

DEFENSA

DEL

**FERRO-CARRIL**

DE PAMPLONA A FRANCIA

POR LOS ALDUIDES.

\*\*\*

PAMPLONA:

Imp. del ECO DE NAVARRA.

calle de Zapateria, núm. 19, cuarto 3.º

1857.

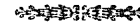
DEFENSA

DEL

# FERRO-CARRIL

DE PAMPLONA A FRANCIA

POR LOS ALDUIDES.



PAMPLONA.

Imp. del ECO DE NAVARRA, calle de Zapateria, núm. 19, c. 3.º

1857.

---

La provincia de Navarra, que en la última guerra civil tomó la parte activa y poderosa que todos sabemos, una vez terminada la lucha fratricida en este lado de España con el acto sublime de reconciliación que presenciaron los campos de Vergara, dedicó todos sus esfuerzos á reparar los males sufridos en tan prolongada y mortífera contienda, y lo ha conseguido de una manera sorprendente, merced al carácter dócil y honrado de sus hijos y al celo é ilustración de los hombres que durante este tiempo han dirigido sus intereses. Acatando el trono con ciega idolatría, sumisa al Supremo Gobierno, y deseando estrechar sus relaciones con la patria común de una manera sólida y permanente, consintió en separar de sus antiguos fueros y venerables instituciones todo lo que podía ser origen de nuevos trastornos y rasgar la unidad del cuerpo social, este baluarte de la independencia y del poderío de la nación, levantado por la sabiduría de los reyes católicos, y logró confeccionar una ley tan justa y acertada, que ha sido el origen de su envidiable paz y prosperidad.

Girando la administración provincial con libre movimiento dentro de la órbita de las atribuciones que por aquel sagrado y solemne pacto le fueron

reservadas, y conociendo que en un país esencialmente agrícola, lo que mas se necesita para fomentar esta industria, es tener abundantes y cómodas vías de comunicacion, aplicó á este objeto toda su enérgica vitalidad, y ha conseguido dotar al país, sobre las que ya tenia, con ochenta leguas de excelentes carreteras, ademas de algunas que se hallan en construccion para completar el sistema general de caminos.

Figura entre estos, como un monumento eterno de grandeza y oportunidad, el magnífico que conduce á Francia por Baztan, verdadero cuerno de la abundancia para Navarra y Aragon, porque sin él hubiera sido imposible dar valor á los ricos frutos que se han extraido estos años para esa nacion con notable lucro y contentamiento de los productores, que se empobrecian antes y se arruinaban por la estéril abundancia de sus cosechas. Este espectáculo consolador y el deseo natural de asegurar la prosperidad del país de una manera permanente, ha aumentado tambien la vigilancia de los hombres pensadores; y la Diputacion provincial, esta águila del Pirineo vasco, vió ya, desde que comenzó á agitarse en España la construccion de las vias férreas, que el quedarse atrás en esta materia, es perecer en el olvido y en la oscuridad, es perder la importancia adquirida en la vida de los pueblos; y, no queriendo que el navarro quedase sepultado en ese lóbrego panteon de las grandezas desaparecidas, solicitó y obtuvo del Gobierno Supremo en 1855 la facultad de hacer los estudios de un camino de hierro para ponerse en comunicacion directa con el vecino Imperio, mercado extenso de sus producciones sobrantes y de las de otras provincias limítrofes. Ejecutados los estudios y reconocimien-

tos preliminares, se conoció que el sitio mas próximo y ventajoso para llegar á ese rico centro de contratacion es el punto de los Aldudes, y se formaron los planos correspondientes por un ingeniero acreditado.

Verificose entretanto la concesion de la gran línea del Norte de España, y se aprobó por una ley la construccion de un camino desde Zaragoza á Alsasua, pasando por Pamplona, camino que segun noticias positivas se ha solicitado ya por una compañía poderosa, que lo llevará á cabo pronto y bien; pero Navarra, que ademas del interes de enlazarse con el puerto de San Sebastian por esta segunda línea para importar los géneros de su consumo con prontitud y economia, tiene todavia mayor en comunicarse directamente con la Francia, de que está separada solo seis leguas, ó sean 55 kilómetros, no desistió ni desiste de la idea de construir á sus espensas este ramal para dar fácil salida á los trigos, vinos, aguardientes, aceites, regaliz, frutas, verduras, ganados, lanas, minerales y demas producciones de su abundante suelo. Calcúlese con imparcialidad lo que ha de gastarse inútilmente en el transporte de artículos tan pesados por el largo rodeo de Alsasua y San Sebastian, y se convencerá desde luego cualquiera que Navarra obra prudentísimamente y guiada de los mejores cálculos al intentar un camino tan útil y económico.

