

DISCURSOS pronunciados en la sesión del Congreso el día 21 del corriente al discutirse el dictámen de la Comisión, sobre el proyecto de Ley del ferro-carril de Linares á Almería.

CONGRESO.

Sesion del día 21 de Marzo de 1887.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **Presidente:** Ferro-carril de Almería.

El Sr. **Aravaca:** Pido la palabra.

El Sr. **Presidente:** La tiene V. S.

El Sr. **Aravaca:** Aunque con profundo sentimiento, la Comisión no puede admitir el artículo adicional presentado por el señor Cárdenas.

El Sr. **Santa Cruz:** Pido la palabra.

El Sr. **Presidente:** La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **Santa Cruz:** En la sesión pasada, mi amigo particular y político el Sr. Cárdenas, se dió por aludido al citar yo la ley del 85, y me creo en el deber de recoger algunas de las apreciaciones que con este motivo hizo S. S.

El Sr. Cárdenas, con la elocuencia que le es propia, con la brillantez que le distingue, y teniendo además una base para ello, nos pintó aquí el porvenir que podría tener la provincia de Almería despues que el ferro-carril de Linares á dicho punto se construyera, y nos hablaba de la contribucion que se paga en aquella provincia, del aumento de poblacion y de otras cosas por el estilo. A mí me falta la base para hacer lo mismo respecto á la provincia de Teruel, pues aunque pudiera expresarme con la facilidad que lo hace el Sr. Cárdenas, la provincia de Teruel, léjos de haber aumentado su poblacion, desgraciadamente ha disminuido, casi estaba por decir en la mitad, en estos dos últimos años; y respecto á contribuciones, paga más de lo que puede, hasta el punto de que hay muchos propietarios que por no poder pagar están en la misma situacion que se encuentran los de otras provincias.

Hablaba el Sr. Cárdenas de falta absoluta de carreteras y de ferro-carriles, y sobre esto tampoco tenemos nada que echarnos en cara, porque la provincia de Almería no tendrá ninguno, pero en igual caso se encuentra la de Teruel.

Que se prestó un gran servicio á la provincia con la ley del 85, que facilitó en gran manera que aquella poblacion tenga ferro-carril. Mi ánimo no fué en lo más mínimo, al citar esa ley, hacer cargo de ninguna especie á mi amigo particular y político, y si me fijé en ella, fué por la latitud que da á las variaciones que se pueden introducir en el proyecto. A propósito de esto, sostenia el Sr. Cárdenas que la explotacion de ese ferro-carril seria fácil y produciria rendimientos; y aparte de que S. S. es muy conocedor de la provincia, y por consiguiente, de aquel terreno, yo solo me permitiré decir que, sean las que quieran las variaciones que puedan hacerse en el proyecto definitivo y en la construccion, indudablemente tiene que cruzar la divisoria, y para que cruce, siendo el desnivel que hay bastante pronunciado desde los puntos extremos al punto culminante de la divisoria, aunque se elija el más bajo de ella, no quedan más que dos caminos, ó un gran desarrollo al trazado, en cuyo caso se aumentaria la longitud de la línea considerablemente, ó un aumento en las pendientes.

Si se adoptara el primer medio, que no sé si el terreno lo permitirá, puesto que no basta el deseo del que haga el proyecto, sino que es preciso que el terreno se preste á ello; pero dando por supuesto que el terreno se prestara, creo que resultaria que la subvencion en vez de aumentarse disminuiria para cada kilómetro.

Pero yo creo que seria más práctico y, á mi juicio, creo que seria la solución adoptable, el aumento de las pendientes. Bajo este supuesto, como ya dije el día anterior, dado que el proyecto está hecho con pendientes de 2.50 por 100 en bastante longitud, y que, según he podido ver en el poco tiempo de que he dispuesto en el extracto del expediente, cuya remision agradezco al señor Ministro de Fomento, aunque me hubiera alegrado que al mismo tiempo que el extracto del expediente hubiera remitido el proyecto, está autorizado S. S. por el informe de la Junta consultiva para permitir el aumento de las pendientes hasta el 3 por 100, por poco que se entienda de estas ma-

terias se ha de comprender fácilmente que la explotacion, sobre todo en la parte del cruce de la divisoria, ya sea por un lado, ya sea por el otro, con unas pendientes de este género, habrá de traer consigo un gasto grande en la traccion; y como naturalmente esto ha de influir como elemento principal que es en la explotacion, creyendo yo de buena fé que indudablemente en alguna parte del trayecto, puesto que en todo ha de permitirme el Sr. Cárdenas que no crea como S. S. que tendrán grandes productos; pero, en fin, en la parte del trayecto que esto suceda, no creo yo que haya posibilidad de establecer una explotacion barata en un trazado que tiene estas pendientes. Al mismo tiempo que las pendientes son de 3 por 100, las curvas son de 300 metros la mínima, que son las más, y para ser completamente exacto, debo decir que hay algunas de 250 metros.

En cambio el proyecto de Calatayud á Teruel está hecho en unas condiciones completamente distintas. En esta línea de Calatayud á Teruel el radio mínimo de las curvas es de 500 metros, de las que no tiene más que cuatro de este mínimo de radio. Las pendientes máximas de la línea son de 12 milésimas, pero pendientes de esta clase no existen más que en una longitud de 5 kilómetros de los 130 que tiene la línea, y además, únicamente, la sexta parte del trazado está en curva; lo demás está en línea recta.

De aquí se deduce que la explotacion de esta línea no ha de ser muy costosa; pero, á pesar de esta condicion, que yo reconozco, se ha dado el caso ya de haberlo sacado á subasta, con la subvencion que hoy tiene, y no haber habido postor. Almería, en efecto, tiene, como ha manifestado mi particular amigo el Sr. Cárdenas, elementos de riqueza que más tarde ó más temprano, pueden dar vida á ese ferro-carril; pero la provincia de Teruel desgraciadamente no cuenta con estos elementos; y por consiguiente, yo creo que el Gobierno está en el caso de prestarla todo el auxilio que sea necesario para la construccion de su ferro-carril.

También hablaba el Sr. Cárdenas de la riqueza minera de Almería. Indudablemente, tiene importancia y puede ser con el tiempo un elemento de gran auxilio para el sostenimiento del ferro-carril; pero en esta parte también la provincia de Teruel tiene gran riqueza minera y un subsuelo de grandes condiciones, puesto que hay muchas minas, entre ellas las de carbon de Utrilla, las de azufre y las de hierros de Ojos Negros, y otras cuyo hierro es de tal naturaleza, que se presta para ciertos objetos de industria por su gran ductilidad.

Pero esta cuestion de las minas, con relacion á los caminos de hierro, es un círculo vicioso, puesto que se dice por unos: el ferro-carril no puede construirse sin la explotacion de las minas, y por otros que las minas no se pueden explotar mientras no haya un ferro-carril, y los dos extremos son ciertos.

Por consiguiente, por alguna parte hay que empezar, y yo creo que la necesidad mas apremiante es que el Gobierno atienda á la de unir la capital con la red general. Yo creo que la cuestion del ferro-carril es la primera que ha de resolverse; de este deseo participa lo mismo la provincia de Almería que la provincia de Teruel, pues así llegaria á adquirir cierto desarrollo la riqueza minera, que más tarde podria servir de alimento para el ferro-carril, aunque en esto también habria su diferencia entre la provincia de Almería y la de Teruel, puesto que, como es natural, como el mismo señor Cárdenas decia, la exportacion en la provincia de Almería, que es de gran cantidad va hácia los puertos; yo comprendo que en Linares, y en todas las minas que se encuentren en sus inmediaciones, envíen sus productos á los puertos; pero las que se encuentran dentro de la provincia de Almería creo que no los han de enviar hácia el interior, y por tanto no han de contribuir á aumentar el tráfico de este ferro-carril, mientras que en Teruel no sucederá esto, sino que la salida natural de los productos de sus minas será por el ferro-carril.

Yo agradezco al Sr. Cárdenas los buenos deseos que le animan respecto al ferro-carril de Teruel, y celebraria que la Comisión y el Sr. Ministro de Fomento tuvieran los mismos deseos y atendiera á esa provincia.

Celebro asimismo ver en el banco de la Comisión y presidiéndola á una persona que tiene simpatía por los aragoneses, y, por tanto, le ruego nos ayude para que se conceda á Teruel lo mismo que se concede á Almería.

Con esto creo que he contestado á las observaciones del Sr. Cárdenas, y no tengo más que decir.

El Sr. **Cárdenas:** Pido la palabra.

El Sr. **Presidente:** El Sr. Ministro de Fomento tiene la palabra.

El Sr. **Ministro de Fomento** (Navarro y Rodrigo): Si el Sr. Cárdenas quiere rectificar puede hacerlo.

El Sr. **Cárdenas:** Como voy á apoyar una enmienda, entonces haré las observaciones que estime oportunas.

Doy gracias al Sr. Ministro por su atencion.

El Sr. **Ministro de Fomento** (Navarro y Rodrigo): Realmente yo esperaba á ver si algun Sr. Diputado consumia otro turno en contra del dictámen que se está discutiendo, para hacer despues breves consideraciones; pero veo con satisfaccion que, en efecto, no hay ningun Sr. Diputado que siga el camino emprendido por el Sr. Santa Cruz. En este concepto y para que el Sr. Santa Cruz no tome á descortesía mi silencio, voy á molestar algunos instantes á la Cámara.

Lo primero que tengo que hacer es felicitar al señor Santa Cruz por el celo que ha desplegado en favor del ferro-carril de Teruel á Calatayud que tanto le interesa como Diputado que es S. S. por aquella provincia; pero al mismo tiempo tengo que lamentarme de que en esta ocasion, S. S. haya pecado por exceso de celo. Su señoría, como todos los Diputados, debe ver los intereses regionales á través de un interés superior, el interés nacional, y esto es lo que ha hecho el Ministro de Fomento, si quiera sea Diputado por la circunscripcion de Almería y se trate de un ferro-carril que tanto interesa á aquella provincia. Cuando la causa es tan justa y el interés tan alto, por lo mismo que se trata de un ferro-carril que ha de cruzar tres provincias de la mas importantes de España, y que por una de ellas es Diputado el Ministro de Fomento, el Ministro de Fomento no se ha atrevido á proponer que se dé al ferro-carril de Linares á Almería lo que el Sr. Santa Cruz, que tanto se duele de lo que se propone ahora para Almería, tiene ya por ministerio de la ley para el ferro-carril de Calatayud á Teruel.

La ley de 16 de Abril de 1885 otorgó al ferro-carril de Teruel la subvencion de pesetas 7.500.000 para un presupuesto total de 16.771.000 pesetas, que con el importe de las operaciones bancarias y otros gastos que son naturales en este género de empresas, se elevaria á 18 1/2 millones de pesetas. La subvencion, por consiguiente, representa algo más del 41 por 100, y á esto es á lo que llega en este proyecto de ferro-carril de Linares á Almería.

