

# EL GENIO DE LA LIBERTAD.

LIBERTAD.

TOLERANCIA.

PROGRESO.

Se suscribe en la librería de PEDRO JOSE GELABERT, plaza de Cort, número 38, á 10 reales vellon mensuales en esta isla, y 12 fuera de ella franco el porte.

## CORTES.

### SENADO.

PRESIDENCIA DEL SR. MARQUES DE VILUMA.

*Estracto de la sesion del dia 6 de diciembre de 1853.*

Se abrió á las dos y cuarto, y leida el acta de la anterior fué aprobada.

Fueron aprobados sin discusion los tres dictámenes de la comision de exámen de calidades que quedaron sobre la mesa en la sesion anterior.

Juraron y tomaron asiento en el Senado los señores marques de Gerona, ministro de Gracia y Justicia, y don Jacinto Félix Domenech, ministro de Hacienda, ingresando el primero en la séptima seccion y el segundo en la primera.

### ORDEN DEL DIA.

Continuacion de la discusion pendiente sobre el dictámen de la mayoría de la comision relativo á la comunicacion del gobierno en que se pide se suspenda la discusion sobre el proyecto de ley de ferro-carriles.

El Sr. marques de ARMENDARIZ: Cuando en la sesion de ayer se aproximaba el fin de mi discurso, el señor presidente, que por ser pasadas las horas de reglamento, tuvo á bien suspender la sesion, reservándose el uso de la palabra para la de hoy.

Yo abusaria de la benevolencia del Senado, si repitiese ni una sola palabra de las que dije ayer, porque manifesté cuanto me sugirió mi leal saber y entender.

Hoy no puedo añadir nada, y doy por concluido mi discurso; pero ruego al señor presidente que me permita decir dos palabras que son convenientes para rectificar la equivocacion padecida por un periódico en que se dice que yo lei mi discurso de ayer.

Sabiendo la turbacion que experimento siempre que uso de la palabra ante un cuerpo tan respetable como este, desconfiando de mí mismo, reduje á escrito tres puntos que á mi parecer comprende la cuestion: los lei; pero al momento recogí el papel, diciendo despues sobre cada uno de dichos puntos, lo que el Senado oyó.

Me conviene rectificar ese error involuntario, y ruego á los señores taquígrafos que tomen acta; porque ese mismo periódico, al paso que dice que yo continúo en la mala práctica de leer discursos, me prodiga elogios de que yo me conceptido digno por mi escaso mérito.

El Sr. marques de MIRAFLORES: Soy poco aficionado á rectificaciones; pero la fatalidad, ó sea lo que quiera, me precisa á abusar de la benevolencia del Senado para contestar á cierta alusion del señor marques de Armendariz.

Las poderosas reflexiones de su señoría me hicieron hasta dudar de la razon de la causa que yo defendia. A fé de hombre de honor y de conciencia, confieso que me hicieron tal fuerza, que me he ocupado muy seriamente en las pocas horas que han trascorrido, para decidirme á pensar de distinto modo, ó en otro caso hacinar fundamentos que viniesen á corroborar mi pensamiento.

En efecto, el señor marques ha hecho una reflexion que yo creí gravísima, fundándose en el art. 8.º de la ley de relaciones entre los dos cuerpos, el cual prueba que pueden discutir y votar los proyectos que proceden de particulares, lo cual equivale á poder retirarlos. Este argumento á primera vista parece que tiene mucha fuerza, y no tiene ninguna si se examina el origen de esa que se llama ley de relaciones, la cual se terminó en el Congreso de diputados no estando aun publicada la Constitucion de 57, y cuando habia una sola cámara.

¿Qué fué, pues, lo que hizo esa ley? Cuando se discutió no se la llamó ley de relaciones, como se desprende de la simple lectura de su preámbulo; pero habiendo venido la reforma

de la Constitucion de 57, en la que se establecian dos cámaras á diferencia de la del 12, que solo conoció una, tuvo necesidad de proponer el Congreso (entiéndase que lo hacian las Cortes constituyentes), no una ley de relaciones, sino las bases de un reglamento para el régimen interior de los cuerpos colegisladores. Esto es para mí de gran importancia. Para resolver todo lo que se diga en los artículos 7.º y 8.º de la ley de relaciones, es menester correlacionarnos con los reglamentos de los cuerpos. Creo que esto no admite duda.

Pasando á examinar la cuestion, procuré investigar cuál habia sido la razon de los legisladores al establecer los 13 artículos que tiene la ley de 19 de junio; ó mas bien las bases para los reglamentos de los cuerpos colegisladores, y tuve la desgracia de quedarme en la misma duda. Hubo alguna discusion, aunque ligeras sobre dos ó tres artículos; pero la aprobaron todos conforme proponia la comision.

De modo que no presenta luz alguna la discusion para poner en claro las dudas que hemos tenido en su interpretacion.

Se dice que esta ley es la que fija las bases para los reglamentos, y esto es precisamente lo que yo no sé. Veamos lo que dice el art. 62, en el que se aplica esa base, pues esta es la dificultad cardinal.

El art. 62 consigna que los proyectos que deban su origen á proposiciones de los senadores, sobre los cuales habiese recaído dictámen de omision, seguirán su curso, los demas no lo tendrán si sus autores no los reproducen.

Esto es preceptivo en nosotros, y nos obliga á cumplirlo como senadores. Yo creo que ese artículo debe rectificarse como tambien el 8.º de la ley de 15 de julio de 1837.

Repito que mientras exista el art. 62, hay que cumplirlo estrictamente, porque si bien me hace fuerza la observacion de mi amigo el señor Armendariz, de que esta ley no era sino para las bases del reglamento, sin embargo, mientras exista este artículo, no somos dueños de eludir su cumplimiento.

El Sr. marques de ARMENDARIZ: Doy gracias al señor marques de Miraflores por las palabras tan sinceras que ha pronunciado.

El Sr. conde de MIRASOL: Nos dijo ayer el señor Armendariz que el gobierno á que tuve la honra de pertenecer se adhirió al pensamiento de los senadores que formularon el proyecto de ley, como para aligerar una carga que nos abrumaba.

