento de un mismo y solo concesionario han nacido todas las causas que obligan á adoptar estas medidas coercitivas y penales; pero llevándolas solo al grado que al interes por la terminacion de los caminos y su buena explotación sucesiva exigen, ha creído que para el caso de rescision de las concesiones é incautaciones de las líneas por el Estado, se necesita y basta con que se consideren á este solo fin dos líneas independientes, una de Leon á Gijon y otra de Leon á la Coruña, perdiendo la compañía en los casos que expresan los artículos 2.º y 3.º toda la línea de Leon á Gijon, si en uno cualquiera de los trayectos comprendidos entre dichos puntos dejase de cumplir sus compromisos, y perdiendo toda la línea entre Leon y la Coruña cuando la falta de cumplimiento ocurriese en cualquiera de los trayectos comprendidos entre estas dos capitales.

Rigorosa es esta penalidad, pero es justa á mas de necesaria, porque si se atiende á que tan duro resultado no puede ser temido por la empresa sino en el caso de dejar de cumplir lo único á que se obligó por sus contratos, se ve que le basta con cumplir éstos sin gravámen ni condicion alguna nueva, para alejar todo recelo de incurrir en las prescripciones que la harian desaparecer, y son hartos plazos y demasiados auxilios, y muy sobradas y especiales las mercedes que ha recibido para que parezca exagerado rigor el que solo tiende á asegurar de corto en corto tiempo la realizacion de lo mismo que constituía el primitivo compromiso de los concesionarios.

(Concluirá.)

## SECCION BIBLIOGRÁFICA.

**Baladas** de Eduardo Alvarez Pertierra, con su juicio crítico por el Excmo Sr. D. Antonio Romero Ortiz. Santiago, 1876. Un volumen en 8.º de 40 páginas.

Veinte composiciones encierra este pequeño volumen, comprendidas todas por su autor bajo el nombre genérico de **Baladas**, y precedidas de una carta-prólogo del Sr. Romero Ortiz, la cual, ciertamente, indica que no ha consagrado sus desvelos al estudio de la literatura gallega, con tanto fruto como al de la del vecino reino. Decimos esto, porque en las breves líneas que dedica al juicio de las **Baladas**, manifiesta que tal vez ha hecho con la obra de Pertierra, lo que Lamartine con las primeras poesías de Musset: las ha juzgado sin haberlas leído. Solo así puede explicarse de una manera satisfactoria para el buen nombre del autor de los *Estudios sobre la literatura portuguesa en el siglo XIX* que recomiende especialmente las composiciones *Todo se borra*, *La fuga del pajarillo* y *El hilo roto*, cabalmente las únicas malas del libro. La primera, falta de lógica y de verdad, no está tampoco muy sobrada de corrección y gusto. El detalle del puñal es desastroso. La segunda carece de espontaneidad: nos recuerda los discreteos de las juntas literarias del siglo XVII: la última, no debemos juzgarla por que todavía no hemos podido comprenderla.

Doblemos la hoja y pasemos á ocuparnos de la nuevas poesías de Pertierra.

*Lenguaje incomprensible* es el título que ha dado á la segunda, hermosa nuestra del género que los franceses llaman *reverie* y que causa en el alma un efecto parecido al de la soñadora música de Weber. *El Doblar de la campana* casi perfecta en la forma, tiene un fondo de valor inestimable. La poesía del sonido, la más difícil de fijar en el papel, resplandece con intensa luz en las múltiples facetas de esta pequeña joya, que por sí sola constituye la ejecutoria de un poeta. El dolor no es solamente el maestro de la vida, es además el inspirador supremo del verdadero arte. Y el dolor del alma, no el sentimiento convencional de los forjadores de querellas, ha grabado aquí su sello de fuego y lo ha vivificado todo.

*El libro de la vida*, terrible resumen de la nada humana, parece una nueva página del

Apocalipsis, para nosotros el poema más grande que se ha escrito. Algo hinchada podrá parecer á nuestros lectores esta comparación, tratándose de una sencilla poesía de ocho estrofas: pero quisiéramos que la ciencia se atreviese á añadir una página más al *libro de la vida* tal como el poeta le ha visto en la intuición de su genio.

Ninguna de las otras composiciones, que no analizamos, es de primer orden.— Son epitafios grabados por el autor sobre la tumba de sus ilusiones amorosas: amargas quejas de un joven de la desdichada generación actual, que ha expulsado del cielo el ideal, y le busca desesperado en la tierra, en la tierra donde no podrá encontrarle nunca.

## AL PIÉ DE LA TORRE DE HERCULES.

## Improvisacion.

¿Quién eres tú, gigante adormecido,  
Que orgulloso hasta el cielo te levantas  
Despreciando del mar embravecido  
Las olas que se estrellan á tus plantas?

¿No te ensordece su rumor eterno?  
Quizá desprecias su gigante espanto:  
Un paso... y á tus pies se abre un averno  
Que oculta inmenso su movable manto.