En cualquiera otra circunstancia, y no mediando en este asunto otro interes que el del público, una provincia que pretende hacer á su costa un camino férreo, fenómeno tan poco comun en España, hubiera merecido los mayores elogios, porque en realidad es un esfuerzo que raya en fabuloso, tratándose de un país tan poco acostumbrado como el nuestro

á esta clase de sacrificios y empresas. Pero los adversarios de este camino, que los tiene muy poderosos, y de muchas especies han logrado alucinar con su continuo clamoreo, llevando la discusion al terreno de las pasiones, y anatematizándolo como contrario á la defensa nacional, y á la prosperidad del comercio español y solo ventajoso á la ciudad de Bayona. Nos proponemos, pues, rebatir tan injustos asertos, vindicar los fueros de la verdad, y demostrar que el ramal de los Alduides ha de fomentar considerablemente la riqueza de Navarra, Aragon, Rioja y otras provincias cercanas con la facilidad y baratura que prestará para la extraccion de sus producciones agrícolas, y que en tales circunstancias no hay razon ni justicia para privar á la primera de que emplee sus propios recursos en una obra tan útil. Los intereses de estos paises son tan españoles como los que se han de promover con la linea del Norte, y solo cuando se interpone el deseo de un monopolio y exclusivismo intolerables, puede verse que se les quiera calificar de otra manera. No hay aqui intereses franceses en contraposicion de intereses españoles: hay afortunadamente armonia de intereses de ambas naciones, y esto tiene que suceder siempre que se abran comunicaciones entre ellas, porque de otra manera no se harian.

Antes de ocuparnos en la refutacion de las razones que se han dado para considerar ese camino como contrario á la defensa nacional, séanos lícito hacer algunas reflexiones propias de este lugar. Por mas que la guerra haya sido antes un acontecimiento comun y casi diario en la vida de las naciones, y pueda ocurrir todavia la necesidad de emplear este medio violento contra los pueblos retrados ó inmorales para refrenar los desmanes y es-

cesos que cometan violando la justicia universal, nos parece imposible que en el estado en que se hallan las naciones cultas de Europa, se repitan las invasiones inmotivadas y las guerras de conquista. Son ya tantos y tan estrechos los vinculos de amistad y de comun interés que unen á los pueblos contiguos, tantas las relaciones de comercio, tan continuas é íntimas las comunicaciones de sus ideas, pensamientos y costumbres, que van ya considerandose como miembros de una misma familia. Los caminos de hierro, vehículos de paz, brazos que las naciones dirigen unas á otras para estrecharse con el santo lazo del amor, aumentan considerablemente esas buenas disposiciones, é imposibilitan en el mismo grado la reproduccion de los ímpetus belicosos, ó de los cálculos errados de la ambicion. Pensar en guerras cuando la opinion pública se convierte toda al lado de la paz, es á nuestros ojos daguerreotipar la conversion de los molinos de viento en gigantes, de los rebaños de carneros en ejércitos. ¡Corazones generosos, almas elevadas que entonais al Altísimo el himno de vuestra profunda gratitud por sus infinitas bondades, regocijaos! Se acerca el dia, y tal es nuestra conviccion, de que sea una realidad el sublime precepto de nuestro divino Redentor: «Amaos unos á otros como verdaderos hermanos;» y el silvido penetrante de las locomotoras es la voz del profeta que anuncia á los pueblos todos tan consoladora y celestial verdad, predicha admirablemente en aquella profunda sentencia del eclesiástico: PAX ENIM DEI SUPER FATIEM TERRÆ.

Pero si á los ojos de los encomiadores de las armas, de los hombres especiales de la guerra no es esto mas que una ilusion inocente, un sueño dorado; si ahora como antes, al abrir un boquete en los

Pirineos, toda consideracion debe ceder á la mejor defensa del pais, porque ahora como antes podemos ser invadidos sin motivo por los modernos galos, con la historia en la mano les haremos ver que ninguna invasion ha sido rechazada en esas cordilleras; que todos los pueblos conquistadores las han salvado sin obstáculo, y se han derramado por la península con mayor ó menor rapidez y ventura, segun la resistencia que se les ha hecho en el interior por sus valientes é indomables moradores. La nacion que cuenta en su territorio con ciudades como Sagunto y Numancia en lo antiguo, como Zaragoza y Gerona en lo moderno: que luchó setecientos ochenta años contra el poder agareno hasta expulsarlo á sus primitivos arenales; que sin ejércitos, sin plazas de armas, sin recursos, sin gobierno batalló contra el Capitan mas temible que ha producido el genio de la guerra, y humilló sus orgullosas huestes, ya tiene aprendido de sobra cómo y donde se defiende su independencia, cómo y donde se sostiene y vindica su dignidad ultrajada, cómo y donde se vence al enemigo con gloria propia y afrenta agena.