El 14 de diciembre del año anterior fui honrado por la confianza de la corona, con la cartera de Fomento y la de Marina. Sin embargo del asiduo trabajo que me imponia tan importante cargo formulé un proyecto de decreto sobre caminos de hierro, que aprobado ya, lo llevé á la alta consideracion de S. M. que se dignó rubricarlo y se publicó en 29 de diembre. Nada me apremiaba para esto, pues las Cortes estaban cerradas y la prensa apenas se ocupaba de este negocio.

Aquel decreto abrazaba en mi entender un pensamiento completo, porque despues de tratar de la línea del Norte, se hallaba en los apuntes otra línea mas estensa, mas viva, y que debia compensar con sus productos otro negocio de gran riqueza; de modo que si aquel pensamiento se hubiese realizado, se habria emprendido el camino del Norte, y la empresa hubiera sido sin menoscabo de los intereses del Estado. En la fecha en que se dió el decreto no habia carga alguna que nos abrumase, no habia mas que el deseo de servir al país.

Pero hay mas: en un documento firmado por los señores que formaron la comision, se dice: que cuando en 9 de marzo se discutieron en la comision los artículos presentados en el proyecto, admití yo el artículo 2.º No es exacto yo acepté la opinion que envolvía el artículo 1.º, y en cuanto al 2.º admití el principio de justicia que yo habia conseguido antes, asegurando que los derechos adquiridos de los concesionarios serian respetados.

Como nunca es tarde para defender la honra

propia, el Senado me dispensará que le moleste cortos instantes.

Este documento publicado en 28 de abril, dice entre otras cosas, que se habia tratado de cubrir con la responsabilidad de mi persona las ilegalidades que se habian cometido.

Yo declaro con toda la verdad que cabe en un caballero honrado, que nadie intentó que cubriera yo con mi persona hechos que fueran ilegales. Así lo aseguro al Senado y al mundo entero.

Yo habia propuesto á S. M. una real orden; en la cual se respetaban los derechos adquiridos; pero salí del ministerio el 20 de febrero y discutimos el 9 de marzo; por consiguiente, yo habia dejado ya de ocuparme de los negocios del ministerio de Fomento.

He aprovechado esta ocasion para manifestar que no fui impulsado por exigencias de ningún género, sino que obré en virtud de un estudio anticipado, por convicciones propias y por los datos que me suministró el entendido director de obras públicas, don José de Heceta, todo lo cual me hizo creer, como creo hoy, que mi pensamiento se hubiera llevado á cabo de aquella manera. Tengo ademas otras razones que esponer, y el Senado me permitirá reservarlas para momento mas oportuno.

El Sr. marques de ARMENDARIZ: Declaro solemnemente que nada ha estado mas distante de mi ánimo que ofender la buena reputacion que goza el señor conde de Mirasol; pero las palabras dichas aisladamente tienen un sentido difícil de explicar: yo necesito recordar las que precedieron, y se verá que no habia motivo alguno para que se creyese ofendido el señor conde de Mirasol.

Yo dije que los oradores que habian usado de la palabra habian pintado con colores demasiado vivos el estado de alarma en que se encontraba el país, y que tal vez por el abuso que se hacia en las concesiones de ferro-carriles hubo algunos señores senadores que presentaron un proyecto, y el gobierno, á pesar de la especie de censura que lleva consigo el uso de la iniciativa de los cuerpos colegisladores, se asoció á este proyecto sin duda para aligerar la carga que le abrumaba. Las espresiones antecedentes no hacen mas que pintar la gravedad de la situacion. Por consiguiente espero que el señor conde de Mirasol quedará completamente satisfecho.

El Sr. conde de MIRASOL: Yo estoy satisfecho con las palabras del señor marques de Armendariz; pero lo que aquí se dice, se escribe se publica, circula, y necesita por lo tanta contestacion.

El Sr. INFANTE: Ruego á los señores senadores que presten atencion á lo que voy á decir respecto á la cuestion pendiente, la mas grande, la mas importante que han tratado en estos últimos tiempos las Cortes españolas.

La mayoría de la comision ha estado oyendo á seis señores, tres de ellos ministros de la corona y otros tres senadores, que han hablado todos en contra del dictámen de la comision. Difícil me será seguirles en sus elocuentes discursos pero hay una cosa muy importante que advertir en primer lugar y es que en la cuestion de derecho todos han dado la razon á la mayoría de la comision. Pues bien, si el derecho está de nuestra parte yo haré ver al Senado que los hechos tambien ceden en nuestro apoyo.

De tal manera en esto asi, que en un solo artículo de la Constitucion, en el artículo 36, se dice que la iniciativa en asuntos de contribuciones ni con el crédito corresponde unicamente al Congreso, y, señores, de buena fé, en el proyecto de ferro-carriles, ¿qué hay que

se roce con las contribuciones ni con el crédito? Es solo una ley de pura administracion y si los individuos de aquella comision erraron, han errado el Senado, los ministros, el Consejo real y todos cuantos han traído á este sitio cuestiones de esta naturaleza. En prueba de ello tengo aquí todos los proyectos de ley, todas las proposiciones que se han hecho en el Senado que se rozan con las cuestiones de credito; proyecto de ley sobre establecimiento de bancos; proyecto de ley relativo á la beneficencia; proyecto de ley sobre provision de prevenidas; proyecto de ley sobre arreglo del clero; proyecto de ley sobre pago de intereses á los capitales invertidos en obras de riego; proyecto de ley de reemplazo ó sea contribucion de hombres y dinero y proyecto de ley sobre retiros de militares. Luego la práctica esta en favor de la comision, luego el artículo 36 de la Constitucion no ha sido barenado.

Algunos señores senadores han hablado aquí de pasiones solo porque en la improvisacion suelen decirse cosas que no siempre son exactas, como sucede en el presente caso.

Este proyecto de ley sobre ferro-carriles nació muy humilde, y nació así porque fuí yo quien lo inicié. Recordarán los señores senadores que en aquella sesion célebre en que se aprobó la proposicion por unanimidad, se acordó que se ventilase en este sitio, y puede decirse que la cuestion de ferro-carriles ha sido el niño mimado de esta cámara, y la razon la saben perfectamente todos los señores senadores. No ha habido pasion, no ha habido deseo de atacar á los ministros presentes; el único deseo que hay es que se apruebe la ley y que aprobada se lleve á la cámara de los diputados.