Pues, sin embargo de todo esto, el señor Santa Cruz, no satisfecho con lo que ya tiene por ministerio de la ley el ferro-carril de Teruel á Calatayud, todavia ha presentado una proposicion de ley pidiendo una subvencion verdaderamente excepcional, verdaderamente absurda para ese ferro-carril, tan excepcional y tan absurda que, siendo el presupuesto de todos los gastos de 18 1/2 millones de pesetas, S. S. pide una subvencion que llegaria á 13 millones de pesetas poco más ó menos. Para llegar á este límite, yo preferiria proponer que el Gobierno acometiera la empresa, realizando por su cuenta, por lo ménos, la explanacion y las obras de fábrica.

Pero yo no sé qué manera tan singular tiene el Sr. Santa Cruz de defender el proyecto de ferro-carril de Teruel á Calatayud, porque creyéndose por muchas gentes que con la subvencion que ya tiene otorgada es un buen negocio, el Sr. Santa Cruz, que parece ser el más decidido en la defensa de esa vía férrea, se empeña en declarar que la explotacion seria una ruina para la Empresa que la acometiera. ¡Señores, qué exceso de celo! Su señoría inconscientemente es el peor enemigo que tiene el ferro-carril de Teruel á Calatayud.

Pero, afortunadamente, el Sr. Santa Cruz no tiene razon; no es un mal negocio el fe-

ro-carril de Teruel á Calatayud; y prueba de ello es que ha habido una subasta, y á ella acudieron personas que ofrecian la rebaja de un millon de pesetas sobre el presupuesto total; y cuenta, Sres. Diputados, que no solo hubo rematador, sino que además se constituyó depósito por otra persona que yo no conozco, y no sé si conocerá el Sr. Santa Cruz.

Pero dirá el Sr. Santa Cruz: es que no se pudo constituir el depósito definitivo. Pues S. S., que sigue tan de cerca este asunto; S. S., que conoce todas sus circunstancias y todos sus accidentes, debe saber que los que constituyeron el depósito provisional y acudieron á la subasta é hicieron una rebaja de más de un millon de pesetas, por temor á la competencia del que habia constituido otro depósito, esos atribuyeron el fracaso de su negocio el no haber podido reunir capital y el no poder formalizar su empresa precisamente á los que constituyeron el otro depósito y luego no se presentaron á la subasta, diciendo por todas partes, no sé si con autoridad ó sin ella, que era un mal negocio este ferro-carril; con autoridad si eran ingenieros los que lo decian, y sin autoridad si no lo eran.

También dirá el Sr. Santa Cruz; ¡pues no ha de ser mal negocio si se ha sacado á subasta segunda vez y ha quedado desierto! Este hecho es evidente, y nadie puede negarlo; pero sobre ello creo de mi deber hacer á la Cámara algunas observaciones: primero, despues de quedar desierto la subasta extrajeros formales acudieron al negociado de ferro-carriles diciendo que iban á enferrarse para constituir el depósito provisional y presentarse á la subasta, y manifestaron suma extrañeza cuando supieron que la subasta se habia verificado, porque dijeron que desde España se les habia dicho que la subasta tendria lugar seis dias despues; segundo, cerca de mí se han hecho gestiones para que presentara aquí un proyecto de ley rehabilitando el depósito ya caducado y con las condiciones y garantias que yo creyera convenientes, con tal de que se adjudicase el ferro-carril á una Empresa determinada por la cantidad en que se habia sacado á subasta, á lo cual me opuse por razones que puede comprender fácilmente la Cámara; y por último, hay que notar que la subasta se verificó cuatro ó seis dias despues de aquel en que tuve yo el honor de leer desde esa tribuna el proyecto de ley que se discute, en que se mejoraban las condiciones del ferro-carril de Linares á Almería, y á la sombra de las declaraciones que yo hacia en el preámbulo podrian esperarse también ventajas para la línea de Teruel á Calatayud, porque yo decia en el preámbulo de ese proyecto de ley palabras que mantengo, repitiendo las nobles, las magnánimas promesas de nuestro inolvidable y nunca bien llorado Monarca; es, á saber:

«Almería comparte con otras dos capitales de provincia la triste excepcion de permanecer aislada de la red de ferro-carriles; y no solo la capital, sino que ni aun la más pequeña parte del territorio de toda su provincia se encuentra cruzada por ferro-carril alguno, sufriendo, por tanto, una injusta desigualdad respecto de otras provincias más afortunadas, á pesar de que, como estas últimas, ha contribuido á la construccion de los ferro-carriles existentes.

Imposible es ya que algunas provincias de España dejen de estar enlazadas por medio de líneas férreas. Tales fueron las augustas palabras que las Cortes convocadas en 1.º de Junio de 1879 tuvieron la honra de escuchar á nuestro inolvidable Monarca Alfonso XII.»

De modo que los que quisieran presentarse á la subasta del ferro-carril de Teruel á Calatayud, pudieron tal vez presumir que se iba á hacer una mejora también para esa línea en armonía con lo que el Sr. Santa Cruz supone que se ha hecho para el ferro-carril de Linares á Almería, cuando en realidad queda muy por debajo del ferro-carril que patrocina ese señor Diputado, lo cual explica que las gentes huyeran de la subasta y no se presentaran en ella esperando á que el negocio se redondeara mejor; pero yo creo que anunciando, como tengo el honor de anunciar en este momento, que mientras tenga el honor de ocupar este puesto, no daré mejora alguna al ferro-carril de Teruel á Calatayud, fuera de las que están consig-

nadas en la ley, habrá postor, porque preferiré que el Estado acometa la empresa de construir ese ferrocarril, á hacer el negocio de algun agiotista oscuro, con las nobles apariencias de servir el interés nacional y el interés de Teruel.

Realmente, las provincias de Teruel, Soria y Almería pueden articular quejas respecto de su suerte, comparada con la suerte que alcanzan las demás provincias, y realmente merecen que el Estado haga un esfuerzo por colocarlas en condiciones iguales á las que están las demás capitales de provincia. El Estado ha hecho grandes sacrificios, sacrificios mayores para que se construyeran otros caminos de hierro, y á fin de que nadie lo dude, voy á leer una lista que he sacado de datos oficiales.

SUBVENCIONES y auxilios que han recibido del Estado además de la franquicia arancelaria ó su equivalente en valores.

POR KILOMETRO	
LÍNEAS.	Pesetas.
Leon á Gijón.	368.000
Figueras á la frontera francesa.	231.000
Alar del Rey á Santander.	223.000
Ponferrada á la Coruña.	164.000
Játiva al Grao de Valencia.	166.000
Monforte á Orense.	151.000
Gerona á Figueras.	132.000
Burgos á Irun.	111.000
Cámpillos á Granada.	109.000
Córdoba á Belmez.	103.000

Así, pues, estas tres provincias, Soria, Teruel y Almería, que hasta ahora han vivido hermanadas en la comun desgracia y por un mismo interés, únicamente reparado por el exceso de celo del Sr. Santa Cruz, éstas tres provincias tienen derecho á quejarse del abandono en que les dejara la Nación comparadas con la suerte que alcanzaron las demás. Estas tres provincias que han contribuido á la prosperidad de las demás, todavía están en la penuria y en el abandono más absoluto. Yo por mi parte estoy dispuesto á intentar una última subasta para las tres provincias después que se apruebe este proyecto de ley, y si no diera resultado, creo que es preferible, como he dicho antes, acometer la empresa de que el Estado construya por su cuenta las obras de explanación y fábrica de estas líneas. Pero si yo imitara la conducta que con gran extrañeza de todo el mundo sigue el señor Santa Cruz, si yo estableciera la triste y dolorosa competencia de la desgracia y la emulación del infortunio, yo diría que todavía Almería está por bajo de sus dos hermanas Soria y Teruel. ¿Lo duda algun señor Diputado? Yo me explico aquella frase tan triste como bella, tan bella como exacta, que el ilustre señor Echegaray aplicó á Almería considerándola la *Cenerentola* de todas las provincias españolas.

Tended la vista por el mapa de España, al Norte, al Mediodía, al Poniente, al Levante, y vereis que todo puerto tiene su ferrocarril; Pasages, San Sebastian, Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo, Huelva, Cádiz, Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, todos; no hay más que una sola y triste excepción, Almería. ¿No os parece que esto tiene algo de inicuo y de irritante? ¿No os parece que en nombre del interés nacional se debe una reparación á esa provincia? ¿Pobre provincia de Almería, tan desdichada, ella que ha contribuido pacientemente, sin quejarse, sin sentir la tristeza del bien ajeno, á la prosperidad de las demás provincias; ella relegada allá á los lejos, olvidada de todos, empujada hácia el mar y hácia el África! ¿Pobre provincia de Almería, cuyos nobles hijos trabajan aquella tierra ingrata, y no sólo no encuentran su trabajo bendecido por las lluvias del cielo, sino que muchas veces lo inutilizan las inundaciones! Penetran atrevidamente en las entrañas de aquel suelo volcánico, y cuando arrojan á la luz del día el abundante mineral de sus montañas, le encuentran envilecido y despreciado, porque no hay facilidad de transportes, porque no hay ninguna comunicación! Así es que aquellos trabajadores, en número inmenso, por familias enteras, como tribus movilizadas, periódicamente se van á Africa, y allí, sobrios y duros como son á toda fatiga, tostados y curtidos por el sol tropical de su Patria, allí fecundan la Argelia francesa con su trabajo, y vuelven, al cabo de algun tiempo, contentos á su país bien amado por haber ganado un poco de dinero y porque pueden dar un poco de pan á sus necesitadas familias.

Y lo que ocurre del lado que mira al mar, desde las Alpujarras, ocurre lo mismo al lado opuesto, porque toda la provincia de Almería, todas las Alpujarras y sus derivaciones de una y otra parte, gran parte de la provincia de Granada; una porción considerable de la provincia de Jaén, constituyen verdaderamente una region inexplorada y casi virgen, que ha de atravesar precisamente ese ferrocarril; y esa region que

abrazaba tres provincias de España, poco más ó menos, está como en tiempo de los moriscos; (*Varios Sres. Diputados*: Igual); abandono, señores, que es una acusación contra todos nosotros, contra las generaciones pasadas y contra la generación presente, y envuelve en una igual complicidad á los Gobiernos absolutos de los tiempos pasados, y á los Gobiernos liberales de los tiempos presentes. El día en que la locomotora atraviese aquellas montañas y cruce aquellos valles, aquel día se convertirá en un emporio de riqueza, y el estridente sibido de la máquina será como la voz dulce y mágica del Salvador, que diga á aquel pueblo: levántate y anda para gozar la vida.