Y no se nos diga que los hombres de la ciencia han pronunciado su anatema contra la nueva abertura de los Pirineos, porque los hombres de la ciencia se equivocan como otros cualesquiera, cuando en su fallo preside la preocupacion, el espíritu de cuerpo ó de tradicion, ú otra causa que ofusque el entendimiento. Hombres de ciencia eran los que en la junta magna de Salamanca examinaron el atrevido proyecto del insigne Colon, y digeron un solemne desatino. Hombres de ciencia se consideraban los inquisidores de Roma, que arrojaron al célebre Galileo la abjuracion de su doc-

trina sobre el giro de la tierra al rededor del sol, y cometieron una barbaridad: bien que de ella ha quedado altamente vengado el eminente fisico con aquel «E pur se muove» que ha trasmitido á la posteridad en proverbio la ignorancia y tiranía de sus estúpidos opresores. Hombres de ciencia, y aun de la ciencia eran los que en 1804 informaron al emperador Napoleon contra el pensamiento del ingeniero Fulton para dar impulso á los barcos por medio del vapor, calificando esta idea de absurda y loca, y el vapor se ha enseñoreado de los mares y de la tierra y ha suprimido las distancias. Hombres de ciencia... pero ¿á que cansarnos en la enumeracion de los grandes errores de los sabios? Seria cosa de nunca acabar.

Por mas que toquen á rebato los contrarios del túnel de los Alduides, no lograrán levantar el somaten de los pueblos, porque el sentido comun dice á todos que donde hay ya tantas puertas abiertas, una nueva ventana no hará peligrar el sólido edificio en que se alberga la gran familia española. Abrase, pues, la ventana que desde ella se divisa un magnífico paisage, una tierra de promision para los que han de visitarla, y no hay razon ni pretexto siquiera para privarles de tan grande beneficio y comodidad solo por la aprension de los tímidos y preocupados, ó por el sórdido interés de los que pretenden que todos entren y salgan por el pasadizo de su casa, bueno ó malo, corto ó largo.

¡Adelante, navarros! Aurera mutillac!

Traspasa el alta sierra, ocupa el llano, y que no te detengan en tu intrépida marcha ni las murmuraciones de la envidia, ni los gritos desesperados de la cólera, ni las amenazas y convulsiones de la ira. ¡Adelante!

Pero ya es tiempo de que nosotros pasemos tambien adelante, y tratemos esta cuestion bajo el aspecto comercial.

«Las vias férreas deben ser trazadas en el mismo sentido y en la direccion que siguen los grandes movimientos de viajeros y mercancías dirigidas del centro á las estremidades del territorio. El signo distintivo de los nuevos instrumentos de locomocion consiste en una fuerza de atraccion irresistible á la cual todo cede, que se ejerce á grandes distancias, transforma la industria, cambia las costumbres, y que podria muy bien comprometer graves intereses, si el gobierno no estuviera de por medio para evitar las transiciones é impedir los cambios bruscos en la situacion económica del país, interviniendo en la eleccion de los trazados mas convenientes segun las necesidades de la circulacion ya existente, sin hacer ensayos que puedan turbar ó contrariar su curso. Por otra parte, ¿qué motivos pueden alegarse para luchar contra la marcha natural de las cosas, creando de una manera artificial y ficticia una nueva distribucion de la riqueza? Esta distribucion no se efectúa por la casualidad ni segun la voluntad ó el capricho de los productores ó consumidores. ¡A cuántos obstáculos, resistencias y descontento siempre creciente no nos espondriamos, si se quisieran atacar los hábitos establecidos, formados hasta cierto punto por sí mismos y necesariamente, si se tuviera la pretension de destruir lo que el tiempo ha creado, queriendo modificar el curso natural de las cosas! ¿No creéis que sería esta una obra difícil de emprender; una lucha peligrosa para sostenerla, y sobre todo un hecho impolitico, tan malo por el efecto material, como por el moral que produciria? Creo, pues, que la mejor

direccion de un ferro-carril es aquella que se presta y se amolda mejor al movimiento habitual de la circulacion, porque perturba menos su curso, respeta la posesion, los derechos adquiridos, y va por consiguiente á buscar las mercancías y viajeros allí donde afluyen, allí donde las grandes corrientes de los trasportes ordinarios se hallan ya establecidas desde mucho tiempo.»

Esta doctrina del Sr. Conde Daru, publicada por los adversarios del camino de los Alduides, para probar la necesidad de que se construya la sola via del Norte de España, que termina en Irun, es precisamente el texto menos favorable que pudieran haber elegido; porque la grande corriente de los viajeros y mercancías de Navarra, Aragon, Rioja, y otras provincias contiguas jamas ha seguido otro curso que el de Baztan para desaguar en el vecino Imperio; y en estos últimos años esa corriente ha sido tan copiosa y abundante, que sin exageracion puede compararse á la del caudaloso Rhin. Dar, pues, á esta corriente la direccion violenta que se pretende, es perturbar la marcha natural de las cosas, creando de una manera artificial y ficticia una nueva distribucion de la riqueza; es atacar los hábitos establecidos formados por sí mismos y necesariamente; es violar la posesion y los derechos adquiridos.