Hay aquí dos cosas inconciliables, el proyecto presentado por el gobierno en el Congreso y el iniciado ya en esta Cámara á consecuencia de haberse hecho veinte y dos concesiones de caminos de hierro con la seguridad de que no se realizaria ninguna con capitales españoles, y nosotros sabemos que los extranjeros no vendrian á emplear su dinero en esta clases de empresas hasta que por una ley se hiciese la concesion especial de cada camino. Diré que la cuestion batallona de los caminos de hierro, usando la misma espresion que usó el señor ministro de Fomento, fué el camino del Norte, camino que sabemos no se ejecutaria mientras no se concediese por medio de una ley. Se buscaron capitales en Inglaterra, por este motivo no se hallaron; se buscaron en Francia y tampoco se hallaron sin esa circunstancia. Ignoro las causas que influirian en esto; pero lo que sí puedo asegurar es, que con capitales españoles nunca tendremos caminos de hierro. En prueba de ello es indudable que en este recinto se encuentran los hombres mas ricos de la nacion, y sin embargo,

no hay uno que tenga acciones de caminos de hierro.

Queda, pues probado, que con fondos españoles no se llevarán á cabo nunca de estas vías de comunicacion. A pesar de esto voy á hacer una comparacion; la navegacion del Ebro, será una empresa mejor ó peor; pero en ella estan representados por una tercera parte los capitales franceses, por otra tercera los capitales españoles. ¿Y en qué consiste esto? En que esta empresa debe su origen á una ley.

Han dicho los señores marqués de Cáceres y marqués de Armendariz, que esta cuestion nació en el Congreso; pero estos señores no ignoran lo que el artículo 92 del reglamento de aquel cuerpo establece, y es que los proyectos de ley que promuevan los señores diputados tienen que reproducirse en la siguiente legislatura. Ocurrió que cerraron ó sedisolvieron las córtes, y no ha tenido lugar lo que en el prevenido artículo se dispone.

Si acaso se pregunta por qué emprendimos constantemente este trabajo? contestaremos que lo emprendimos porque veíamos lo que estaba pasando en nuestro pais, y queríamos que se hiciese lo que se ha hecho en todos los demas de Europa; y ya que me ocupo de otras naciones debo decir que se habla mucho de una ley general de ferro-carriles; en ningun pais hay semejante ley. Tanto en la Inglaterra como en Francia, como en Bélgica todas las concesiones de ferro-carriles se hacen siempre por leyes especiales. Hoy mismo el emperador de los franceses, á pesar de haber reasumido alguna mas autoridad, voy á decir al Senado lo que hace relativamente á este punto.

En el artículo 4º de un senado-consulta de 23 de noviembre de 1852 promulgado el 25 del mismo mes, se establece, que cuando las empresas hayan de comprometer el crédito á los fondos del tesoro, hubiese de proceder una ley á la ejecucion de las obras.

Nosotros no tenemos nada de esto y lo deseamos y lo queremos en bien del pais. ¿Y para esto hay tanta dificultad, y á esto se oponen los señores ministros, diciendo que con nuestro proyecto no habrá nunca caminos de hierro en España? Con el sistema de sus señorías es con lo que nunca los habrá. Nosotros nos apoyamos tambien en la ley de contabilidad de 20 de febrero que solo considera obligatorio y exigible al Estado lo que se comprenda en la ley de presupuestos ó en otra especial. ¿Pues que se puede sacar dinero de los españoles sin intervencion legítima de las Córtes? Y si se dice que de ese modo no habrá caminos, será porque las Córtes estén cerradas, y eso es fácil de remediarlo: si logramos que se esploten dos caminos por año, no habremos adelantado poco. Por el sistema del gobierno se quiere que se hagan bien 22 caminos de hierro con un simple artículo. Y cuenta que el proyecto de los caminos que se han de hacer se refiere á los particulares, no á los que el gobierno haga por sí.

Es decir, que en el proyecto del ministerio se pide una ley de confianza; y aun cuando quisiéramos dársela al actual, no sabemos quienes le sucederán, y no podemos dar votos de confianza al ver que este año, y todavía no ha concluido, llevamos ya cuatro ministerios. No debemos, pues, abandonar nuestro pensamiento que ha sido patriótico y moral, el de que tengamos caminos de

hierro que, como he indicado antes, no podremos conseguir sin capitales extranjeros.

Dijo el señor ministro de Fomento que con nuestro sistema se frustraria porque su explotacion es á consecuencia de una ley; tampoco se frustraria el de Játiva, pues no sería yo el que se opusiera á un proyecto que se presentara para continuarle en la forma en que se ha establecido. Además, señores, ya que no tenemos sobre ferro-carriles mas que la ley de febrero de 1850, y que ya ha sido infringida, ¿cómo no hemos de acudir á llenar el gran vacío que todos conocemos?

Dijo el señor ministro de Gracia y Justicia que en todas las naciones regidas constitucionalmente ha habido conflictos como el en que nos encontramos. Es verdad, recuerdo algunos de ellos: pero todos han sido de las cámaras entre sí, no ocasionados por el gobierno, y así sucede en la actualidad: nuestras cámaras con su buen juicio y el de sus comisiones mistas han resuelto siempre con facilidad las cuestiones que le han ocurrido. Pero no debemos pasar por el que ocasiona el gobierno, pues de consentir que se abra esta brecha á nuestra prerogativa, lo que hoy no será mas que un agujero, dentro de algunos años será la puerta de Alcalá.

Así, pues, cada senador ponga la mano en su corazon para dar un voto y emita lo que le dicte su conciencia. Yo, como la íntima conviccion de que solo podremos tener caminos de hierro en España como una ley hecha en Córtes para cada uno de ellos, espero confiadamente que el Senado aprobará el dictámen que se discute, de la mayoría de la comision.

El señor conde de LUCENA: Pido que se pregunte si el asunto está suficientemente discutido.

El Sr. PRESIDENTE: Se preguntará después que haya concluido de hablar el señor ministro de Fomento, que tiene la palabra.

El Sr. ESTEBAN COLLANTES, (ministro de Fomento): A medida que vamos adelantando en este debate se vienen demostrando las conclusiones siguientes: que esta no es una cuestion de ferro-carriles y que de la manera que el gobierno ha propuesto la cuestion pueden salvarse todos los conflictos, y evitarse todas las dificultades ya respecto á lo pasado ya respecto al porvenir.