Yo no sé si el Sr. Santa Cruz será buen profeta, cuando hoy mismo nos anunciaba que con la subvención que se otorga por este proyecto de ley al ferrocarril de Linares á Almería, este ferrocarril no va á encontrar postor. Porque es muy singular este señor Santa Cruz; tiene interés en que se construya el ferrocarril de Teruel á Calatayud y el de Linares á Almería, y aun cuando el Sr. Cárdenas le demostraba elocuentemente que este último ferrocarril sería un emporio de riqueza en su explotación; hoy mismo el Sr. Santa Cruz se empeña en demostrar que ese ferrocarril no tiene condiciones y que no encontrará postor. Yo creo que el Sr. Santa Cruz está equivocado; yo creo que si habrá postor, como lo demostraba mi amigo particular el Sr. Cárdenas; pero si desgraciadamente acertara el Sr. Santa Cruz, y yo fuera el que me equivocase, me quedaria un doble consuelo como Diputado y como Ministro: como Diputado por haber realizado, siendo Ministro, en un proyecto de ley lo que ningún Diputado hasta ahora se había atrevido siquiera á proponer; y como Ministro, porque tratándose de un ferrocarril que piden con incansable clamor tres provincias importantes de la Nación española, aun tratándose de este ferrocarril, yo por mi parte he tenido tan en cuenta el interés nacional, y he sido tan severo y tan circunspecto, que el único que ha combatido el proyecto lo ha hecho fundándose en que, sin embargo de lo que se concede en éste, el ferrocarril no podrá construirse.

El Sr. Presidente: Tiene la palabra el Sr. Cárdenas.

El Sr. Cárdenas: Señor Presidente, como las observaciones que tengo que hacer á lo que ha dicho el Sr. Santa Cruz puedo englobarlas en la defensa de mi enmienda, si á S. S. le parece conveniente, puedo dejarla para entonces, evitando molestar repetidamente la atención de la Cámara.

El Sr. Presidente: Tiene la palabra el Sr. Santa Cruz.

El Sr. Santa Cruz: Señor Presidente, en atención á mi poca práctica de hablar en este sitio y á mi deseo de no salirme del Reglamento, y como tengo entendido que ningún otro Sr. Diputado tenga pedido el segundo turno en contra, y rogaria á S. S. que me la concediera, y así á la par que rectificaba podría contestar al Sr. Ministro de Fomento.

El Sr. Presidente: Tiene S. S. la palabra para consumir el segundo turno.

El Sr. Santa Cruz: Doy gracias á S. S.

Señores Diputados, mi impresión al levantarme después de haber oído al Sr. Ministro de Fomento, debo decir que no puede ser más triste. Ya loáis, los representantes de las tres provincias de Teruel, Zaragoza y Valencia, el ferrocarril no se hará; no hay esperanza.

Pero en fin, aunque sea bajo esta triste impresión y aunque esté solo, como decía el Sr. Ministro de Fomento al principio. (*El señor Ministro de Fomento*: S. S. me lo ha dicho á mí.) Y yo lo confirmo desde este sitio; voy á ver si puedo hacerme cargo de los principales puntos que ha tocado S. S.

Dice S. S. que me interesa el ferrocarril. Yo, señores Diputados, ya lo he dicho antes, no tengo costumbre de estos debates ni mucho menos de polémicas, pero he oído algunos discursos y parece que siempre aquí hay la propensión de interpretar algunas palabras y darlas un sentido que tal vez no tengan al pronunciarlas. Yo no sé si el señor Ministro de Fomento, al decir que me interesa el ferrocarril, habrá tenido algun objeto... (*El Sr. Ministro de Fomento*: Como Diputado de la provincia.) Si no ha sido más que como Diputado de la provincia, ese interés yo lo reconozco; pero si ha sido otro el objeto á que se refería S. S., tampoco tengo para qué ocuparme de ellas, porque mis actos son públicos, los conocen en la provincia mucho mejor que aquí, y las personas que me han de juzgar conocen tambien mi vida pública y privada.

Dice S. S. que defendiendo intereses regionales; no sé yo que el Sr. Ministro de Fomento al pronunciar el discurso que ha pronunciado defendiendo otra cosa que intereses regionales; pero si lo que yo defendiendo son intereses regionales tambien lo son los que defiende S. S., y por consiguiente, si peca-

do hay en mí, pecado hay tambien en Su señoría. Esto sin contar con que yo soy simple Diputado y el más modesto del Congreso, y, por lo tanto, poco puedo influir en la cuestión; y S. S. es Ministro de Fomento, Diputado por Almería, y bien demuestra este dictamen lo que puede hacer en obsequio de aquella provincia. Pero conste que de esto no me duelo; yo deseo para Almería el ferrocarril; yo deseo que el ferrocarril tenga 30 millones de subvención, 60 si es preciso; lo que no quiero es la desigualdad; esto es, que se haga con una provincia lo que no se haga con las demás.

Dice el Sr. Ministro de Fomento que yo me he atrevido á pedir para la línea de Calatayud á Teruel más del 41 por 100 del presupuesto de subvención. Lo que yo he pedido, lo que he hecho, y en esto creo que me honro mucho, ha sido presentar en otras Cortes, en las de 1885, una proposición de ley proponiendo que se concediera á esta línea 6 1/2 millones de pesetas; la cifra que ha citado el Sr. Ministro es exacta. Pero entonces mismo el Sr. Ministro de Fomento, que parece que conoce perfectamente este asunto, sabrá que los deseos de los representantes de Teruel, Zaragoza y Valencia no estaban en la solución de Calatayud á Teruel; lo que esas provincias deseaban era el ferrocarril desde Calatayud á Valencia; porque aunque el proyecto está hecho hasta Sagunto, como oigo decir aquí, yo, por mi parte, comprendía que el día que esa solución se llevara á efecto, no sería el término de la línea de Sagunto, sino que el término sería el mar, no sé si en Valencia ó en otro punto. Esto fue lo que entonces se pidió, y el Gobierno de aquella época, comprendiendo, como no podía menos, la obligación ineludible de todo Gobierno de unir á las tres capitales de provincia con la red general de ferrocarriles, nos manifestó á los representantes de las provincias desheredadas, cuando empezamos nuestras gestiones, que para unir á las tres capitales con la red general estaba dispuesto el Gobierno á hacer toda clase de sacrificios, pero con la condición *sine qua non* de que la línea había de ser la más corta y la más barata, y por esto, nos decidimos á pedir solo por la de Calatayud, á pesar de que yo mismo, que siendo Diputado cuando mi amigo particular y político el Sr. Conde de Toreno trajo á las Cortes un proyecto, por el cual se autorizaba al Gobierno para sacar á subasta, juntas ó separadas, las líneas de Calatayud á Teruel, y de Teruel á Sagunto, y que fui nombrado para aquella Comisión, ayudado de mis compañeros, pudimos recabar del señor Ministro de Fomento que no se concediera la autorización en esa forma, sino que se sacaran las dos líneas juntas en una sola subasta; es decir, desde Calatayud á Sagunto.

Yo que confieso estos actos míos, que creo que me honran, comprenderá el Sr. Ministro de Fomento que ni en esa época ni después he tenido el criterio particular y exclusivo de la línea de Calatayud á Teruel; lo que hay es que yo creyendo, como creo, que tengo en mi calidad de representante del país y sin defender intereses regionales, la obligación de ceñirme á lo práctico y á lo posible, comprendiendo la razón que asistía al Gobierno del 85 para decir que el Estado no podía cargar con ciertas obligaciones más que en el caso de que la línea propuesta fuera la más corta y barata, cedi para poder conseguir la línea de Calatayud á Teruel. ¿Quiere ahora decirme el Sr. Ministro de Fomento si la línea de Linares á Almería cumple esta segunda condición? ¿Cree el Sr. Ministro de Fomento que Almería no tiene medio de unirse con la red general de ferrocarriles por otro punto distinto de Linares? Yo puedo decirle á Su Señoría, que puesto que es jefe del departamento donde estos estudios se hacen, puede encargar á alguna persona inteligente que estudie este asunto, para ver si hay algun punto con el que pueda unirse Almería con menos coste que á Linares, y si esto pudiera suceder, que yo no lo aseguro, ¿habría razon bastante para conceder á la línea de Linares á Almería 30 millones de reales de subvención, cuando tal vez se pudiera ir á otro punto con menos dinero, con menos tiempo y con menos sacrificios para el Estado? Yo no sé si esto podrá suceder; pero, repito, que el bello ideal de Teruel no es la línea de Calatayud á Teruel, sino la línea de Calatayud á Sagunto á al mar.

Y puesto que el Sr. Ministro de Fomento no nos deja ya entrever ni aún la esperanza respecto á la línea de Calatayud á Teruel, yo no tengo inconveniente, y lo declaro en alta voz, en pedir á S. S. que puesto que la línea de Calatayud á Sagunto por Teruel no tiene más longitud que 274 kilómetros en vez de 308 que tiene la de Almería, que el coste de la de Sagunto es de 157.671 pesetas por kilómetro, en vez de 264.738 que tiene de coste la línea de Linares á Almería, y que el presupuesto de Calatayud á Sagunto es de 42.239.000 pesetas, en vez de 81.539.000 que importa el de Almería, conceda S. S. á

la línea de Calatayud á Sagunto el 38 por 100 que concede á la de Almería, (*El señor Ministro de Fomento*: ¿Se trata ahora de esto?) Lo trato yo. Pues esa subvención no importaría más que 16.430.000 pesetas, en lugar de 30 millones, que importa la subvención de la línea de Linares á Almería, es decir, que costaria al Estado la mitad de lo que S. S. pide para su provincia.

Las Cortes acaban de aprobar una proposición de ley, por la cual se excluye del plan general de ferrocarriles la línea de Valladolid á Calatayud y se sustituye por la de Calatayud á Medina del Campo. Yo no puedo examinar las ventajas que esto podrá reportar; pero indudablemente, si esta línea se hiciera pronto y se explotara, como Medina del Campo está en relación con los ferrocarriles portugueses y con los del Noroeste; si por otra parte se construyera la línea de Calatayud á Sagunto ó al mar, creo que esta línea transversal tendría grandes elementos de vida.

Nosotros los representantes del país tenemos obligación de decir siempre la verdad, sea quien fuere el perjudicado; y así como yo reconozco que la cuestión económica del ferrocarril de Calatayud á Teruel es difícil y costosa, preciso es que se reconozca tambien por los demás que desde el momento en que la línea de Calatayud á Medina del Campo se construya, y en vez de hacer la de Calatayud á Teruel se hiciera hasta el mar, desde este momento creo yo que el comercio que antes se hacía entre Castilla y el reino de Valencia, daría elementos de vida á este ferrocarril. Sin embargo, como el Sr. Ministro de Fomento acaba de decir, cuando yo hablaba de la línea á Sagunto, que no se trataba de eso, bien podamos los aragoneses y valencianos perder las esperanzas respecto de ese ferrocarril; bien podemos decir que estamos desahuciados.