Para prevenir la fuerza incontrastable de estas razones, que desde luego vislumbraron los patrocinadores del privilegio y monopolio que pretenden crear en favor de aquella via, afirman que, si se hace el camino de los Alduides, no se hará el del Norte, á causa de que no será posible que se sostengan dos vias férreas tan próximas una á otra. Nosotros creemos todo lo contrario, opinamos que

habrá vida y circulación suficientes en España para mantener ambas comunicaciones; y para convenirse de esto, basta examinar las ricas provincias, los feraces territorios que enlazan y comprenden en su extensa red estas dilatadas líneas; pero aun cuando así no fuera, existiendo como existe un contrato solemne para la construcción del camino del Norte hasta Irun, habiéndose ya principiado con actividad los trabajos, según se dice públicamente, ¿porqué no se ha de concluir? ¿Son por ventura en España los contratos celebrados con el Supremo Gobierno un juego de niños, que pueden dejarse ó tomarse al arbitrio de cada uno? Porque vano y especioso pretesto sería, como lo probaremos después más estensamente, el que se ha querido hacer valer por medio de una interpretación violenta de la ley de la concesión de dicho camino. La obligación de los empresarios es clara y terminante, y no admite excusa ni tergiversación ninguna.

Pero que no se asusten por esto los mopolizados del movimiento y de la corriente mercantil, porque vamos á sacarlos del atolladero. Con grandes elogios han hecho segunda edición del artículo que publicó en el MENSAGERO DE BAYONA monsieur Alexandre Leon de Burdeos, ó de San Sebastian, ó ambas cosas, lo que gusten, para desacreditar el proyecto de la construcción del camino de los Alduides, presentando cálculos del excesivo coste que ha de tener, de las dificultades casi insuperables que hay que vencer, y sobre todo de la grande imperfección que, aun construido, ha de llevar consigo por la extraordinaria pendiente que es imposible evitar. Y en tales términos aprieta la cuña el espresado señor, que entre otras muchas cosas

todas favorables á su cliente, el camino esclusivo del Norte, dice lo que sigue: «Ante un exámen serio, la economía de tiempo se desvanece, así como se ha desvanecido la economía del dinero. Cuando sea necesario vencer rampas desconocidas en Francia hasta ahora, y de las que los autores no citan más que un ejemplo en Italia; cuando se deba modificar el sistema de tracción para unir dos locomotoras en diversos puntos del trayecto, bien pronto se hará perder á los viajeros más de hora y media. En cuanto á las mercancías, se necesitarán ocho convoyes para remolcar lo que se remolca de una vez en un camino ordinario; por consiguiente las mercancías tardarán por término medio para llegar á Pamplona, cerca de ocho veces más tiempo del que necesitarían por la otra vía.»

Del precedente texto que los amigos del referido camino del Norte han propagado en los escritos como artículo de fé, se infiere necesariamente que el de los Alduides no solo no ofrecerá ninguna ventaja sobre el otro ni á los viajeros ni á las mercancías para ir á Francia, sino que también le será inferior en todos conceptos. Pues entonces, diremos nosotros, ¿á qué tanta alarma y ruido? Si los tercios de los navarros y los atrevidos franceses se obstinan en gastar el dinero neciamente, y si después de gastado ó malgastado, se empeñan en pasar por ese «despeñaperros,» ¿qué os importa á vosotros? Con el tiempo irán cayendo del asno. Si, pero decís, cuando de aquí á cien años el Estado se cargue con este «mochuelo,» tendrá que gastar inútilmente en la conservación del trozo que toque á España. Porqué? Si no le conviene admitir la herencia, la repudia dejándola á la voluntad del



primer ocupante, y en menos tiempo del que cueste atravesar á pié el agujero del monte, desaparecerá como por encanto todo el hierro, y si aun se quiere mas, todo el material aprovechable: que en esto de heredar, ó percibir mandas y legados á beneficio de inventario, tan buenos somos los navarros, como los guipuzcoanos ú otros cualesquiera. Quede, pues, sentado que por confesion propia, que releva de toda prueba al contrario, los opositores de dicho camino reconocen que el comercio de San Sebastian ni el de ningun otro puerto español nada tiene que temer de él, supuesto que ni los hombres ni las cosas han de comunicarse por un punto tan caro, largo y poco atractivo.

Comparen, pues, ahora nuestros lectores con este mezquino porvenir que auguran al tal camino, las siguientes fatídicas palabras que se estamparon en el número 97 de EL COMERCIO, periódico que se escribe en dicha ciudad, correspondiente al 21 de Febrero último. «Abrid esa funesta via de los Alduides; dejad arrinconado á todo el litoral de Cantabria, despues que le hayais quitado todo su comercio terrestre; herid al de Cataluña; arruinad toda esta marina española, enviad á Bayona los cereales y los caldos de Navarra, Rioja, Aragon y parte de Cataluña; penetrad al comercio francés en el corazon de España. ¿Cuáles serán las consecuencias de vuestra obra? Meditadlo y vuestra conciencia os lo dirá.» Ya lo tenemos meditado y vamos á deciros las consecuencias.

Los cereales y caldos de Navarra, Rioja y Aragon que estos últimos años se han llevado á Francia por el camino de Baztan han producido una suma tan cuantiosa, que despues de haber pagado con ella las compras de géneros que se han podido hacer

allí para el consumo de las mismas provincias, todavía han dejado un gran alcance, que ha sido necesario á los franceses saldar con plata, y de aquí la grande abundancia de napoleones que circulan por estos países. Una buena parte de esa plata ha servido para pagar el azúcar, cacao y otros artículos de ultramar que los habitantes de dichas provincias se han visto forzados á comprar en San Sebastian en virtud del derecho diferencial ó beneficio de bandera, con que se halla favorecido ese puerto asi como todos los demas de España; derecho que segun confesion del referido periódico ha subido en los años de 1855 y 1856 á la enorme suma de 12.728,331 rs. 70 céntimos.