No es cuestion de iniciativa, porque no la conocemos; no es de prerogativa, porque no la atacamos, no es tampoco cuestion constitucional, porque nosotros respetamos la Constitucion.

Y la prueba de que no es ninguna de estas cuestiones, lo demuestra el hecho de que conforme ha ido avanzando la discusion, ha ido apartándose del terreno en que se la colocó en un principio. Si se hubiera creido que la cuestion era de iniciativa y de prerogativa; no se hubiera apartado ni un punto de este terreno. No es esto decir que se han hecho mal los que la han tratado bajo distintos puntos de vista; al contrario; esta conducta es plausible, porque la cuestion ha sido considerada como grave y trascendental.

Aquí, repito, no se trata de una cuestion de iniciativa ni de prerogativa del Senado, sino de que el Senado, en uso de sus facultades, dirima un conflicto que no nace de una ley, sino de la cuestion misma.

Que nosotros no hemos tratado de evitar la cuestion de ferro-carriles, lo

prueba nuestra misma conducta; pues no hemos dejado pasar 24 horas después de abierta la legislatura sin llevarla al Congreso. En esto podrá haber habido error, pero de ningun modo falta de deseo de que el asunto se ventile y resuelva. Al llevarlo allí, no hemos quitado al Senado la facultad de discutirlo en su dia con la misma amplitud que el otro cuerpo colegislador; y tan cierto es esto, que algunos de los señores senadores que han usado de la palabra en contra han dicho que si hubiéramos acudido al Senado antes de presentar el proyecto al Congreso para que dirimiera el conflicto, hubieran absuelto al ministerio sin tener en cuenta que tan pronto como hemos sabido que el Senado trataba de discutir su proyecto de ley, hemos venido aquí á procurar que evite ese conflicto. Por manera que los que creen que si antes hubiéramos venido aquí, hubiéramos merecido la absolucion de este cuerpo, están en el caso de darnos su voto, aprobando la conducta del gobierno.

Aquí no hay, vuelvo á repetir, una cuestion de prerogativa, sino una cuestion de etiqueta. ¿Y por una cuestion de etiqueta hemos de esponernos á los conflictos que indicaba el mismo señor Ros de Olano? ¿hemos de dejar de resolver una cuestion tan importante? ¿ha de surgir de ella, como decia su señoría la muerte del Senado ó la del ministerio? ¿Para cuando se reservan la generosidad y el patriotismo, si no se ha de hacer uso de esas virtudes en la solucion oportuna del conflicto en que nos encontramos.

Tambien ha dicho el señor Ros de Olano que hasta cierto punto estaba prejuzgada por el Senado: que teníamos ya tres sentencias contrarias, y que apelábamos para la cuarta. Esto no es exacto, porque lo que puede decirse es que hay autos interlocutorios, pero no sentencia, hasta que el Senado pronuncie en cuerpo su fallo.

Los autos de sustanciacion que han mediado sin tener á la vista los antecedentes necesarios, no influyen de modo alguno en la cuestion que con mas copia de datos propone el gobierno en este momento.

No contesto directamente á otros varios argumentos que ha espuesto el señor general Ros de Olano, porque debiendo ocuparme del discurso pronunciado por el señor presidente de la comision, en la contestacion que dé á este irá envuelta la del señor Ros de Olano.

El señor senador Infante, partiendo á mi juicio de un principio equivocado, y fundándose en la suposicion de que el gobierno no quiere discutir la cuestion de ferro-carriles, ha deducido consecuencias que son completamente falsas con relacion al ministerio actual.

Examinando su señoría el art. 36 de la Constitucion, ha dicho una cosa que favorece completamente las opiniones mas extremas en favor de la iniciativa del Congreso en estas materias, no obstante que en apoyo de la opinion que ha querido sustentar, ha leído un gran número de proyectos de ley, que afectando al crédito de una manera indirecta, no se han discutido primero en el Senado.

El señor general Infante no ha leído ningun proyecto de ley relacionado con el crédito que no haya ido directamente al Congreso; y no entro en este punto para contestar á S. S. el cual ha concluido uno de sus períodos con estas palabras que he copiado testualmente:

«cuando se diga lo que se ha de pagar, entonces se oirá al Congreso.» Es decir, señores, que cuando se trate de establecer principios fundamentales en las leyes, pueden presentarse indistintamente en uno ú otro cuerpo; pero si tienen necesidad de algun desenvolvimiento particular por medio de leyes sucesivas, y en estas se dice lo que se ha de pagar, entonces deben ir primero al Congreso. Estamos de acuerdo; pero su señoría trata la cuestion en el mismo terreno que hace algunos meses, sin conocer la diferencia que hay entre las circunstancias de ambas épocas, la cual hace que el gobierno haya llevado al Congreso esas, pues en ellas se dice que hay que pagar, y cuanto, y hasta añade el modo de hacerlo.

Se ha dicho que si solo se tratara de hacer una ley de ferro-carriles, no hubiera surgido este conflicto, pero lo que hace que este exista, es que la cuestion tiene dos partes distintas, aunque íntimamente enlazadas entre sí; es que resulta una de ellas, queda todavía la de confirmaciones, cuya terminacion es muy urgente.

Haciéndose á su vez el análisis del punto comprendido en la ley que pende en el Senado y de la presentada por el gobierno en la otra Cámara, se hacen dos géneros de observaciones. Primera; que la ley del Senado es mas restrictiva, es decir, que precisa y formula mas la necesidad de la legalidad; y que por consiguiente, el proyecto del gobierno es mas vago. Esto es cierto, evidente; es una cuestion de hecho, y para convencerse de ello, no hay mas que leer los artículos de que consta: pero es preciso no leerlos aislados. Segunda: que será difícil, imposible, el que vengán capitales extranjeros á formar empresas que construyan los caminos de hierro en nuestro pais, si para cada concesion no hay una ley. En esto hay exageracion. Lo que los capitales asi nacionales como extranjeros quieren, es que haya una ley; que se legalicen los pagos, las acciones y las obligaciones; pero no precisamente que en cada caso particular haya una ley relativa á él.