Dice el Sr. Ministro de Fomento que yo he presentado aquí una proposición de ley. Es cierto; y si no fuera porque temo molestar al Congreso, la leería; pero para abreviar, diré que en esto he usado de mi perfecto derecho como Diputado. (*El Sr. Ministro de Fomento*: ¿Quién lo niega?) y que si es verdad que en ella pido 12.900.000 como subvención para el ferrocarril de Calatayud á Teruel, tambien lo es que para el ferrocarril de Linares á Almería resultan 100.000 pts. por kilómetro, y que aplicando este dato á los 129 kilómetros que tiene de longitud el ferrocarril de Calatayud á Teruel, resultan los 12.900.000 pesetas que antes he indicado. De suerte que resulta la misma subvención para uno que para otro ferrocarril; y si razones hay para apoyar lo que se nos propone, las mismas hay para sostener lo que nosotros proponemos.

Decía el Sr. Ministro de Fomento para darnos alguna esperanza, que alguna vez, allá en remotos tiempos, el Estado haría ese ferrocarril si no había postor, y que tambien estaba dispuesto, si no encontraba otro medio, á hacer las obras de explanación y de fábrica de este ferrocarril. Yo no tengo los datos suficientes para tratar á fondo este asunto, porque si bien es cierto que á ruego mio se han traído aquí documentos relativos á las líneas de Linares á Almería y de Calatayud á Teruel, tambien lo es que no han venido más que los extractos, y por consiguiente, no he podido adquirir todos los datos que necesitaba. Sin embargo, respecto del ferrocarril de Teruel á Calatayud, si puedo decir á S. S. que no solamente la explanación, sino tambien los túneles, los pasos de nivel, las variaciones y todo lo que generalmente se comprende bajo esta denominación, importan pesetas 5.496.000. Si este ferrocarril se ha sacado á subasta por 7 1/2 millones de pesetas; si las obras de fábrica, y lo que ofrece el Sr. Ministro de Fomento que haría el Estado, no llegan á esa cantidad, y si en la subasta no ha habido postor, creo yo que la consecuencia es lógica, y por consiguiente, el Estado, después de hacer las obras de fábrica y las explanaciones, tendrá que seguir adelante hasta llegar á explotar, ó se quedaria Teruel sin ferrocarril. De manera que por este lado no tengo esperanza ninguna de que se haga.

Dijo el Sr. Ministro de Fomento que yo soy enemigo de ese ferrocarril, y añadió: ¿á quién se le ocurre más que al Sr. Santa Cruz poner en evidencia este proyecto? Esta es una cosa que no se concibe ni se explica. Señores, yo soy aragonés, y por tanto, tengo la condición inherente á los de mi país, que es la de la franqueza y decir lo que pienso segun me aconseja mi conciencia, y dije lo que yo creí que era verdad, y como el Sr. Ministro de Fomento no me ha convencido de lo contrario, yo, aun cuando S. S. continúe diciendo que soy el enemigo más declarado del ferrocarril, haciéndose eco de lo que á otras personas ha oído, he de seguir sosteniendo que la explotación del ferrocarril de Linares á Almería, como el de Calatayud á Teruel, ha de ser ruinosisima, y esto lo diré siempre, mientras con

hechos prácticos y tangibles no se me demuestre lo contrario, o se prolongue hasta Sagunto ó el mar.

Pero no es exacto que yo sea enemigo del ferro-carril de Linares á Almería, y la prueba es que en otras épocas hemos estado unidos los representantes de las tres provincias desheredadas, como si fuéramos al Calvario. Ojalá haya bastante con los 30 millones, y si no hay bastante, ojalá se le den 60.

Ha dicho despues el Sr. Ministro de Fomento que en la primera subasta, que tuvo lugar, si no estoy equivocado, el día 6 de Octubre para la concesion del ferro-carril de Calatayud á Teruel se habia presentado una proposicion, pero que habia habido dos depósitos, y que en la proposicion presentada se habia rebajado un millon de pesetas.

Esto es exacto, es decir, es exacto en la parte referente á que no hubiera más que un pliego y á que el postor rebajara en ese pliego un millon de pesetas de la subvencion; pero el Sr. Ministro de Fomento hacia con este motivo algunas consideraciones, y parecia dar á entender que no sabia lo que habia sido del segundo depósito. Yo siento que el Sr. Ministro de Fomento, que tan buen juicio tiene, y que con tan buena intencion juzga á todo el mundo, no me haya á mi concedido lo que á todos los demás concede, porque me ha parecido que al hablar del segundo depósito daba á entender como si yo supiera algo de este segundo depósito. (El Sr. Ministro de Fomento: No.)

Esta ha sido mi impresion. Pues yo declaro al Sr. Ministro de Fomento, con la franqueza del aragonés, que no tengo noticia de semejante depósito; y haria un ruego al Sr. Ministro de Fomento; el de que, si tiene medios, pida á la Caja de Depósitos nota ó algun documento que justificase los depósitos hechos, y supiéramos si efectivamente hubo dos depósitos ó uno solo, y si hubo dos, que se sepa tambien el nombre de quien figuraba el depósito. Por mi parte, me basta con declarar que no sé que hubiera más que un depósito. (El Sr. Ministro de Fomento pronuncia algunas palabras que no se entienden.) Y se asombra el Sr. Ministro de Fomento de que aquel día se rebajara un millon de pesetas. Sin duda el Sr. Ministro me quiere hacer responsable de lo que todo el mundo haya pensado respecto á la cuestion del ferro-carril de Teruel. Yo no podia tener esa responsabilidad, y por consiguiente, si el que hizo la postura tuvo por conveniente rebajar un millon de pesetas, cuando todo el que estaba allí sabia que no habia otro pliego, yo no lo podia evitar. Pero dice el Sr. Ministro que la subasta se verificó garantizada con el 1 por 100 que la ley exige; se presentó una proposicion, rebajó un millon, y como no habia otra, se la adjudicaron. Pero pasaron los quince dias que la ley exige para poner el depósito definitivo, y aquí empezaron los apuros como suele decirse; los quince dias pasaron, y el millon de pesetas del depósito definitivo que debian llevarse á la Caja de Depósitos no parecia, y el depósito no se hizo, por cuya razon los concesionarios de la subasta, al ver que segun la ley tenian que perder el depósito provisional, como á nadie le gusta perder, era natural que para la defensa de este depósito presentaran al Ministerio solicitudes pidiendo prórroga; y el Sr. Ministro, accediendo en esto á mis ruegos tambien, no la concedió; y cumpliendo con la ley, al fin declaró la caducidad; y el depósito provisional, supongo yo que habrá ingresado en las arcas del Tesoro. Por consiguiente, de todo esto yo no tengo la culpa.

Dice el Sr. Ministro de Fomento, que ahora se ha presentado á él una solicitud, pidiendo que se conceda la linea con la misma subvencion de 7 1/2 millones de pesetas; y además, que hay unos señores franceses que dicen que le han dicho. (El Sr. Ministro de Fomento: A mi no me han dicho nada.) Que han dicho en el ministerio al ir á enterarse de la subasta, que ésta se verificaria seis dias despues, lo cual les habia sorprendido.

Yo no sé quiénes serán esos franceses; pero un asunto que el 6 de Octubre fué la primera subasta que estaba anunciada con seis meses de anticipacion, y despues se anuncia la segunda subasta con cuarenta dias, y que, como es de suponer, los que habian hecho el depósito provisional para la primera subasta, hubieran dado á conocer el negocio, me extraña que hubiera unos franceses que no supieron que la subasta era el día 17. ¿No la sabian los franceses? ¿Y yo qué culpa tengo?

Respecto de la solicitud, segun he visto en el expediente que ha remitido el Sr. Ministro de Fomento, el último documento que hay es el extracto, sin duda, de esta solicitud, de cuyo extracto se deduce que un señor, que me parece que se llama Rojas, al cual no conozco, y por consiguiente, de su personalidad completamente fuera de la discusion, sin ocuparme de él ni para bien ni para mal—por más que tampoco lo que voy á decir creo que deshonra á nadie,—este Sr. Rojas, vecino de Madrid, con cédula

de 8.ª clase, pide al Sr. Ministro que se le otorgue la concesion de la linea de Teruel á Calatayud con la misma subvencion que hoy tiene, es decir, con la subvencion de 9 1/2 millones de pesetas; y dice, que al mes de tener la concesion hará el depósito. Yo no discuto sobre esto, y como supongo que el Estado se habrá incautado del primer depósito, correspondiente á la primer subasta... (El Sr. Ministro de Fomento: Se ha publicado en la Gaceta, y podia afirmarlo S. S.) ¿Que puedo afirmarlo? ¿El qué? (El Sr. Ministro de Fomento: La caducidad de la concesion.) No lo pongo en duda. Perfectamente; el Estado se ha incautado del primer depósito. Pues bien; este señor ofrece hacer el depósito al mes de tener otorgada la concesion. No creo que haya resolucion todavia en esta cuestion, y por consiguiente, no sé lo que resolverá el Sr. Ministro de Fomento; y yo no tengo más que decir sino que, segun la ley de ferro-carriles, se deben hacer dos subastas para cada concesion. (El Sr. Ministro de Fomento: La ley no prohíbe la tercera.)

Desde luego; yo declaro que no la prohíbe, aunque tampoco la preceptúa, y por consiguiente, yo no he de hacer ningun cargo sobre esto; pero si suplicaria á S. S. que accediera á mi ruego para que no sucediera lo que ahora ha sucedido, porque aun cuando el Estado, lejos de salir perdiendo sale ganando, puesto que se incauta del depósito provisional, como la provincia de Teruel está ya en estado de no poder esperar mucho tiempo, y todas estas dilaciones son ruinosas para ella, yo me atreveria á rogar al señor Ministro de Fomento, puesto que taxativamente ni está prohibida ni permitida la tercera subasta, que asi como al parecer piensa anunciar la tercera subasta, exigiera para ella el depósito del 5 por 100 en vez del 1 por 100. (El Sr. Ministro de Fomento: La ley marca el 1 por 100.) Pero yo creo que S. S. podria fijar el 5 por 100. (El Sr. Ministro de Fomento: Es que quiero dar facilidades para que se haga el camino.) ¿Dice S. S. que quiere dar facilidades? No conozco el plan del Sr. Ministro, y por consiguiente no digo que no las dé; pero asi como la ley marca que el plazo para la segunda subasta sea de cuarenta dias, lo natural es que para las subastas sucesivas los plazos sean más cortos; por consiguiente, me figuro yo que para la tercera subasta, que parece que es el porvenir que nos espera, se fijará un plazo menor de cuarenta dias, que es el que marca la ley para la segunda.