Los maestros y doctores de la economia política desde Smith y Say hasta Bastiat y Cobden califican los derechos protectores de toda clase de una expropiacion que se hace á los consumidores, ó sea, la inmensa mayoria de los habitantes de una nacion, á favor de unos pocos privilegiados; y como la economia política es una ciencia que se estudia en España, y aun se exige para ciertas carreras, debemos suponer naturalmente que esa doctrina es cierta y exacta en su esencia y consecuencias. Dejando sin embargo por ahora las que se pudieran sacar legítimamente para la cuestion que nos ocupa, y respetando ese derecho diferencial, observaremos que sin el envio á Bayona de las producciones agricolas, que EL COMERCIO de San Sebastian considera como la mayor calamidad que puede suceder á su puerto y otros españoles, hubiera sido imposible á los navarros, aragoneses y riojanos comprar la estraordinaria cantidad de géneros referidos; porque los productos se compran con productos, y esa animacion, esa vida que se ha notado

en el mencionado punto, ese aumento progresivo de su riqueza, no se habrían verificado sin el expresado envío ó exportacion.

Los navarros, que saben donde les aprieta el zapato, no son tan inocentes que vayan á creer que esos doce millones y pico de los derechos diferenciales han quedado en beneficio de los compradores como se supone, pues aunque algo se les habrá repartido, la mayor porcion ha debido guardarse por los comerciantes de San Sebastian, porque de otro modo ninguna ventaja habrían tenido sobre los de Bayona. Y esto es justo y legitimo: el trabajo debe ser recompensado, el capital retribuido.

De lo dicho se infiere que la grande exportacion de frutos que se ha hecho en estos años para Bayona, no ha arrinconado el litoral de Cantabria, no le ha quitado su comercio, no ha herido al de Cataluña, no ha arruinado la marina española, sino que ha sucedido todo lo contrario, y que las fatídicas predicciones ya citadas han quedado reducidas á una pura declamacion, á una figura de retórica.

Infírese tambien forzosamente que, si se realiza el proyecto del camino de los Alduides, y esa esportacion de frutos continua por él, producirá los mismos efectos aunque en mayor escala; esto es, causará la prosperidad de las provincias esportadoras, y aumentará en la misma proporcion el comercio de géneros ultramarinos de San Sebastian, con el que nunca podrá competir el de Bayona, existiendo como existirán los derechos diferenciales.

Pero se dice en contra de esto que el mercado para los vinos de Navarra no está en Francia sino

en Guipúzcoa y en otros países de ultramar; mas sobre que la exportacion de esa provincia para el vecino imperio consiste en otros muchos artículos de produccion y no solo en dicho líquido, segun se ha manifestado antes, la experiencia de los años anteriores ha probado suficientemente que nada se ha extraido para ultramar, sin embargo de que los precios del vino estaban sumamente bajos. Pensar, pues, sin mas datos en semejante exportacion y fundar cálculos aventurados de lo que podrá ser en lo sucesivo, no es mas que una esperanza ilusoria, inaceptable á los navarros. que necesitan mas que esperanzas para arreglar la marcha de su cultivo. Vengan los ultramarinos, como vienen los franceses, á comprar todos los años aquel precioso líquido; soliciten, insten porque se les venda, como solicitan é instan estos, en términos que aun quisieran mas; y entonces comenzarán á creer los navarros en esa negociacion de ultramar, en esa tierra de jauja descubierta ahora por el periódico de DONOSTIA.

En el mismo caso se hallan los aragoneses, y los cosecheros de ambas provincias, que venderán en el año actual sobre dos millones de cántaros, ó arrobas castellanas de vino, reportarian mayor utilidad, si existiendo el camino férreo de los Alduides, pudieran hacer por él un transporte mas económico. ¿Y qué será cuando aumentándose, como se aumenta cada dia el cultivo de la vid en los muchos terrenos vírgenes á que puede extenderse, se duplique y triplique la actual produccion del vino? El consumo de Guipúzcoa, que por otra parte se halla muy restringido con los exorbitantes derechos provinciales cargados sobre los caldos de las demas provincias españolas, no basta para fomen-

tar como corresponde este ramo de producción, y si no se le proporciona salidas seguras como las del amplio mercado que afortunadamente goza hace algún tiempo en el imperio francés, volverá á languidecer en la mayor postración. ¡Qué espectáculo tan lisongero el de aquellos benditos tiempos en que el cultivador de viñas tenía que arrojar á la calle una cosecha entera para embasar la nueva!

Si, pero se replica: «no tomemos lo eventual y pasajero por lo ordinario y permanente. Los derechos de introducción respecto á caldos y cereales, no se exigen hoy en Francia al importar allí esos artículos, por efecto de las necesidades presentes, y si vuelven á ser exigidos, es bien seguro que los navarros no tendrán mucha gana de llevar á Francia los frutos de su país, por mas caminos de hierro que les abran por los Alduides.»

