



**Oronacio de
pueta por el fa
moso perajua
de menaxalmu**

Madrid: Valdebea 1800. 78 pp. y 13 de imprenta en la imprenta de la Universidad de Deusto.

EXPOSICION Á LAS CORTES.



Biosa religiosa y muy christiana, sobe
las copias de don Jorge de Santiquic, que comienza Ricuerde
el alma dormida. Biosa nuevamente por su autor
corregida y emendada.



EXPOSICION A LAS CORTES

ELEVADA POR LA COMPAÑIA

DE LOS FERRO-CARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA,

CON MOTIVO

DE LA PROPOSICION DE LEY PRESENTADA AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS EN 5 DE MAYO DE 1865

PARA LA CONCESION A LA PROVINCIA DE NAVARRA DE UN FERRO-CARRIL

QUE

PARTIENDO DE PAMPLONA

TERMINE EN LA FRONTERA FRANCESA.

MADRID.—1865.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE ESTRADA, DIAZ Y LOPEZ.

Hiedra, 5 y 7.



À LAS CÓRTESES:

EL Consejo de Administracion de la Compañía del ferro-carril del Norte acude hoy por la quinta ó sexta vez al Congreso de Sres. Diputados en defensa de sus legítimos derechos. Las Cortes han dado pruebas repetidas del respeto que les merece la santidad de los pactos. Una experiencia de diez años ha infundido á la Compañía del Norte una ilimitada confianza en la rectitud y elevacion de miras del Congreso Español, y no es ciertamente de temer que sus esperanzas queden defraudadas, precisamente hoy que el ataque es más injustificado, y ménos excusable la repeticion de proyectos reiteradamente rechazados por la Representacion Nacional.

Diez años há que la Empresa del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona pugna con tenaz empeño é infatigable perseverancia por prolongar su línea hasta la frontera francesa. Aun ántes de existir la Empresa, agitábase ya esta idea en la nacion vecina por los años de 1854 y 1855: acariciábase

entonces el pensamiento de ir desde Zaragoza á Bayona por Canfranc ó por los Alduides, y la alarma que produjo, así en el Gobierno como en las Cortes Constituyentes, fué tal que, sin esperar á que se hiciera la concesion del ferro-carril de Zaragoza, se apresuraron á impedir que nuestro comercio se hiciera tributario de un puerto extranjero con mengua de los intereses nacionales, declarando en la ley de 15 de Enero de 1856 que el Gobierno se ocuparia en estudiar la ejecucion de una línea, que partiendo de Zaragoza, tuviera por objeto la union de ámbos mares en territorio español. Razones económicas y militares, el interés de nuestro comercio y la defensa de nuestro territorio, juntamente con el deseo de estimular y comprometer á los concesionarios del ferro-carril desde Madrid á Miranda de Ebro á que le llevaran hasta la frontera, á fin de que la línea del Norte uniera á España con el resto de Europa, fueron sin duda los móviles que impulsaron á las Cortes Constituyentes á establecer este precepto legislativo, que siendo una de las condiciones de la concesion otorgada á la Compañía del Norte, constituye un pacto sagrado, obligatorio para ámbas partes contratantes.

El texto claro y terminante de las leyes de 14 de Noviembre de 1855, 15 de Enero y 11 de Julio de 1856 y las sesiones de las Cortes de 22 y 23 de Junio del propio año, no dejan sombra de duda ni aun en el ánimo más parcial y apasionado. No vamos á analizar esas leyes, ni á recordar ese antecedente legislativo; no vamos á transcribir tampoco las palabras del Sr. Madoz, autor de la enmienda, ni las del Sr. Calvo Asensio, órgano de la comision, ni siquiera las del Sr. Ministro de Fomento, no obstante la claridad con que expresó que el objeto de las citadas leyes era impedir que en el porvenir se construyesen dos líneas paralelas á la frontera, que se perjudicaran la una á la otra, contra lo prevenido en la ley general de ferro-carriles. Este trabajo le ha desempeñado ya cumplidamente el Consejo

de la Compañía del ferro-carril del Norte en ocasiones anteriores, y singularmente en la exposicion que dirigió á las Cortes en 1.º de Mayo de 1863, por lo cual se limita á dar aquí por reproducidas las razones que entonces adujo, y que el Congreso estimó como buenas, acompañando á esta reverente solicitud un ejemplar impreso de aquella exposicion.

Pero ha habido con posterioridad á esta fecha una novedad importante, una disposicion legislativa, acerca de la cual debe el Consejo llamar muy poderosamente la atencion de las Cortes.