Pues dejo á la consideracion del Congreso que, exigiendo la ley que al pedir la subasta (porque supongo que esta solicitud será negada), debe acompañarse la carta de pago que acredite haberse hecho el depósito provisional (y la solicitud presentada no tiene este requisito), celebrada esta subasta que habrá de anunciarse, como supongo, en un plazo menor de los cuarenta dias, á los quince dias tiene que hacer el concesionario el depósito definitivo. Por tanto, yo creo que el que realmente tenga medios para emprender la construccion de la linea, no considerará como obstáculo el que se suprima este tan corto plazo que ha de mediar entre la constitucion del depósito provisional y la del definitivo. Sin embargo, como no sé si S. S. piensa ó no en anunciar la tercera subasta, nada más tengo que decir sobre esto.

Parece ser que esta solicitud y estas gestiones de los franceses tienen ya alguna fecha; pero yo únicamente lo que siento es que, así como el Sr. Ministro de Fomento, en el momento en que el 17 de Febrero quedó desierta la subasta para la concesion del ferro-carril de Linares á Almería, se preparó con una actividad que le reconozco y le aplaudo, y que deben agradecerle mucho los representantes de la provincia de Almería, á fin de presentar aquí el día 4 de Marzo el proyecto de ley aumentando la subvencion asignada á dicha linea, no haya dedicado esa misma actividad y ese mismo celo á la resolucion que haya de adoptar respecto al ferro-carril de Calatayud á Teruel; y á pesar de haber trascurrido muchos mas dias que los que median del 17 de Febrero al 4 de Marzo, no haya propuesto aun la resolucion conveniente á las Cortes, si así procedia, ni haya adoptado las medidas oportunas para la mejor resolucion de este asunto, si así podia hacerlo dentro de sus atribuciones.

Me hacia notar el Sr. Ministro de Fomento que hasta ahora en todas las legislaturas las gestiones relativas á la construccion de ferro-carriles en las tres provincias desheredadas se habian hecho, por decirlo así, unidas y compactas las Diputaciones de esas provincias, y yo debo decir á S. S. que esto es precisamente lo que yo deploro que no suceda ahora, porque una vez que el señor Ministro de Fomento, por razones muy fundadas y que yo respeto, quiere que á la linea de Linares á Almería se la aumente la subvencion, debe unirse á mi para pedir que se haga lo mismo con la linea de Cala-

tayud á Teruel, puesto que lo pido precisamente por las mismas razones que alegaba S. S. refiriéndose á aquella linea.

Hizo, por último, el Sr. Ministro algunas consideraciones para exponer la situacion de la provincia de Almería, y habló de los minerales desgraciados por falta de medios de transporte.

Pues todo eso que ha dicho el Sr. Ministro de Fomento, puede aplicarlo perfectamente á la provincia de Teruel, puesto que allí no es un trozo, sino que es toda la provincia y la necesidad es mucho mayor.

Comprendo que he molestado demasiado al Congreso; y por otra parte, como, segun voy viendo, no nos queda esperanza ninguna para la provincia de Teruel, concluyo rogando al Sr. Ministro de Fomento que, despues de las declaraciones que ha hecho, si ha de dar solucion á este asunto, que comprenda, que se haga cargo de las desigualdades que ahora se establecen entre la provincia de Almería y las demás provincias; que estudie la situacion en que se encuentra la de Teruel y la urgencia que tiene de salir del estado en que se encuentra, y que adopte una resolucion, la que mejor le parezca, pero que sea en el mas breve plazo posible.

El Sr. Delgado: Pido la palabra.

El Sr. Vice-presidente (Canalejas): El Sr. Delgado, de la Comision, tiene la palabra.

El Sr. Delgado: La Comision tiene que comenzar declarando que se trata del ferro-carril de Linares á Almería, para que así podamos venir á la discusion que nos ocupa. El Sr. Santa Cruz, en su discurso, se ha ocupado exclusivamente del ferro-carril de Calatayud á Teruel; nos ha contado aqui su historia; nos ha hablado de su caducidad; nos ha contado sus excelencias; nos ha dicho sus inconvenientes, y todo esto será bueno y pertinente para otra ocasion; pero hoy realmente no hay para qué tratar de estas cosas. A vueltas de todo esto que nos ha dicho del ferro-carril de Calatayud á Teruel, el Sr. Santa Cruz ha hecho tambien tres afirmaciones que pueden relacionarse algo con el proyecto que se discute, y por esto voy á hacerme cargo aunque sea brevemente, de todas ellas.

Decia, en primer lugar, que deseaba que aquí se aplicara la ley de la igualdad, y que así como se mejoraba la subvencion del ferro-carril de Linares á Almería, debia llevarse análoga mejora á la linea de Calatayud á Teruel, y se quejaba con ocasion de esto de la ley de la desigualdad. Realmente, antes de ahora, siempre han estado las venajías de parte de la linea de Calatayud á Teruel; siempre ha tenido una subvencion proporcional á su presupuesto, superior á la concedida á la linea de Linares á Almería, y aun hoy, despues de este aumento de subvencion que tiene por objeto este proyecto, ese tanto por ciento de la subvencion, con relacion al presupuesto de la linea de Linares á Almería, es muy inferior al otorgado para construir la linea de Calatayud á Teruel.

De manera, que realmente los que nos podiamos haber quejado de desigualdad éramos nosotros antes de ahora, y aun hoy, en las condiciones actuales, pudiéramos quejarnos tambien; pero nosotros no nos quejamos por una circunstancia, porque aquí no tratamos de los intereses de Almería y de Linares con relacion á los de Calatayud y Teruel; no hablamos de los intereses de Almería con relacion á los de las demás provincias, sino que tratamos únicamente de lo que se necesita hacer en favor de una de ellas; y este es el punto de vista que habremos de tener presente siempre que se trate de obras de verdadera utilidad. La Comision no debia hacer otra cosa que felicitar, como lo hace en el preámbulo de su dictamen de los propósitos que el Gobierno manifestaba de atender los intereses de las provincias de Teruel y de Soria que tan desatendidas han sido hasta ahora en lo relativo á obras públicas.

El Sr. Santa Cruz hacia despues otra afirmacion de la que tambien debo ocuparme. Su señoría, sin apoyarlo con datos fehacientes, sin presentar razonamientos que no dejaran sombra de duda en el ánimo de los Sres. Diputados, ha manifestado que, en su creencia, debia haber otros puntos por donde pudiera pasar el ferro-carril de Almería á Linares con beneficio para la construccion, y con beneficio tambien para la explotacion.

Esa es una opinion exclusivamente suya, y á esa opinion opongo la nuestra que, por lo ménos es tan autorizada como la de S. S., porque hay la circunstancia de que algunos de los que nos sentamos en este banco conocemos aquel país, y no creemos que haya otros puntos por donde pueda llevarse el trazado con mayores ventajas. Por tanto, á la opinion de S. S. oponemos la nuestra, y como S. S. no nos ha traído datos en que fundar la suya, creo que baste con esta opinion nuestra para contestar á la del Sr. Santa Cruz.

Ahora he de hacer otra observacion. Se trata de favorecer á tres provincias, que son Jaén, Granada y Almería; se trata de atender los intereses de dos regiones completamente desatendidas, y de toda la provincia de Almería. Pues si el Sr. Santa Cruz quiere variar el trazado del ferro-carril para llevar éste por regiones distintas de las que se han marcado en este estudio, no se realizara entonces la idea del proyecto, que es favorecer y sacar del estado en que se encuentran parte de las provincias de Jaén y de Granada, y la totalidad de la provincia de Almería.

Así, pues, aun existiendo puntos por donde la construccion resultará más barata, que despues de todo el Sr. Santa Cruz no lo afirma sino que supone que puede haberlos, desnaturaliza-

riamos este proyecto, porque iriamos á buscar un nuevo trazado por el que no se atenderia á las necesidades de las provincias de Jaén y Granada.

No quiero insistir más sobre este punto, y paso á tratar del último extremo, que tambien merece que nos ocupemos de él, por más que realmente lo que se ha dicho acerca de él está contestado con lo que he expuesto al ocuparme de los puntos anteriores.

Decia el Sr. Santa Cruz que consideraba la explotacion de este ferro-carril como un asunto ruinoso. Era tambien una creencia de S. S., pero al lado de ella existen otras creencias muy distintas acerca de ese ferro-carril. Dice S. S. que es ruinoso, y como no nos dice por qué, es imposible que yo pueda recoger el argumento para procurar convencerle, porque sé la dificultad que hay para conseguirlo; pero es lo cierto que hombres entendidos en esta clase de asuntos no tienen ese mismo juicio, y creen que el ferro-carril á que aludo ha de contribuir á que se desenvuelva una gran riqueza, por lo que en vez de ser ruinoso el asunto, ese ferro-carril revestirá un carácter económico más marcado que el que tienen los demás ferro-carriles que existen hoy en la parte del Mediodia de España.

A juicio de esas personas, el aumento en la riqueza minera ha de ser grande, puesto que se pondrán en comunicacion los dos grandes centros mineros de esa zona, Linares y las sierras de Almería, y como hay la circunstancia de que los minerales que se producen en estos centros se auxilian entre sí, porque sirven los unos para fuentes de los otros; resultará que se establecerá una gran circulacion de mineral por esta linea férrea con gran beneficio de la Empresa explotadora. Si á esto se une que médiamente un número escaso de leguas entre Linares y los grandes centros mineros de Almería, que es una distancia insignificante dentro de lo que representa la circunferencia tierra, bien puede asegurarse que los dos se convertirán en un solo centro minero á la sombra de esa linea, cuya afirmacion autorizan las muchísimas indicaciones de minerales análogos que se encuentran desde Linares á Almería, todo lo cual hace creer que el día que se despierten intereses industriales y acudan allí capitales é inteligencias, habrá de constituir toda esta zona un solo centro minero; y no tengo que decir que un ferro-carril dedicado á la explotacion de un centro minero tan importante como seria el de Linares á Almería, tiene que ser forzosamente un ferro-carril perfectamente económico y ofrecer pingües productos para la Empresa constructora, desarrollando á la vez una gran riqueza en el país.

El Sr. Vice-presidente (Canalejas): Tiene la palabra el Sr. Castel para una alusion personal.

El Sr. Castel: No pensaba terciar en este debate, ni puede considerarse que voy á hacerlo por las pocas palabras que he de pronunciar al recoger la alusion que como representante por Teruel entiendo ha ido envuelta en algunas frases del Sr. Ministro de Fomento.