Con tal que los franceses los comprenden entonces como ahora, ningún inconveniente tendrán los navarros en hacer esa conducción, porque siempre será de cuenta de los primeros. ¿Que no comprarán? Nosotros creemos que sí, porque una vez habituado el país á los vinos navarros y aragoneses, una vez establecida en grande escala la contratación de este líquido, que era lo difícil, seguirá la venta, aunque se restablezcan los derechos de entrada. ¿Y no pueden ser estos mucho mas moderados que antes, atendida la propagación de los buenos principios económicos que de algún tiempo á esta parte se nota en el vecino imperio? ¿No pueden desaparecer para siempre las barreras y obstáculos que se han opuesto hasta ahora á la prosperidad de las naciones?

Oigamos sin embargo la excelente teoría que contienen las siguientes palabras que se leen en

el núm. 99 del citado periódico de San Sebastian. «No basta exportar, dice: el que exporta procura el retorno, porque á esto se reduce el comercio. ¿Qué nos traería el comercio francés por los Alduides? ¿Traería caldos? No. ¿Traería los frutos de nuestras colonias! ¡Qué horror! Recibir esos frutos del extranjero, y por buques extranjeros, porque al comercio español se le privase de los medios de comerciar, y que esta privación le viniese de la ignorancia ó del egoísmo de los españoles.» Y como ahora se exporta de Navarra y Aragón todo cuanto se puede, es decir categóricamente que hay ignorancia y egoísmo en todos los exportadores, y que en concepto del tal periódico sería mucho mejor que los frutos exportados se perdieran en España solo por no dar á los franceses la facilidad de comerciar con nosotros. ¡Y á esto se llama raciocinar! ¡A esto defender los intereses españoles! ¡Honor á la teoría! ¡Gloria y prez á El Comercio de San Sebastian!

Y en retorno de esas producciones exportadas; no sabe este lo que se importa de Francia? ¿No vé lo que está al alcance del mas topo? Ya lo hemos dicho antes; lo que no puede saldar la Francia con los géneros de su industria, lo salda con plata, y no hay por ahora apariencia ninguna de que esta mercancia se rehuse ni aun por los recalcitrantes guipuzcoanos.

Cuando un camino tiene tales condiciones de vida y porvenir, cuando además reúne la ventaja de poner la corte de España en comunicación con las otras de Europa en mucho menos tiempo que por el del Norte, supuesto que desde Madrid á la frontera de Francia por la vía de Zaragoza pueden economizarse con una fácil mejora en el trazado hasta

207 kilómetros, necesariamente tiene que hacerse mas tarde ó mas temprano. Preguntad á los viajeros que desde el centro de la Peninsula se vean precisados á ir á esa nacion, si les conviene marchar por el largo rodeo de Valladolid, Burgos, Alasua y San Sebastian, ó por la via recta ó casi recta del ferro-carril de de Guadalajara, Sigüenza, Calatayud, Tudela, Pamplona y los Alduides, y su respuesta será la mejor leccion y enseñanza de lo que mas interesa al bien general.

Y no se nos arguya con que esa rapidez será ilusoria, pues que, segun nuestra propia confesion el ramal por los Alduides tendrá tan grandes imperfecciones, que será poco menos que nulo. Nosotros no hemos reconocido esas imperfecciones y únicamente las hemos mencionado para demostrar las contradicciones monstruosas en que han incurrido nuestros adversarios, que á trueque de acumular argumentos contra dicho ramal, no han reparado que se destruian los unos por los otros como se destruyen y desaparecen las olas del mar. Por lo demas es incuestionable que la misma pendiente que dificulte la venida de Bayona á las personas y mercancías, facilitará la ida desde Pamplona, y será beneficiosa para los artículos que hayan de transportarse, que son de grande peso y módico valor, al propio tiempo que no perjudicará gran cosa á los géneros que se importen, por su reducido volumen y alto precio. Quede, pues, sentado que aun bajo este concepto el camino de los Alduides nada tendrá de oneroso á los intereses generales, españoles y franceses.

En las vías férreas que enlazan á las naciones entre si, hay que atender muy particularmente á la conveniencia especial de cada una de ellas para

convinar el punto ó puntos mas útiles en que deba hacerse el empalme. No basta que los españoles queramos que este punto sea único y que se verifique por Irun: es necesario tambien que los franceses opinen de la misma manera. Pero si estos, ademas de ese enlace, que admiten gustosos, pretenden que se ejecute igualmente el de los Alduides, como puede suceder fácilmente, vista la marcha que este negocio sigue en el referido pais, ¿hay razon ni justicia, ni aun pretesto decoroso para negarnos á una pretension tan moderada? Reflexionen bien esta situacion los detractores del proyecto del espresado camino, y verán, si no les ciega demasiado la pasion, que el pueblo español, interesado en conservar como hasta aquí las relaciones de amistad y benevolencia que le unen tan estrechamente al francés, no puede menos de asociarse á su pensamiento, que nada tiene, por otra parte, de perjudicial.