Yo sé muy bien que los capitales son muy susceptibles, pues nadie puede asegurarlo mejor que un ministro de Fomento. Un ejemplo convencerá al Senado de que el gobierno no puede pecar por falta de datos. Por un real decreto se crearon 20 millones de acciones de carreteras; pues bien integras están en la caja de depósitos; nadie las ha querido; el gobierno ha tenido que dejarlas allí muertas, y mientras no se legalicen no serán verdadero papel para la circulacion. Ya pueden conocer los señores senadores que con estos datos no puede creerse que ningun gobierno piense en hacer operaciones de crédito sin que tengan toda la legalidad necesaria.

Se ha dicho en este sitio que lo que se quiere es que el gobierno caprichosamente y cuando quiera no pueda hacer concesiones de ferro-carriles. Y cómo había el gobierno de querer lo contrario? Teniendo presente lo que sucede en Francia, en Inglaterra y en nuestro mismo pais, ha establecido el gobierno los correctivos y formalidades que deben preceder á toda concesion. ¿Y qué formalidades son esas? Las mismas exactamente que desea el señor Infante; las mismas que desea el Senado; las mismas que desea el pais.

El proyecto del gobierno tiene un art. 5º que dice lo siguiente: (Ley.) Todo esto es necesario que preceda

á la concesion de un camino de hierro; y si esto hubiera precedido siempre, no habria ocurrido esta cuestion.

Los argumentos no son tampoco contra las concesiones; se presentan únicamente, cuando no se llevan á efecto las obras ó cuando estas se ejecutan mal. Y así es señores, que cuando el señor conde de Mirasol resolvió la cuestion del ferro-carril del Norte por medio de un real decreto, en el cual se suspendia la subasta hasta tanto que se hicieran los planos y el presupuesto, mereció la aprobacion general.

Entre tanto, ya que el señor Infante ha tenido por conveniente entrar en el fondo de la cuestion, me será tambien permitido contestarle, pues vengo preparado con noticias de todo género.

Iba diciendo que cuando el señor conde de Miraflores resolvió la cuestion de la manera que hemos indicado, se prodigaron grandes elogios á su señoría. Esta es la mejor prueba de que los argumentos se dirigen únicamente contra la informalidad.

Cuando el gobierno actual ha resuelto esta cuestion teniendo presente este mismo principio ¿qué es lo que se ha dicho? Se ha dicho que la resolucion era buena; pero que habia contradiccion. Por manera que nos hallamos conformes en el fondo de la cuestion, y únicamente se disputa sobre cosas que se han de discutir en su día.

Pero voy mas adelante: voy á presentar al Senado las razones que ha tenido para someter á discusion el proyecto de la ley de que se trata. Teniendo en cuenta que para cada ferro-carril serian necesarios dos proyectos de ley, uno para la concesion y otro para que se constituyera la sociedad, y contando tambien con las dificultades que habria en presentar veinte ó treinta proyectos, he creido que debia incluir las todas en la general de ferro-carriles; porque de lo contrario, las obras habrian de quedar paralizadas.

Ademas de esto, señores, el gobierno, permitiéndose de buena fé, no ha de negarse obstinada y temerariamente á admitir por medio de adiciones ó enmiendas, todas aquellas modificaciones que la práctica y la esperiencia aconsejan.

Se dice que el proyecto de ley que ha presentado el gobierno establece la garantia del 7 por 100 para los capitales que se empleen en la construccion de ferro carriles. Es cierto, ¡y ojalá no fuera necesario establecerla! Pero esa garantia, ¿es voluntaria, es caprichosa por parte del gobierno? ¿Se olvida aquí todo de tal manera, que me sea preciso recordar lo que viene sucediendo hace diez años?

No hace mucho tiempo, señores, que un ministro hizo concesiones de ferro-carriles en mayor número que las que se han de hacer en todo este siglo. Todas ellas se verificaron en 1844, 45 y 46, y sin embargo ningun camino se hizo porque no se garantizaron los capitales.

Para probarnos que solo con la ley se llevan á cabo esas obras, se nos cita la navegacion del Ebro. No se necesita de tal prueba para saber que solo la ley garantiza los intereses. Pero examinando la historia de esta obra que se viene prometiendo hace diez años, vemos que se han hecho concesiones personales, declarando caducidades de otras, hasta que formados los planos y el presupuesto ha venido todo á convertirse en ley. Esta se hizo atendiendo á los muchos y cuantiosos intereses que en esa obra iban envueltos; en tales tér-

minos, que dos señores diputados del talento de don Salustiano de Olózaga y don Patricio de la Escosura, propusieron que las obras se llevasen á cabo sin pública licitacion. Esto es lo que pasó.

Ahora bien: vistas estas dificultades, ¿puede haber inconveniente en admitir esta ley con todas las bases y todos los principios que se quiere queden á salvo? En una ley general, ¿no encontrarán los capitales las mismas garantias que en una ley particular?

Resulta de lo dicho que esta cuestion no se considera por los señores de la oposicion como de iniciativa ni como de prerogativa, porque no se niega lo que he dicho. Resulta tambien que este proyecto satisface todas las necesidades públicas, y que deseando el gobierno la amplitud en esta discusion, desea igualmente que se resuelva en pro de los intereses públicos.

El Sr. INFANTE, de la comision: Señores, reconocido el derecho de iniciativa en el Senado, la comision ha tenido que venir al terreno de la cuestion de ferro-carriles.

El ministro de Fomento dice que su proyecto de ley de ferro-carriles satisface todas las condiciones que pueden desear los que quieren una ley. Yo digo que no, porque el proyecto del gobierno es diametralmente opuesto al que hemos presentado aqui.

El gobierno quiere hacer concesiones por simples decretos, con ciertas condiciones para las empresas particulares, pero no para él. No há mucho, con fecha 31 de octubre, ha dispuesto se haga el ferro-carril del Norte, dividiéndolo en tres trozos, y espresando que ha de rematarse para el 1º de marzo. ¿Podrá hacerse eso sin trabajos preliminares? ¿Hemos de callar cuando han de gastarse por lo menos 600 millones en ese camino? Por eso queremos que se traigan aqui todos los trabajos necesarios, y entonces se verá que basta con una sola ley.