Sabido es que la pretension de prolongar la línea de Zaragoza, con independencia de la del Norte, hasta la frontera francesa, se ha reproducido con tenaz porfía en casi todas las legislaturas. Unas veces se ha propuesto que el ferro-carril parta desde Pamplona y pase por los Alduides; otras que se derive un ramal desde la línea misma de Alsásua; ya se ha pedido de un modo vago y genérico la concesion de un ferro-carril, que partiendo de la línea de Zaragoza á Pamplona, termine en el límite que divide nuestro territorio del del Imperio vecino; ya de una manera más precisa y concreta se ha solicitado que el camino de hierro parta de Pamplona y pase por Villaba, Larrasoña y Eugui. No se necesita gran perspicacia para conocer que todas estas proposiciones parten de un mismo origen y se dirigen á un mismo objeto, de tal suerte que en el fondo la pretension es siempre la misma, aunque varíe un tanto en la forma y en los accidentes. En 1856 como en 1858, 1863 y 1864 lo que se queria era destruir la obra de las Cortes Constituyentes, levantando el veto que estas pusieron, al hacer la ley de concesion del ferro-carril del Norte, para que en ningun tiempo Bayona se enriqueciera á expensas de los puertos nacionales. Y la impaciencia era tan grande que ni siquiera se esperaba, no ya á que el Gobierno de S. M. tomara la iniciativa en asunto tan trascendental y delicado; pero ni á que la administracion pública ilustrara la cuestion

estudiándola bajo sus múltiples aspectos, y oyendo el parecer de las altas Corporaciones del Estado.

En esta situación y habiéndose presentado á fines de 1863 la proposición que hoy reproduce el Sr. Alzugaray, las Córtes del Reino tuvieron a bien aprobar, y S. M. se dignó sancionar, la ley de 15 de Abril de 1864, por la que se dispuso que el *Gobierno* completara las informaciones y estudios que fuesen necesarios para la clasificación de los ferrocarriles cuya construcción había de autorizarse, y que juntamente con los ya autorizados *debían formar por ahora* nuestra red de caminos de hierro. Establecióse asimismo por el art. 2.º de la referida ley que el *Gobierno*, después de reunir estos datos y cumplir con todas las demás condiciones que las leyes imponen, presentara á las Córtes el proyecto de ley para esta clasificación, determinando el orden de preferencia de las diferentes líneas y los períodos en que habían de construirse. Y todavía, para no dejar ningún cabo suelto, como podía suceder que hubiera alguna vía férrea cuya construcción no pudiese retardarse sin grave daño de los intereses públicos, la ley proveyó á estos casos de urgencia, prescribiendo en su art. 5.º y último que si el interés del país reclamaba la construcción de algún ferrocarril, ántes de que se hubiera aprobado el plan general, el *Gobierno*, después de haber llenado todos los requisitos y cumplido todas las condiciones que las leyes imponen, presentara á las Córtes el proyecto de ley necesario para su concesión, debiendo después la línea á que se refiriera formar parte del plan general.

Como se ve, las Córtes hicieron cuanto era posible, y más tal vez de lo que consiente el régimen parlamentario, para impedir que materias tan complejas, que pueden á las veces comprometer los más altos intereses del país, se resuelvan sin la ilustración conveniente por la libre

iniciativa individual. El espíritu, la tendencia y fin de la ley están patentes; queríase con ella: *primero*, recordar y ratificar con mayor fuerza el precepto, aunque claro ya olvidado, de la ley general de ferrocarriles, según la cual no debe hacerse concesión alguna sin que ántes haya instruido el Gobierno el expediente, reunido todos los datos é ilustrado la materia, de tal suerte que aparezca completamente demostrada la utilidad del proyecto, siendo en todo caso obligatorio acompañar á este una Memoria descriptiva, el plano general, el perfil longitudinal y los transversales, el presupuesto de construcción, el anual de reparación y conservación de la línea y otros muchos documentos; *y segundo*, concentrar la acción en manos del Gobierno de S. M., que con su ilustrada iniciativa y con la ayuda de los altos Cuerpos consultivos del Estado, puede apreciar, sin preocupaciones locales, las exigencias del interés general.