No he tenido la fortuna de oír todo el discurso del Sr. Santa Cruz, en quien reconozco gran superioridad para tratar la cuestion que se debate; y por consiguiente no he de decir si en todos y en cada uno de los puntos tratados por S. S. pienso de igual modo que el Sr. Santa Cruz; lo que si debo manifestar es que en el objetivo, en el fin esencial que he movido al señor Santa Cruz á tomar parte en la discusion estamos perfectamente de acuerdo, porque yo entiendo que ese fin no es otro que traer aquí, con motivo del proyecto del ferro-carril de Linares á Almería, lo que ha sido objeto en los últimos dias de discusion particular en las Secciones de este Palacio entre los representantes de la provincia de Teruel y los de la provincia de Zaragoza.

En esas reuniones quedó patente el unánime deseo de todos los representantes aragoneses, y se demostró el convencimiento que tenemos de que el hecho de haber quedado desierta la segunda subasta del ferro-carril de Teruel á Calatayud demuestra que la subvencion hasta hoy concedida es insuficiente para garantizar los intereses del que hubiera de ser concesionario; teniamos, por consiguiente, que acudir al Gobierno pidiendo que se aumentara esa subvencion, ó en términos generales, que se mejorasen las condiciones de la concesion; y como he dicho antes, entendiamos que no era ocasion inoportuna la del debate sobre mejora de la subvencion concedida á la linea de Linares á Almería, para que nosotros tratásemos de recabar mejoras análogas para la de Teruel á Calatayud. En este concepto, deseabamos que el Gobierno de S. M., y más especialmente el señor Ministro de Fomento, si no nos concedia iguales ventajas, por lo ménos nos diera la promesa de que, despues de agotar todos los medios á su alcance para procurar que la linea se construyera con los recursos hoy concedidos y despues de convencerse de que esto no era posible, presentaria otro proyecto de ley mejorando las condiciones.

Porque, Sres. Diputados, no puede ocultarse á nadie, ni por tanto nosotros desconocemos que el Sr. Ministro de Fomento, por el puesto que ocupa, tiene la obligacion de ver si hay posibilidad de que la concesion del ferro-carril de Teruel á Calatayud se realice por medio de una tercera subasta; y si bien yo estoy de acuerdo con el Sr. Santa Cruz en punto á creer que, desgraciadamente, esa tercera subasta tampoco dará resultado, comprendo que por parte del Sr. Ministro de Fomento pudiera haber algo así como abandono de los intereses del Estado, si desde luego, y mientras declare tener fundadas esperanzas de éxito, impusiera á éste mayores sacrificios, antes de ver si con los ya acordados habia quien se comprometiera á realizar la construccion de la línea. Por consiguiente, yo me explico esa tentativa, aunque de ella no espere ningun beneficioso resultado,

y acepto en este punto como valederas las indicaciones del Sr. Ministro de Fomento, por más que entre S. S. y el Sr. Santa Cruz conmigo haya completa disconformidad respecto a la creencia que cada uno abriga y a la esperanza que fundamos en el éxito de la tercera subasta, dentro de las condiciones a que tendrá que sujetarse.

Por lo demás, si conformidad había en este punto objetivo del Sr. Santa Cruz entre su S. S. y yo, la hay mayor en cuanto a lo que el señor Santa Cruz ha manifestado respecto a las condiciones que pudieran ser acordadas para mejorar el ferro-carril de Teruel a Calatayud, condiciones que pudieran consistir, no en aumentar la subvención para esa línea, sino en concederla ó aumentarla para otra que ha estado unida a la de Teruel a Calatayud, ó sea la línea de Teruel a Sagunto. En este punto creo que no han sido bien interpretadas las palabras del Sr. Santa Cruz, cuando decía que la explotación de la línea de Teruel a Calatayud era ruinosa. Yo creo que lo que el Sr. Santa Cruz ha dicho es que, hoy por hoy, atendidas las fuerzas propias del país, y mientras no se piense en prolongar la línea de Teruel a Calatayud, no es grande el horizonte que se abre al que sea concesionario de dicha línea; pero creo y estoy seguro que lo creará conmigo el Sr. Santa Cruz con firmísimo convencimiento, que a poco de haberse construido esa línea, han de desarrollarse muchas producciones abundantes en el país, de la agricultura, de la ganadería y, sobre todo, de la minería, que han de mejorar las condiciones de la explotación, y hacer que esa línea sea una de las mejores de España, sobre todo el día en que Teruel no sea cabecera de la línea, sino un punto de tránsito, y la vía férrea se extienda desde Calatayud al Mediterráneo, porque entonces ese ferro-carril será el más frecuentado para el comercio entre las regiones del Norte y nuestra costa de Levante.

Vea, pues, el Sr. Ministro de Fomento cómo en lo fundamental, en el deseo de que el ferro-carril se construya, y en creer que para esa construcción se verifique puede el Gobierno prestar mayores auxilios que los que ahora presta, estamos de acuerdo, no solo los representantes de la provincia de Teruel, sino también nuestros queridos amigos los de la provincia de Zaragoza.

El Sr. **Santa Cruz**: Do yo gracias al Sr. Delgado, individuo de la Comisión, por la benevolencia con que me ha tratado en su contestación.

Comprendo perfectamente los deberes de la Comisión. El Sr. Ministro de Fomento parte de la base de no proponer aumento de subvención mas que al ferro-carril de Linares a Almería, y la Comisión no ha podido separarse del criterio del Ministro. La Comisión, por su parte, habrá comprendido también que mis observaciones se han dirigido, mas que a la Comisión, al Sr. Ministro de Fomento, como iniciador del proyecto. Verdaz es que la Comisión hace en el preámbulo de su dictamen los mismos ofrecimientos que el Sr. Ministro de Fomento; pero desgraciadamente ofrecer no es dar, y hemos visto prácticamente que, después de los ofrecimientos hechos por el Sr. Ministro de Fomento, no nos deja mas esperanza que la eventualidad de una tercera subasta.

Respecto a si debe ser Linares el punto de unión, tiene razón el Sr. Delgado. Yo he manifestado opiniones propias, y la Comisión puede sostener las suyas. No he discutido ese punto; comprendo que lo natural es ver si con una sola línea se sirve al mayor número de provincias que sea posible; y repito que no he discutido ese punto, como no he tratado tampoco de que al ferro-carril de Linares a Almería se le dé todo lo que se le pueda dar.

En cuanto a lo de negocio ruinoso, no me he referido a la construcción ni al negocio en general; he dicho eso porque la explotación ha de ser costosa, y mientras no tengamos más datos no podemos insistir en ese punto.

Creo que he molestado demasiado tiempo la atención de la Cámara, y por tanto me dispensará el señor Delgado que me limite a lo dicho en contestación a las observaciones que S. S. se ha servido hacer a las mías.

Veo que por fortuna, no estoy tan solo, porque me parece que en muchas cosas coincide conmigo el señor Castel; pero además de eso, creo que el Sr. Ministro de Fomento debe saber que tanto la capital de Teruel como muchos pueblos se han dirigido al Gobierno pidiendo lo mismo por consiguiente, no será porque mi causa sea mala, sino porque acaso no la sepa defender; y no tengo más que decir.

El Sr. Ministro de **Fomento** (Navarro y Rodrigo): Pido la palabra.

El Sr. **Vicepresidente** (Canalejas): La tiene su señoría.

El Sr. Ministro de **Fomento** (Navarro y Rodrigo): Voy a decir muy pocas palabras al Congreso, porque en realidad a mí no me gustan las rectificaciones; pero debo una satisfacción al Sr. Castel, Diputado por la provincia de Teruel.

Yo no he aludido realmente a S. S., sino que refiriéndome a una afirmación que hizo en la última sesión el señor Santa Cruz, realmente creía que este señor Diputado estaba solo en esta cuestión, y hasta cierto punto sigue estando solo, porque el Sr. Santa Cruz no quiere oír bien lo que dice el Sr. Castel, el cual mantiene algunas diferencias de criterio respecto a la dirección que se ha de dar al ferro-carril de Calatayud a Teruel, y me parece que desea que se le dé otra; y en esta cuestión se me figura que el Sr. Santa Cruz se va pareciendo al mercader que quiere vender una mercancía y empiezo por declarar que está averiada, y podrída para que se la compren, con lo cual resultará siempre que nadie se le ha de comprar.

Yo he dicho, y repito, que por lo que he oído a muchas personas, por los cálculos del mismo proyecto presentado al Ministerio de Fomento,

el ferro-carril de Calatayud a Teruel es un buen negocio. ¿No ha de ser un buen negocio cuando da, según esos cálculos, cerca del 8 por 100? Su señoría está empeñado en pedir para Teruel lo que parece que en este proyecto de ley se da a Almería. Pues Almería quisiera para ella lo que tiene ya Teruel por la ley. El presupuesto del ferro-carril de Calatayud a Teruel son 17 millones; la subvención total 7.500.000 pesetas, resulta una subvención de 44 por 100 y el ferro-carril de Linares a Almería aun con esta subvención queda muy por debajo del 37 por 100.

No digo nada si se le da al ferro-carril de Calatayud a Teruel, ideal de S. S. la subvención de 12.900.000 pesetas, porque entonces si que resultaría un negocio redondo. Yo tengo la esperanza de que, sacado a subasta este ferro-carril con la subvención que hoy tiene, y sabiéndose que no ha de tener más, encuentre postor, y si no lo hubiera, el Estado, que tiene un compromiso de unir por líneas férreas la capital de la Monarquía con todas las provincias, el Estado debía acometer por su cuenta la realización de este ideal. ¿Por qué? Porque a un ferro-carril que no cuesta más que 17 millones, darle 13 de subvención, me parece más que suficiente para que el Estado lo emprenda por sí como negocio particular y ventajoso.

Debo decir al Sr. Santa Cruz, que, en efecto, siguiendo defendiendo su ideal de construir este ferro-carril por manera muy rara y muy extraña, pues S. S. hasta después de morir persigue a los que hicieron postura en la primera subasta, a quienes yo no voy a defender, pero a propósito de lo cual debo decir a S. S. que un día y otro aquí, en el Congreso, me estimulaba a que declarara caducado ese depósito y se incorporara a la Hacienda, que otros Diputados, no me nos dignos que S. S., representantes de la provincia de Teruel, y que no son de mis opiniones, se agitaron cerca de mí para que hiciera todo lo contrario.

Por lo tanto, yo desearía que de ahora en adelante, si el Sr. Santa Cruz se ocupa, como parece que se va a ocupar con interés de este ferro-carril de Teruel a Calatayud, lo hiciera con un poco menos de celo y sabiendo a donde va, porque S. S. hasta ahora no ha hecho otra cosa que perjudicar la causa que defiende con toda su competencia de ingeniero, con todo su celo como Diputado, y con todo su interés como gran propietario de Teruel.