En ese proyecto no se dice lo que el gobierno ha de pagar ni lo que ha de conceder. El señor ministro de Fomento ha leído una larga lista de concesiones de caminos hechas por sus antecesores; pero hasta ahora ninguno se ha hecho. Únicamente se han ido buscando las primas, que como ha dicho muy bien uno de los señores que asistieron á la junta parlamentaria, son las plantas parásitas de la Hacienda.

Se ha dicho que segun mi doctrina son necesarias muchas leyes; pero si llega el caso de discutir este proyecto, yo me esforzaré en probar que basta con una sola.

Dice el señor ministro de Fomento que yo he traído á colacion el ejemplo de Inglaterra. Yo he dicho que en Inglaterra hay una gran prolidad en examinar las concesiones de ferro-carriles, á pesar de que el gobierno no subviene con nada.

Ya que estoy en el uso de la palabra debo decir alguna cosa con respecto á los señores que dicen que barrenamos el art. 36 de la Constitucion. ¿No comprenden esos señores que al espresarse así atacan al ministro de Marina, que hace pocos dias presentó un proyecto relativo á la armada?

Yo no soy de esa opinion; yo creo que el señor ministro de Marina ha estado en su derecho, y ha obrado perfectamente al cumplir con un artículo constitucional, segun el cual fijarán las Cortes cada año la fuerza de mar y tierra. Y sin embargo, en ese proyecto se envuelve la cuestion de contribucio-

nes ó la de crédito público, pues sin alguno de esos medios no puede llevarse á cabo el proyecto á que me refiero.

No quiero estenderme á otras consideraciones porque mi objeto solo ha sido rectificar.

El Sr. ESTEBAN COLLANTES, ministro de Fomento: Señores, importa mucho insistir sobre algunos de los particulares que ha manifestado el señor Infante. Al hablar del decreto del señor conde de Mirasol, ha dicho su señoría que fué el primero en aplaudirle porque en él se establecia que á la subasta habian de preceder los planos y presupuestos de las obras que deben ejecutarse. Esos mismos principios son los que ha admitido el gobierno, y si se quiere los ha admitido con mas restriccion para sus facultades en el proyecto de ley presentado al Congreso.

Pero dice el señor Infante: ¿y dónde están esos trabajos? ¿Dónde? En el ministerio de Fomento: allí puede su señoría verlos y examinarlos cuando guste.

Cuando esos trabajos estén completamente terminados y puedan publicarse, se procederá á la subasta. Véase, pues, como hasta para las concesiones hechas hemos procurado subsanar en lo posible las informalidades que se han censurado aqui, guardando el respeto debido á la opinion del Senado.

Ha hablado tambien el señor Infante sobre la direccion del camino de hierro del Norte. En esta parte no puede el gobierno ser mas imparcial de lo que ha sido, remitiendo el expediente á la junta consultiva de caminos y canales; pero en mi concepto no es una cuestion muy esencial que haya un rodeo de algunas leguas en ese camino, porque si el objeto es favorecer los productos naturales de nuestras provincias, á eso debe atenderse principalmente, siendo de poca importancia un rodeo de tres ó cuatro leguas.

Ha querido demostrar el señor Infante que habia cierta contradiccion entre las opiniones que han sostenido algunos individuos del gabinete y las que han sustentado varios señores senadores acerca del artículo 36 de la Constitucion; y nos ha presentado el ejemplo en el proyecto presentado á este cuerpo por el señor ministro de Marina, fijando las fuerzas navales.

Sobre esto ya se han dado esplicaciones: se ha dicho mil veces que las leyes que indirectamente afectan á los fondos públicos no son leyes de crédito; y seguramente que no puede probarse que el quererse dar una ley en que se diga lo que se debe pagar, debe el proyecto ser presentado primero á este Cuerpo, pues el que tiene relacion con las fuerzas navales no dice cuánto ni cómo se ha de pagar. Lo que no se ha dicho por ninguno de los señores senadores que han hablado en contra del gobierno, es el resultado que tendrá esta cuestion, decidida de una manera ó de otra.

Si el Senado aprueba que el proyecto continúe, nada resuelve en el fondo de la cuestion, ni tampoco acerca de las concesiones hechas. Aceptando lo que el gobierno le ruega, se ventilará todo en el fondo y en lo forma, quedando acalladas las pasiones, y proporcionando al Senado ocasion de tratar la cuestion en su día con mas datos y conocimiento de causa, y con mas provecho para el pais.

El señor conde de SAN LUIS, presidente del Consejo de ministros: Señores, ántes de dar principio á mi discurso, debo advertir al Senado que la

necesidad en que el gobierno se encuentra de hacer la esposicion de los principios que le han guiado hasta el día y le guiarán en lo sucesivo si continúa mereciendo la confianza de la corona y la de los cuerpos colegisladores, le impone el deber imprescindible de hacer un discurso largo.

El gobierno actual, segun se ve, es poco dichoso cuando dirige peticiones al Senado. Yo por lo tanto, aunque de una manera irresoluta, me atreveria á pedir al señor presidente (y me someteré gustoso á lo que la Cámara decida) que el Senado no me obligue á hablar hoy durante la media hora que resta, porque tendria que interrumpir mi discurso para continuarle mañana. Mi discurso, señores, es un programa de gobierno; y por lo mismo, es de la mayor importancia para el pais. Por humildes que sean los labios del que lo pronuncie, el puesto que ocupo, y las ideas que he de emitir, no todas mias, sino de un gobierno, le dan por precision una inmensa trascendencia.

Rogaria por lo tanto al Senado que, si este no sufre detrimento en su prerogativa, se sirva acordar que la sesion dure media hora menos de las marcadas por el reglamento, suspendiéndose la sesion para mañana, en que haré uso de la palabra. En su consecuencia, si el señor presidente...

El señor PRESIDENTE: El reglamento fija las horas que han de durar las sesiones, y el Senado es el único que puede ó no prorogarlas. Tiene aun su señoría media hora; si se advierte el tiempo que está marcado en el reglamento, el Senado podrá acordar si la sesion se ha de prorogar ó no.

El señor conde de SAN LUIS, presidente del Consejo de ministros: No puedo de ningun modo pretender el fatigar al Senado pidiendo que continúe reunido hasta que finalice mi discurso. Por lo mismo, y como quiera que reste poco tiempo para que la sesion se termine, ruego al señor presidente se sirva mandar preguntar al Senado si continuará la sesion ó se suspenderá, para poder yo mañana pronunciar mi discurso. Si el Senado así lo acuerda....