¿Quiso además poner término con esta porfiada lucha reproducida en casi todas las legislaturas con el objeto de prolongar la línea de Zaragoza, independientemente de la del Norte, hasta la frontera francesa? Así se dijo entonces: no es un misterio para nadie que muchos de los que votaron aquella ley se abstenerían de dar su opinión sobre la cuestión llamada de los Alduides, y que protestando de su imparcialidad y de su deseo del acierto, asegurando que no tenían mira alguna hostil hacia esta línea, confesaban sin embargo, con una modestia que les hace honor, que no se encontraban en actitud de formar juicio sobre una cuestión tan compleja y difícil. «Que la Administración nos ilustre, decían; que oiga á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos respecto de los planos y presupuesto de la línea; que pida parecer á la Junta consultiva de Guerra en la cuestión militar; que el Consejo de Estado, el de Agricultura, Industria y Comercio y otras

corporaciones den su respetable dictámen en la cuestion legal y en la económica; y cuando se haya puesto en claro que la prolongacion del ferro-carril de Zaragoza á la frontera francesa no vulnera derechos legítimamente adquiridos por otras Empresas, y sobre todo, que no lastima los intereses de nuestro comercio, que no perjudica á los puertos españoles ni compromete la defensa nacional, nos apresuraremos con mucho gusto á autorizar esa línea, siquiera su construccion sea problemática por lo costosa, una vez que se demuestre que es hacedera y no ofrece sério peligro para el viajero y que no se nos pide subvencion.» Tales ó parecidas eran las frases que se oian entónces á la generalidad de los Sres. Senadores y Diputados.

Pero importaria poco que la ley de 13 de Abril de 1864 no hubiera tenido por especial objeto ahogar la proposicion de ley que ahora se ha reproducido y que motiva esta reverente exposicion. Importaria poco que esta creencia, de que participan muchos, no tuviera más fundamento que la coincidencia de las fechas y la circunstancia de no haber á la sazón pendiente proposicion alguna sobre caminos de hierro en que se corriera el riesgo de sacrificar, por falta de ilustracion suficiente, á intereses particulares ó locales los intereses generales de la Nacion. Basta la existencia de la ley misma, siquiera no se la atribuya más objeto que el francamente declarado en ella, para que las Córtes, inspirándose en el espíritu que presidió á su redaccion, y consecuentes con sus propios acuerdos, desechen la proposicion del Sr. Alzugaray, sin perjuicio de examinar detenidamente la cuestion y resolverla en el sentido que la justicia y los intereses públicos demanden, cuando el Gobierno, despues de completar las informaciones y estudios necesarios, presente en cumplimiento de la referida ley el proyecto para la clasificacion general de todos los ferro-carri-les que han de formar *por ahora* nuestra red de caminos de hierro, deter-

minando el órden de preferencia de las diferentes líneas. Así lo espera el Consejo de Administracion de la Compañía del ferro-carril del Norte de la reconocida ilustracion y probada rectitud del Congreso, haciendo en todo caso las reservas necesarias para reclamar la oportuna indemnizacion de perjuicios, si desconociéndose los compromisos contraidos, quedasen lastimados sus legítimos intereses.

Madrid 17 de Mayo de 1865.

Por la Compañía de los ferro-carriles del Norte de España,

El Presidente,

Ignacio de Olea.

El Vicepresidente,

Pedro Gomez de la Serna.



mandado el orden de preferencia de las diferentes líneas...
Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Vizcaya
reconocida ilustración y probada rectitud del Consejo, haciendo en todo
caso las reservas necesarias para conservar la oportuna independencia
permanente, si desconfiándose las compañías contratadas, quedasen las
marchas sus legítimos intereses.

Madrid 17 de Mayo de 1867.

El Sr. D. Pedro Gomez de la Serna
El Sr. D. Ignacio de Oiza



La tercera de relación: cambiada a po: Ferná
do corte capitán y justicia mayor del pucatan llamado la nueva España
del mar oceano: al muy alto y potentísimo señor y muy católico señor don
Carlos emperador siempre augusto y rey de España nuestro señor: de las
ciudades de Toledo y muy dignas de admiración en la conquista y recupe-
racion de la muy grande y marañilla ciudad de Amirican: y de las
otras prouincias a ella sujetas que se rebelaron. En la qual ciudad y ci-
udades prouincias el dicho capitán y españoles consiguieron grandes y fe-
licias victorias dignas de perpetua memoria. En su melino ha se rela-
cion como ha descubierto el mar del Sur: y otras muchas y grandes pro-
uincias muy ricas de minas de oro: y perlas: y picotas preciosas: y avn
tienen noticia que ay epiceria.



El poner por vos madre de Dios
a los niños de un modo
que los niños se contenten
y tenenlos de la mano.