Duerme á orillas del mar, torre gigante.  
Al ronco arrullo de su muelle alfombra  
Deja que el viento tus triunfos cante  
Y los repita yo bajo tu sombra.

¿Que importa que ese mar tan prepotente  
Ahogarte quiera en sus tremendos brazos  
Si ante el poder de tu robusta frente  
El mar también se estrellará en pedazos?

Deja desplegue sus sañudas alas  
El huracan y cruce el firmamento  
Que del vacío en las inmensas salas  
Sabrá por eso respetar tu asiento.

Duerme tranquila tú y no te afanes  
Aunque lo sientas en redor bramando  
El rayo caerá, los huracanes  
Te habrán de respetar tu sien besando.

Y mira en calma la revuelta nube  
Que en el espacio azul inquieta ondea

Y como el mar alborotado sube  
Rueda, se agita en torno y centellea.

Nadie se arrojará con planta osada  
A derribarte colosal palacio  
Todos veneran tu mansion sagrada  
Que gigante se eleva en el espacio.

¡Oh! y cual desprecias la avidez ferviente  
De ese mar que te azota embravecido,  
Y que no puede quebrantar tu frente  
A pesar de su hórrido estampido.

Tal vez te ries de su acerbo encono  
Que al hombre imbécil resonando aterra,  
Porque no puede derribar tu trono  
Que el tiempo respetó sobre la tierra.

Con su ardiente oleaje el torbellino  
Airado á veces sin piedad te azota,  
Cual la fiera berrasca del destino,  
Que sobre el mundo amenazante flota

Adios... cantando tu inmortal grandeza  
Gigante sobre el piélagos bravío  
Te consagro á pesar de su rudeza  
El himno audaz del pensamiento mio.

**Félix Moreno Astray.**

**VARIEDADES.**

Algunos periódicos han hablado en estos meses de una extensa mancha que apareció en el sol y fué observada por primera vez en Inglaterra el 11 de Febrero. Segun los informes de un periódico, esta notable mancha ha sido también observada en el Observatorio astronómico de Madrid desde el 10, dia de su aparicion por el borde oriental de aquel astro. Sus dimensiones eran realmente extraordinarias, pues desde el primer momento su diámetro excedia tres veces al de la tierra, y su figura, próximamente circular, experimentó pocas variaciones durante los primeros dias, mientras avanzaba por el disco, en virtud del movimiento de rotacion del sol. El 15 comenzó á alargarse de Este á Oeste y á fraccionarse el 17, habiéndose al fin reducido por efecto de esta division, á cuatro manchas más pequeñas, que desaparecieron por el borde occidental el dia 23, siendo de presumir que, á su reaparicion por el Este, habrán disminuido mucho de tamaño.

Por lo demás, el sol se halla ahora en la época de un mínimo de manchas y hasta dentro de pocos años es probable que no ostente

tantas ni tan magníficos grupos como presentó en el máximo de 1870 y 71, segun la ley de variacion periódica á que este fenómeno está sometido.

**SECCION LOCAL.**

Nuestro querido amigo y colaborador don José M. Hermida, Ayudante de obras públicas, ha sido trasladado á la provincia de Lugo, habiendo emprendido en el dia de ayer su marcha á aquella Capital. Descámóse un feliz viaje y toda clase de prosperidades.

Mañana á las nueve saldrá de la S. I. C. y con la solemnidad de costumbre la procesion del Santísimo Corpus Christi. La fuerza de la Reserva de Alcoy, de guarnicion en esta plaza, cubrirá la carrera.

**GOBIERNO DE PROVINCIA.**—Por circular de fecha 8 del corriente, se dictan varias disposiciones encaminadas á limitar el ejercicio del derecho de caza y pesca en bien de la multiplicacion de algunas especies útiles á la agricultura, y del interés comun y general, determinando para ello las épocas de veda, que en esta provincia se hallá fijada desde 1.º de Abril hasta igual dia del mes de Setiembre, asi como la pesca desde 1.º de Marzo hasta último de Julio, no siendo con caña ó anzuelo; y encargando á los Sres alcaldes y demas Autoridades vigilen por el exacto cumplimiento de la Real orden de 28 de Mayo último, que se reproduce, y exijan á los que la infringieren la responsabilidad á que segun los casos se hiciesen acreedores.

Despues de ajustado el presente número, un funestísimo suceso nos obliga á dar un suplemento á nuestros lectores, comunicándoles la irreparable pérdida que ha sufrido la patria en uno de sus mejores hijos, el Sr. D. Teodosio Vesteiro Torres.

*Suscripcion á favor de la viuda D.ª Severina Fernandez.*

	REALES.
<i>Suma anterior.</i> . . . . .	20
Rafael Alonso, Administrador de Correos de Trives. . . . .	8
Gerardo Amado. . . . .	4
Jesús Muruais. . . . .	4
Los cajistas del HERALDO. . . . .	4
<b>TOTAL.</b> . . . . .	<b>40</b>