(Varias voces: sí, sí).

Hecha al Senado la pregunta á que el señor conde de San Luis se referia, acordó suspender desde luego la discusion para continuarla mañana.

El señor PRESIDENTE: Se suspende esta discusion para continuarla mañana á la hora señalada.

Se levanta la sesion.

Eran las cuatro y media.

Orden del día para la sesion pública del miércoles 7 de diciembre de 1853.

Continuacion de la discusion pendiente.

## CORREO DE HOY.

El vapor correo *El Mallorquin* ha fondeado en este puerto, sin la menor novedad, á las nueve de la mañana, conduciendo á bordo la correspondencia pública y 26 pasajeros, entre ellos don Jacinto Alcover, juez de primera instancia de Inca.

—El vapor *Barcelones* ha salido en la tarde de hoy para estar de vuelta el juéves 22 del que corre.

## ESPAÑA.

MADRID 13 de diciembre.  
La Correspondencia autógrafa, que

es una de las bocinas ministeriales de mas ruido, supone que el gobierno va á desestancar la sal y el tabaco, á abolir los pasaportes, el libre tráfico interior y á reformar los derechos de puertas en el sentido mas liberal.

Esto es muy bonito para que lo oigan los bobos, porque en el estado en que se halla el tesoro público, y con el déficit de las rentas públicas, no sabemos donde se van á sacar los 3 ó 400 millones que importa la supresion de aquellos derechos; sin embargo, si el gabinete lleva á efecto aquellas medidas, no seremos nosotros quien menos los aplaudan.

El Mensajero del domingo, diario ministerial en grado superlativo, trae un artículo en el que hablando de la representacion nacional se permite decir cosas que si hubieran aparecido en uno de oposicion se habria decretado un auto de fé contra él.

A la vez que para unos periódicos hay tanta longanimidad, se lleva para otros la suspicacia hasta un grado increíble. (D. E.)

A instancias del cónsul español en Gibraltar, el gobernador ha suspendido la órden que la España de anteayer anunció que habia dado para hacer salir de la plaza á todos los españoles avecindados en ella.

Es inexacto lo que se ha dicho sobre la salida del señor Calderon de la Barca del gabinete.

Parece seguro que el parto de S. M. será solemnizado por el ministerio dando una amnistía ámplia á todos los delitos políticos.

Todo lo que se ha dicho sobre el señor Arizcum no aceptaba la direccion general de caballeria carece de fundamento, pues hallándose este fuera de Madrid no puede conocerse aun sus intenciones.

La escuadrilla española del Mediterraneo zarpó de Cádiz el dia 10 á las ocho de la mañana para Cartagena, donde se reunirá al cabo con los buques que allí la aguardan.

Los que han salido de Cádiz son: la Villa de Bilbao, la Ferrolana, la Colon, la urca Marigalante y el vapor Francisco de Asis. La corbeta Isabel II no ha salido al mismo tiempo de Cádiz por no haber llegado su comandante, el capitán de fragata don Manuel Dueñas.

Idem 14.

Segun nuevas comunicaciones de Cáceres insertas en la Nacion la prohibicion ó censura del obispo de Coria contra el Clamor Público y la Nacion habrá de publicarse en las iglesias tres dias festivos y fijarse luego en la puerta de los templos. Se habla de la formacion de una junta de censura de libros y aun no se sabe si se ha prohibido la lectura de dichos periódicos ó solo se ha condenado alguno de sus escritos.

Ayer dió el representante inglés en esta córte una comida en la que asistieron el cuerpo diplomático extranjero, algunos individuos de la alta servidumbre de Palacio como el conde de Sevilla la Nueva y el señor marqués de Malpica, algunos personajes importantes, como los Sres. Martinez de la Rosa, marqués de Viluma y general Lersundi y los ministros de Hacienda, Fomento y Marina. Estaban convidados todos Ministros; pero los de Estado y Guerra no pudieron asistir por tener

anoche despacho; y ya se sabe que el Presidente del Consejo y el ministro de Gracia y Justicia no disfrutaban de buena salud. Los cubiertos fueron 34 y al convite no asistieron ni señoras ni otro hombre alguno importante que sepa mas de la oposicion. Lord Howden hizo los honores del banquete con la esplendidez y buen gusto que tiene acreditados.

El presidente del Consejo de ministros, señor conde de S. Luis, se encuentra hoy mas aliviada ya de su indisposicion.

Ya han visto nuestros lectores que las H. autógrafas vienen muy desprovistas de política; que la Gaceta no contiene ningun real decreto.

Los periódicos de Madrid tambien están silenciosos. Nos ha llamado la atencion que La Nacion, El Tribuno, El Diario Español y Las Novedades no contienen artículos de fondo; solo El Clamor se ocupa de escritos del Heraldo. Allí veremos.

Proporcionadas ya las traviesas que se necesitaban, parece que seguirán con tal actividad los trabajos en el ferrocarril de Almansa, que fijamente en el verano próximo se podrá ir por él hasta Albacete.

La detencion del señor marques de Viluma en Madrid hasta que se verifique el parto de S. M. no parece que tenga relacion ninguna con la política del momento.

Muy en breve empezará á explotarse la línea de comunicaciones entre Lisboa y Madrid. El gobierno portugues ha concluido ya una buena carretera entre Aldea-Gallega y Badajoz. Cuanto se necesita para el servicio ha salido ya de Paris para España y los representantes de la sociedad organizada para llevar á cabo el servicio de esta línea se encuentran actualmente en Madrid dando la última mano á su obra. (Hojas Autógrafas.)

### Gacetilla comercial.

#### BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del 14 de diciembre de 1853 FONDOS PUBLICOS.

- Tres por 100 consolidado 43 5/8.
- Tres p. 8 diferido á 22 3/8.
- Particip. convertibles á 3 p. 8 á 00.
- Ins. del 4 y 5 por 100 á 15.
- Amortizable de primera á 8 3/4.
- Dicha de segunda 4 7/8.
- Acciones de San Fernando 104 1/2.

Nota de la redaccion.