Con lo dicho hasta aquí creemos haber demostrado que el referido camino no puede perjudicar á la dignidad de la nacion española ni á la defensa de su territorio; no puede ser contrario á su comercio, á sus intereses, á su prosperidad. Restanos ahora hacer ver de la propia manera que la cuestion de legalidad, el derecho de los concesionarios de la línea del Norte han de quedar ilesos, aunque se realice el proyecto.

Los derechos y las obligaciones de los contratantes han de estar clara y terminantemente especificados en el contrato, ó han de ser una consecuencia forzosa de los pactos y condiciones espresados en el mismo, cuando no proceden de su naturaleza intrínseca: este es un principio de jurisprudencia que no admite contestacion. Y pregun-

tamos ahora, ¿en el contrato celebrado para la construcción de la vía férrea del Norte, que arranca desde Madrid para terminar en Irun, se pactó por ventura que no pudiera hacerse ningún otro camino para comunicarnos con Francia? ¿Se pactó que los concesionarios de esa vía tendrían el privilegio esclusivo de explotar todas las corrientes de personas y mercancías que se trasladen á esa nación? ¿Qué ejercerían tan monstruoso monopolio, tan irritante esclusivismo? Y podrán deducirse legítimamente este monopolio y esclusivismo del texto expreso del contrato, de las condiciones convenidas ó de la naturaleza del convenio? De ninguna manera. Un derecho de tanta magnitud é importancia, tan contrario á los intereses generales de los españoles, no puede sacarse con el gancho de la interpretación, ni aun siquiera debe mentarse, no estando explicita y terminantemente comprendido en los términos del mismo convenio.

Pero se alega por los sostenedores del privilegio que los referidos concesionarios tomaron de buena fé la construcción del camino, creyendo que nunca habría nadie que pensara en la travesía de los Aldudes, y que si no en el texto expreso del contrato, está al menos en la probidad del Gobierno español la obligación tácita de mantenerles en la posesión de esa creencia, y en sus inmediatos resultados, asegurándoles los pingües productos que se prometían en esta especulación.

Negamos resueltamente que los contratistas del ferro-carril del Norte pudiesen abrigar semejante esperanza, y que ignorasen los pasos dados por la Diputación provincial de Navarra para llevar á cabo dicha travesía. Pública fue la petición que esta corporación hizo al Gobierno supremo solicitando au-

torización para el estudio de este trayecto, pública la concesión del permiso, públicos los tanteos y reconocimientos del terreno, públicos los trabajos de los ingenieros; y una publicidad tan lata aleja todo pretesto de ignorancia y rechaza la idea, inocente ó capciosamente propalada por algunos, de una indemnización ó rescisión del contrato. ¡Rescindir un contrato tan solemne, tan magno, íntimamente enlazado con la prosperidad pública solo porque á una de las partes convenga para sus cálculos! ¡Esto si que sería ignominioso á la dignidad de la noble y altiva nación española! No hay temor de que suceda.

Ya que hemos llegado á este punto y que la cuestión de legalidad se ha debatido hasta ahora por un solo aspecto, permitásenos que como navarros, la tratemos también por el de la legislación especial con que se gobierna nuestra provincia. La ley solemne de la modificación de sus fueros, iris de paz, símbolo de la alianza con la patria común, concede en su artículo 10 á la Diputación provincial en cuanto á la administración de los productos, rentas, efectos vecinales y propiedades de los pueblos y de la provincia las mismas facultades que ejercía el Consejo de Navarra y la Diputación del Reino, y además las que siendo compatibles con estas, tengan ó tuvieren las otras diputaciones provinciales de la monarquía. En virtud de estas atribuciones forales la de Navarra, según se ha dicho, ha aplicado los fondos comunes á la construcción de caminos sin haber pedido licencia ninguna al Gobierno Supremo; y solo cuando se pensó en el de Francia por Baztan, acudió á obtenerla en consideración á que tenía que atravesar la zona militar establecida para la defensa de la nación.

El Gobierno otorgó el permiso sin necesidad de elevarse este asunto á las c6rtes, á pesar de que al propio tiempo solicitó y obtuvo Navarra la creacion de algunos arbitrios para la construccion y conservacion de ese camino.

El caso de que ahora se trata es identico: la Diputacion de Navarra está autorizada por la ley foral para emprender el ramal de los Alduides, si el Gobierno Supremo no le contempla opuesto á la defensa nacional, y nada hay que pueda privarle de un derecho tan justo y legitimo. Se nos dirá que en la ley general de ferro-carriles, sancionada por S. M. en 5 de Junio del año último, y su artículo 7.º se manda que toda concesion se haya de otorgar siempre por una ley; pero este argumento tiene satisfactoria contestacion. Todas las leyes generales que se han publicado en España despues de la referida de la modificacion de los fueros de Navarra llevan la condicion implicita de que solo han de observarse en ella en lo que no sean contrarias á esta, que es la base de su organizacion y la norma de todos sus actos públicos. Asi es que, siguiéndose este dogma de jurisprudencia reconocido sin oposicion ninguna por el Gobierno de S. M. la ley sobre la organizacion de los Ayuntamientos, Diputaciones, Consejos y gobiernos de las provincias, la de quintas, las de beneficencia y aun las de la desamortizacion y otras no menos interesantes establecidas en estos tiempos, han dejado de cumplirse en Navarra en la parte contraria á su sistema foral, aun cuando en ellas nada se dice expresamente sobre este particular. Es, pues, aplicable la misma doctrina á la ley de ferro-carriles, que aunque importante, no excede en trascendencia á las que se acaban de insinuar.