El Sr. **Vicepresidente** (Canalejas): El señor Santa Cruz tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **Santa Cruz**: Seré muy breve.

Respecto a la contradicción que el Sr. Ministro de Fomento parece encontrar entre el señor Castel y yo, debo decirle que sin duda no me explico bien, porque es cierto que yo he sostenido que la explotación del ferro-carril de Calatayud a Teruel daría muy poco producto por falta de mercancías que transportar; pero también he dicho que la solución de este problema no era el ferro-carril de Calatayud a Teruel, sino el de Calatayud a Sagunto, puesto que he dicho que prolongando este ferro-carril hasta Medina del Campo, tendría comunicación con las líneas portuguesas y con la línea del Noroeste, y sería una línea transversal de mucho producto.

Dice el Sr. Ministro que la línea de Calatayud tiene hoy 41 por 100 de subvención. Si eso lo he confesado yo antes de ahora. Y añade su señoría que si tuviera la subvención que ahora se da para Almería, se podría extender a 70 por 100. También lo he dicho.

Pero cuando se me hacen estos cargos aquí, se olvida decir que el presupuesto total del ferro-carril de Almería son 81 millones, y que el coste del kilómetro son 274.000 pesetas; de modo, que este es el ferro-carril más caro que hay.

No sé de donde deduce el Sr. Ministro lo que acaba de afirmar respecto de lo que pasó en la primera subasta del ferro-carril de Calatayud a Teruel. Yo creo que el Sr. Ministro, una vez hecha la subasta, y pasados quince días, no debía haber necesitado gestión de nadie para declarar *ipso facto* la caducidad de la línea. Si S. S. no lo hizo así, hasta dos meses después, eso será cuenta de S. S. y no mía.

Y repito ahora lo mismo que dije antes: yo sentiré molestar, pero mientras tenga aquí voz y voto, y mientras tenga alguna influencia, he de trabajar porque Teruel tenga ferro-carril.

Por lo demás, nada tengo que decir de la primera Empresa; harto trabajo tendrán los pobres que se equivocaron en sus cuentas, y perdieron el depósito.

Creo que con esto he contestado al Sr. Ministro de Fomento.

El Sr. **Vicepresidente** (Canalejas): Tiene la palabra el Sr. Castel.

El Sr. **Castel**: Dos palabras, porque debo afirmar la completa conformidad que en este punto existe entre los representantes de la provincia de Teruel.

El Sr. Santa Cruz no tiene interés ninguno, no se opone a que el ferro-carril de Linares a Almería se le conceda la subvención que se le concede por este proyecto de ley, ni los representantes de Teruel al moverse, como lo han hecho en esta ocasión, lo hacen por celo de esta provincia ni porque se opongan a la subvención que se le otorga; es que han creído que podían, con ocasión de esta concesión, traer aquí una vez mas los deseos de aquella provincia; y al hacerlos así, no hacen más que recoger las diversas promesas que en esta y otras discusiones se han hecho por el Gobierno y por la Comisión. Por consiguiente, Teruel no pide que se le dé tanto, menos ni mas que Almería, sino lo que haga falta para construir el ferro-carril. Si el Sr. Ministro de Fomento cree que hay otro camino que el de la subvención para llegar a tener ferro-carril en mi provincia, tal vez yo difiera en esta opinión de la suya, pero teniendo en cuenta que dicha creencia apenas ha sido expresada, sin debir nada en su apoyo, no me permito oponerme a ella, limitándome a desear que manifieste S. S., no solo como an-

tes lo ha hecho, en forma algo vaga, que si la tercera subasta no tuviera efecto, el Gobierno vería si era ocasión de hacer las obras por administración, sino si ha querido decir y si mantiene que si la tercera subasta queda desierta, S. S. por su parte está resuelto a gestionar para que el Gobierno vaya a la construcción por administración.

Esto, por supuesto, si persiste en ese camino que si cambiara, si entendiera que era lo más favorable un aumento de subvención, ó si del estudio a fondo que hiciera de esta cuestión llegase a entender que era preferible a todo esto volver a unir las dos líneas de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto, y concediendo aumento de subvención a esta última, sacase a subasta las dos líneas, yo personalmente le felicitaría, no solo como representante del distrito al que me interesa esta línea, sino por creer que con ello se haría un gran bien a la provincia, enlazando de una vez los dos puntos más importantes de la zona, cuales son Calatayud y el mar.

El Sr. Ministro de **Fomento** (Navarro y Rodrigo): Pido la palabra.

El Sr. **Vicepresidente** (Canalejas): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **Fomento** (Navarro y Rodrigo): Me parecen muy sensatos los términos en que se ha expresado el Sr. Castel, y por tanto, no tengo inconveniente en declarar, como Ministro de Fomento, que si, en efecto, quedara desierta la tercera subasta, yo, por mi parte, propondría al Consejo de Ministros que el ferro-carril de Calatayud a Teruel (a no ser que estudiada la cuestión se encontrara otra combinación más beneficiosa), se construyera por cuenta del Estado. (El Sr. Córdoba: Y el de Torralba a Soria.)

Declarada suficientemente discutida la totalidad del proyecto, se pasó a la discusión por artículos, y sin discusión fueron aprobados los tres de que consta el proyecto.

Se leyó el siguiente artículo adicional:

«Artículo... Si esta subasta quedara, como las anteriores, desierta, en los seis meses siguientes se anunciará otra nueva, garantizando el Estado en la forma que estime mas conveniente el 6 por 100 al capital que se invierte en la construcción de la línea.

Palacio del Congreso 19 de Marzo de 1887.— José de Cárdenas.—Manuel Aliende Salazar.— Gaspar Salcedo.—Luis de Landeche.—Emilio de Alvear.—Cárlos Castel.—Francisco Santa Cruz.»

En su apoyo dijo

El Sr. **Cardenas**: Como no han de ser quizas muchas por desgracia las ocasiones que se me presenten de elogiar los actos del Sr. Ministro de Fomento formando parte de ese Gabinete, aprovecho ésta para felicitarle, no solo en mi nombre, que esto valdría poco, sino en el de los muchos amigos y correligionarios que como yo piensan y forman el gran partido conservador de Almería, y casi me atrevo a decir en el de la provincia de Almería entera, por el proyecto de ley a que se refiere y contra, copiando todas sus disposiciones, el dictamen que se discute.

Y claro es que, al dirigir este elogio al señor Ministro de Fomento por el proyecto de ley, se lo dirijo también, y muy de veras, por el razonado y elocuente discurso que ha pronunciado en su defensa, sin que esto quisiera decir que vaya envuelta en mis plácemes censura alguna para mi querido amigo particular y político el Sr. Santa Cruz, a quien también felicito por su intención y propósitos, por mas que crea que, sin ser ese su deseo, se ha atravesado en nuestro camino sin necesidad, pues para defender los intereses legítimos de Teruel no era preciso desconocer ni en mucho ni en poco los de Almería.

Lo que yo habría hecho en el caso del señor Santa Cruz, si en vez del proyecto que se discute hubiera venido en condiciones análogas un proyecto relativo a la línea de Teruel a Calatayud, habría sido presentar una enmienda a artículo adicional a la manera del que voy a defender ahora, en que se dijera sencillamente: todas las ventajas que se conceden por este proyecto a la línea de Calatayud a Teruel, se concederán también a la de Linares a Almería; esto es, repito, lo que yo hubiera hecho; y lo que creo que en este caso ha debido hacer el Sr. Santa Cruz; y claro es que, haciendo esto, se sobreentiende que habría S. S. desde luego hecho mas (y al decir mas, no quiero dar a entender que yo hubiera demostrado mas interés que S. S. en la defensa de los intereses por que S. S. ha abogado), habría hecho desde luego mas que lo que de sus excelentes discursos resulta; pues el artículo adicional, tal como lo he presentado, se reduce a consignar que si la subasta a que se refiere el proyecto de ley que se está discutiendo quedara como las anteriores desierta por falta de postor, el Estado garantice con un 6 por 100, en la forma que tenga por conveniente, el capital que se invierte en la construcción de la línea.

Se me dirá: cómo se elogia al Sr. Ministro de Fomento por el acto que realiza con este proyecto de ley, y se le felicita de una manera tan cordial, tan profunda, como yo lo hago, y al propio tiempo se pide una cosa que está manifestando la ineficacia de aquello que se elogia. Pues es muy sencillo. Es que yo en este caso, y para presentar esta adición, he tenido muy en cuenta un vulgar adagio, por el que he pasado: «De los escarmentados, nacen los avisados;» y he tenido también presente otro, que es en este caso lo contrario de lo que acontece; es, a saber: siempre se dice que lo mejor es enemigo de lo bueno, y en el ferro-carril de Linares a Almería lo bueno ha sido enemigo de lo mejor. La explicación de esto es también muy sencilla.

Yo presenté una proposición de ley, convertida, efectivamente, en ley por el Congreso en 1885. Para presentar esta proposición, oí a las personas más competentes, hablé con represen-

tantes de las provincias que se llamaban, y que pueden llamarse todavía, desheredadas, y todas las personas a quienes oí, y todos los consejos que yo tomé, y todo lo que yo estudié sobre el asunto, me convencieron de que con una reforma en el trazado obtendría una ventaja indirecta ó un aumento indirecto de subvención, y al propio tiempo la libertad en el concesionario de enmendar los estudios, que se consideraba que eran un grave obstáculo para la realización del proyecto.

«Vean, pues, los Sres. Diputados cómo me inspiré en el deseo de aumentar la subvención por una parte, y por otra en el deseo de dejar esa libertad de reformar el trazado que estimaba alguna persona muy competente, a la sazón Diputado, que había tenido necesidad de estudiar el asunto, y que había tenido necesidad de estudiarlo además por el cargo que ejercía y por su competencia muy especial en esta clase de negocios, que era más importante que el aumento de subvención, y no hace muchos días que otra persona competentísima y desinteresada por completo en el asunto, pero que tiene ese interés general, ese interés que ha llegado a inspirar Almería, como lo han inspirado las otras provincias desheredadas, a las cuales todo el mundo conoce aunque no las haya visitado, porque la desgracia como la fortuna son muy conocidas cuando reúnen condiciones de grandeza, me decía que consideraba tal remora para el asunto el proyecto, que hubiera preferido a toda otra mejora un concurso, para que en un plazo corto se presentaran reformas de ese proyecto; y una vez presentadas, y con ellas a la vista, aceptando aquellas que fueran más convenientes, venir después a la subasta.

Comprenderán los señores Diputados que hallándome en esta situación en 1885, era natural que yo, y digo yo porque realmente llevaba mi firma, la proposición, por más que conmigo estaban Diputados y Senadores que representaban a las provincias de Granada, de Jaen y de Almería, presentara mi proposición de ley en los términos en que la presenté.