Despues de la Bolsa.—Tres por ciento á 43 1/2 d.—El tres por ciento diferido á 22 3/8 d.—Amortizable de primera clase á 8 3/4 d.—Id. de segunda á 4 3/4 dinero y á 3 3/4 papel.—Comité ó sea el 50 por ciento de cupones, á 3 1/2.

Cambios.

- Londres á 90 dias 51 50 por un p. f.
- Paris á 8 dias 5 f. 29 por un p. f.
- Alicante 114 d.—Barcelona par p.—Bilbao par p.—Cádiz 114 p.—Coruña 112 p.—Granada 114 d.—Málaga 112 b.—Santander par p.—Santiago 112 d.—Sevilla par p.—Valencia par p.—Zaragoza 114 d.

Bolsa de Paris del 14 de diciembre.

Tres por 100 75 fr. 10 c. Cuatro y medio por 100, 102 fr. 00 c.—Españoles.—Diferido, 22 1/2. Interior, 42

314. Pasiva o. Bolsa de Londres del 10 de diciembre. Consolidados 95 5/8.—Españoles: Pasiva 5 1/4.—Tres p 8 46 3/4.—Diferido 22 1/2 c.

## PALMA.

### SUSCRICION

para erigir monumentos á los esclarecidos patricios Argüelles, Calatrava y Mendizabal.

	Rs. vn.
Suma anterior . . .	2703
D. Matias Mascaró mayor..	8
D. Matias Mascaró menor..	4
D. Magio Mascaró. . . .	4
D. Juan Mascaró . . . .	4
D. Damian Frau. . . .	6
D. Vicente Veri. . . .	4

2733

Ayer, todo el dia, corrió muy válida la voz de que un buque de esta matrícula, con destino al continente y conduciendo á su bordo algunos licenciados de artilleria y del regimiento Isabel II, impelido por el temporal que acabamos de experimentar, habia naufragado en las costas de Andraitx: hoy podemos anunciar con toda satisfaccion que la tal noticia carece de fundamento y que dicho buque pudo arribar felizmente en el puerto del citado pueblo de Andraitx.

Por fin se ha colocado el reverbero que como ya lo indicamos, tanta falta hacia, en el espacio que media desde la plazuela del demolido teatro al paseo de la Rambla; mejora que los vecinos de aquellas inmediaciones han celebrado sobre manera. Ahora añadiremos que, para satisfaccion de la poblacion toda, los demas reverberos debieran despedir una luz tan viva como la que arroja el recién colocado.

### CRONICA RELIGIOSA.



Santo de mañana.

### SANTO DOMINGO DE SILOS, ABAD.

Nació en Cavia, lugar pequeño de la provincia de la Rioja, de padres pobres, los cuales desde pequeño le ejercitaron en apacentar el ganado de su casa. Pero como Dios le destinaba para cosas mayores; siendo aun pastor y poseido de altos pensamientos, se retiró al monte Distercio, donde habia muchos ermitaños, y allí se dió del todo á la contemplacion. Y anelando mas perfeccion pidió con humildad el hábito de monge en el monasterio de san Millan, á donde profesó y estudió las divinas letras. Ordenóse de sacerdote, y despues de haber sido cura de la iglesia de Santa María de Cañas, le hicieron prior en el monasterio. Estendida la fama de su

santidad vino á ser abad del monasterio de Silos que gobernó por espacio de 23 años. Fué varon santísimo, de mucha caridad para los pobres encarcelados, y señalado en milagros. Murió en 103.

### VARIACIONES ADMOSFERICAS.

Horas.	Termóm.	Baróm.	Hygróm.
Ayer... 5 de la t.	6 grad.	27 p.	10 85 grad.
Hoy { 7 de la m.	5	27	10 90
{ 12 del dia.	7	27	10 90

### AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las .... 7 hs. 19 ms.  
Pónese..... á las .... 4 » 41 »  
Hora que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.  
Las 11 hs. 57 ms. 41 s.

## AVISOS OFICIALES.

### CAPITANIA GENERAL DE LAS BALEARES.

E. M.—Seccion 2ª—A.

Orden general del 18 de diciembre de 1855.

El Escmo. Sr. General 2.º cabo encargado del despacho de esta capitania general, ha recibido la real órden del seis del actual; que sigue.

«Escmo. Sr.—Por el ministerio de Hacienda se dice á este de la Guerra en 28 de octubre último lo siguiente.—El Escmo. Sr. ministro de Hacienda dice con esta fecha al Presidente de la junta de clases pasivas lo que sigue.—Escelentísimo Sr.—He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la consulta elevada por esa junta relativa á la fecha desde que debe entenderse el abono de las pensiones concedidas por escudos de ventajas y cruces de distincion. Entienda S. M. y conformandose con el dictámen de la direccion general, de lo contencioso, se ha dignado resolver: que al tenor de lo que se halla determinado para los que obtienen cédulas de retiro, todos los que tengan opcion á que se les satisfagan pensiones por escudos de ventaja y cruces de distincion, esten obligados á presentar los diplomas para registrarlos en las contadurias de provincia en el término de tres meses contados desde la fecha en que se les haya dado la licencia absoluta, pasado el cual: sin haberlo verificado quedarán vueltos y sujetos á rehabilitacion.—De real órden comunicada por el señor ministro de la Guerra lo traslado á V. E. para su conocimiento y circulacion.»

Lo que de órden de S. E. se hace saber en la general de este dia para el debido conocimiento.—P. A. del coronel 2.º gefe de E. M.—El comandante capitán del cuerpo.—Casimiro Vizmauos.

### ADMINISTRACION PRINCIPAL de correos de Mallorca.

El miércoles 21 del corriente á la una de la tarde se despachará correo para Barcelona, y el jueves 22 á las cuatro de la tarde para Ivisa, Palma 19 de diciembre de 1855.—El interventor.—José G. Pecellin.

## AVISOS

En el café de Oriente se vende malvasia de la baronia de Bañalbufar de los años 1838 y 1847, en botellas.

Mañana empezará en la plaza de Cort la venta de diferentes árboles frutales y varios injertos.

En el huerto del suprimido convento de Capuchinos de esta ciudad, se venden varias plantas de flores entre ellas, camelias, gardenias, hortensias, rosales, etc., una considerable porcion de arbutos de diversas clases; tambien hay plantel de almendros, de higuera y otros frutales.

PALMA:

Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.