Sin despojar á esta leal provincia de uno de sus mas preciosos derechos que viene ejerciendo desde su primitiva incorporacion á Castilla en 1514, no puede obrarse de otra manera en este negocio. La fórmula, tan repetida en la historia de su legislacion, de que sean obedecidas y no cumplidas las órdenes del Soberano, cuando contrarian sus fueros y costumbres peculiares, tiene hoy la misma vida y aplicacion que siempre, y es el áncora de salvacion de sus venerables instituciones. ¿Que seria de estas, qué del sagrado pacto de 1841, piedra angular del edificio social de Navarra, si la máxima de justicia rigurosa que encierra esa fórmula, no fuese ahora una verdad como siempre? Viéndose esta provincia burlada y escarnecida en la parte mas sensible de su honra, en la que mas habia de afectar sus hábitos, sus intereses ¿no tendria razon de sobra para lanzar amargas quejas, y decir con fundamento que se faltaba á la fe prometida, á la palabra de honor empeñada en nombre de esta nacion siempre noble y magnánima?

Compréndese muy bien, sin embargo de lo que se acaba de manifestar, que el Gobierno de S. M., ora mirando á las proporciones que ha tomado la cuestion del ferro-carril, ora deseando que se ilustre suficientemente la opinion de los pueblos con la publicidad de un detenido, concienzudo é imparcial debate, quiera llevarla á las C6rtes: pero tampoco dudamos que, reconociendo estas el derecho inconcuso de Navarra, su honrado proceder, su fidelidad en guardar religiosamente lo que tiene ofrecido y pactado, su inalterable obediencia y respeto á los altos poderes del Estado, su lealtad á la augusta Soberana, sabrán hacerle completa justicia, conservando á su Dipu.

tacion provincial sin menoscabo ni detrimento ninguno el cúmulo de facultades y atribuciones que sigue desempeñando desde la publicacion de la referida ley. Esto es tan propio del hidalgo caracter y grandeza de la nacion española, como necesario y justo tratándose de un convenio que puso fin á las aspiraciones legítimas del pueblo navarro, y lo unió para siempre á la gran familia ibérica.

Hemos destruido los argumentos especiosos, las falsas suposiciones, los fantasmas del patriotismo, perenne sofisma de nuestros adversarios: hemos probado que la pretension de Navarra lejos de inferir agravio á la dignidad nacional, y perjudicar á su prosperidad, la ha de fomentar en grande escala: hemos demostrado con la ley en la mano que es justa, legitima y altamente oportuna, y que no puede ser combatida con las armas de la razon. Añadiremos ahora en resúmen de todos nuestros racionios. El camino de hierro por los Alduides ó es bueno, ó es malo. Si bueno, todos los españoles podrán aprovecharlo con ventaja de sus personas é intereses: si es malo, á nadie sino á Navarra podrá perjudicar en España, supuesto que la parte que pasa por su territorio ha de hacerse á costa de la misma provincia.

Hora es ya de considerar estas cuestiones de alta economía bajo su verdadero punto de vista, la utilidad general. Hora es de cerrar para siempre el ominoso templo del privilegio, y de acabar con el devorador monopolio, monstruo de cien cabezas. Proceder de otro modo es hacer una aplicacion práctica del sic vos non vobis de Virgilio, es esquilmar á los muchos en beneficio de los pocos, es sancionar un despojo inicuo. Si en el reinado de la Segunda Isabel, angel tutelar de los españo-

les, consiguen los navarros coronar la obra de su regeneracion con la abertura de esa via, fundamento de su prosperidad futura, eterna será la gratitud de sus leales corazones.

Mantenedores nosotros de ese paso honroso hemos juzgado necesario romper todas nuestras lanzas en su obsequio, y si por suerte, y contra nuestras esperanzas llevásemos lo peor del combate, siempre nos quedaria la mas pura satisfaccion de haber sostenido la causa santa de la justicia, que no solo es una dama muy hermosa, sino tambien una reina semidestronada, á quien con todas nuestras fuerzas, por débiles que sean, hemos de procurar poner en el goce completo de su soberania absoluta, aun cuando para ello nos sea preciso menudear andanadas á babor y estribor, y repartir tajos y mandobles á diestro y siniestro, llevando empero escrito en nuestra bandera: RESPETO A LAS PERSONAS; GUERRA AL ERROR, A LA IGNORANCIA Y AL PRIVILEGIO EXCLUSIVO.

Pablo Ilarregui.