Y en efecto, señores Diputados, llega el momento de la subasta, que tanto a mi entender había mejorado la ley de 1835, y pasa con ella lo mismo que había pasado a todas las anteriores; quedó desierta. ¿Y qué pensó yo entonces? Entonces, señores Diputados, me convencí de la razón que ha ian tenido algunos compañeros míos de Diputación: uno que se sienta en estos bancos ahora, y otro que por desgracia no tiene asiento en la Cámara, los Sres. Montilla y Roda, quienes sostuvieron un voto particular, lo mismo en su esencia que yo ahora sostengo en mi enmienda ó adición. Por lo tanto, los hechos que son siempre más elocuentes que las palabras, los hechos me han convencido que el aumento de subvención será ineficaz, ó mejor dicho, porque no quiero aventurar afirmaciones absolutas, tal vez no realmente eficaz, y lo que sin duda alguna lo sería es la garantía del interés al capital invertido en la construcción.

De suerte, Sres. Diputados, que en aquella ocasión, y dirigiéndome a los amigos y compañeros que no compartían mis convicciones y reclamaban la garantía del interés, les decía lo que tal vez me puede decir ahora la Comisión: no por pedir mucho se consigue todo; pidamos aquello que creemos eficaz; con el aumento de subvención que indirectamente se establece por esa proposición de ley y con la reforma del trazado tenemos la seguridad de que habrá postor, de que se realizará la subasta y que se ejecutará la obra. Y me hacían mil observaciones en este sentido, suponiendo como siempre, que lo mejor es enemigo de lo bueno. Lo bueno era entonces como ahora el aumento de la subvención, y lo mejor la garantía del interés, porque con ella se asegura la construcción del ferro-carril.

Pues bien, Sres. Diputados, ved aquí las razones por las cuales decía yo al principio que me contaba en el número de los escarmentados. Yo he visto en este asunto que lo bueno era enemigo de lo mejor, y que lo mejor hubiera dado resultados positivos.

Hé aquí, pues, los fundamentos esenciales de mi enmienda. Yo creo que no puede dudar nadie, absolutamente nadie, de que es imposible que acudan capitales a ninguna empresa de la cual no puedan reportar aquellos un interés de 6 por 100. Me parece que esto es obvio; pero si lo es para toda clase de empresas, tratándose de ferro-carriles, todavía hoy por circunstancias especiales, por las condiciones en que se hallan las líneas ya establecidas en España, por la crisis general por que están pasando, por mil y mil razones, que vuestra ilustración, Sres. Diputados, me dispensa de exponer, se me figura que es imposible hallar capital sin ese interés de 6 por 100 que en mi enmienda se fija.

Pues bien, en este concepto, hablen los números con su elocuencia.

El coste de la línea es 81 millones; la subvención acordada asciende a 18.500.000 y pico de pesetas, y por consiguiente, el concesionario tendrá que poner sobre estos 18 y pico millones de pesetas para que resulten los 81 millones, sobre unos 62.500.000 pesetas. ¿Qué interés corresponde a este capital? Un interés que se eleva a poco más de 4 por 100. ¿Qué se necesita para que este capital de 62.500.000 y pico de pesetas pueda recibir ese 6 por 100? Pues se necesita que esos 62.500.000 pesetas y pico se rebajen a 46.500.000. Es decir, que entre los 62.500.000 y los 46.500.000 hay una diferencia, por razón del interés entre dar el 4 1/2 ó el 6 por 100 de 15.750.000 pesetas. ¿Cuál es el aumento importantísimo que por este proyecto se concede a la subvención, y que merece mis plácemes, habiendo por ello rendido yo un tributo de gratitud al Sr. Ministro de Fomento? Pues el aumento de la subvención es de 12.300.000 y pico de pesetas. Diferencia que resulta para que pueda ese capital producir el 6 por 100 de interés, 3.500.000 pesetas próximamente; es decir, de 14 a 15 millones de reales.

Estos datos resultan de los números; y esta que yo he hecho, la ha de hacer mucho mejor y con más precisión el que pretenda en la subasta quedarse con la línea. Pues bien; si se necesitan esos millones que he dicho para que pueda rendir el capital el interés del 6 por 100, ó habrá que aumentar todavía más la subvención, ó tendrá que venirse a este medio seguro, segurísimo, que yo propongo, y que consiste en garantizar el interés del capital que se emplee en la construcción.

Bien ha dicho el Sr. Ministro de Fomento contestando a Sr. Santa Cruz, que aun con esa subvención extraordinaria todavía no representa sino muy poco más de la tercera parte del capital presupuesto para la construcción; todavía le falta mucho, muchísimo, á esta línea para estar en las condiciones de otras grandemente favorecidas por los Gobiernos en punto á subvenciones.

Pues bien, Sres. Diputados; si yo considero que la subvención no es bastante; si yo considero que no es posible que para construir este ferro-carril, ni tal vez ninguno otro en adelante vengan capitales que no tengan garantizado un mínimum de interés; si considero garantizado el interés, es segura la construcción del ferro-carril; si los hechos anteriores me han puesto en situación de apreciarlo así, ¿qué tiene de particular, y por qué ha de causar sorpresa á la Comisión que yo haya presentado esta enmienda? ¡Ojalá fuese bastante la subvención acordada! Eso deseamos todos. Pero por si no lo fuese, yo propongo un medio completamente eficaz, en mi opinión, y con ese medio tengo la evidencia de que Almería vería en no larga fecha realizada su aspiración suprema. ¿Es que eso se desvía del sistema generalmente seguido? Indudablemente; pero yo parto de este principio: ¿es la necesidad evidente? Evidentísima. ¿Hay más que la intención, el deseo, el propósito de que sea una verdad el ferro-carril? Pues si creyéndonos dentro de la ley general de tal modo la alteramos, no ya con este proyecto de ley, sino con tantos otros que yo podría citar y que tengo aquí; si son leyes especiales casi todas las que en esta materia se traen al Parlamento, ¿por qué después de todo, este sistema del interés del capital no habrá de seguirse, si se convence al Estado de que es el único modo de construir los ferro-carriles que aun faltan en España?

Ese medio excepcional ha sido ya empleado, según creo, en Cuba y en Filipinas, y no digo fuera de España, porque es sabido que como sistema se sigue en casi todas partes.

El Sr. Ministro de Fomento, á quien nadie puede aventajar en el deseo de que este ferro-carril se realice, el Sr. Ministro de Fomento ha hecho indicaciones respecto del ferro-carril de Teruel á Calatayud, que es claro que habia de utilizar tambien en su caso respecto del ferro-carril de Linares á Almería; si la subasta que va á verificarse quedara desierta, esas indicaciones se reflejarían que á la administración se encargara directamente, en parte ó en todo, de la construcción de los ferro-carriles. Yo, que estimo convenientísimo el sistema del interés al capital, no considero de igual suerte el que la administración construya. Creo que, si en camino en que la explotación sea, no ya buena, sino grandemente beneficiosa, podría esto todavía defenderse; en camino que, sobre lo costoso y difícil de la construcción, hubiera la inseguridad de los beneficios en la explotación, ¡qué digo la inseguridad! la seguridad de los perjuicios de la explotación, el sistema de la construcción por parte del Gobierno no daría ventaja ninguna.

El ferro-carril de Almería en su explotación ha de ser lo que se llama un buen negocio: para mí no cabe duda; yo he estudiado detenidamente la Memoria que acompaña al proyecto, y aunque leyéndola y estudiándola he podido comprender, en mi humilde opinión, algunos de los defectos que al proyecto se le atribuyen, no he dejado tampoco de conocer las grandes ventajas de la explotación; que aun sin conocer bien la provincia de Almería, basta con leer esa Memoria, basta con conocer los puntos que atraviesa la línea, para comprender que allí hay grandes venenos de riqueza que podrán alimentar suficientemente á ese ferro-carril.

Señores Diputados, un ferro-carril que sale de Linares, centro minero el más importante de España, á poco entra en la provincia de Jaén, pasando por poblaciones como Baeza, como Ubeda, por cuyos famosos cerros no quisiera yo irme en esta discusión, sino por el contrario, encauzarla al punto de que concluyera pronto; un ferro-carril que atraviesa además la sierra de Segura y Cazorra, con sus magníficos montes; un ferro-carril que atraviesa la parte más fecunda y productora de Granada, Huéscar, Baza y Guadix, penetra en el Marquesado para recoger sus cereales y sus caldos, y llega, por último, á Almería, donde halla sus azúfres y sus hierros, sus naranjas y sus famosos uvas de embarque y sus no menos renombrados espartos; un ferro-carril que en su explotación cuenta con tan valiosos

medios, tiene asegurada su vida y su prosperidad.

Yo comprendo que hubiera podido venir alguna observación á modo de inconveniente por lo que respecta á las conducciones y los trasportes de la más preciada riqueza de la comarca que va á atravesar el ferro-carril, porque entre Linares y Almería se establece un camino tan corto, tan fácil, tan conveniente, que es evidente que cierta clase de mercancías tomarán otra dirección distinta de la que ahora por necesidad toman.

Pero aparte esto, y después de bien estudiado el asunto, no podemos menos de decir que las provincias de Jaén, Granada y Almería tienen producciones bastantes para dar gran tráfico á este ferro-carril y para que produzca, por consiguiente, grandes beneficios en su explotación.

Señores, el que ha recorrido la provincia de Almería, el que la conoce, no parcialmente, sino en su totalidad, ha podido convencerse de esta verdad que yo sostengo; de que allí hay mucha riqueza que queda como el Sr. Ministro decía, en menosprecio por falta de medios de comunicación y de transporte. Allí es de ver cómo subsiste el sistema primitivo de arrastre, no ya con pérdida de tiempo, de costo y de otras mil cosas, sino con perjuicio evidente de la misma mercancía; por lo tanto, en el momento que el ferro-carril cruce esas riquísimas comarcas, esos medios primitivos, tardíos y malos y costosos, quedarán abandonados por completo, y con los productos irán al ferro-carril las bendiciones de todos los industriales y de todos los agricultores de Almería; porque hay que tener en cuenta, que si Almería es importante como punto minero por tener hierros riquísimos que compiten con los de Vizcaya, bajo el punto de vista agrícola tiene también grandísima importancia. Así es que yo me permitiría; como á manera de ruego, encarecer al Sr. Ministro de Fomento que ha llevado allí una Escuela de artes y oficios, cuya utilidad no quiero negar, llevara también una granja modelo, y estableciera campos de experiencias, porque la agricultura de Almería está en condiciones de obtener en breve plazo con estos medios que propongo grandísimo progreso.

Me parece, pues, que tanto el Sr. Ministro como la Comisión y los Diputados que tienen la bondad de escucharme habrán comprendido perfectamente el alcance de mi enmienda, y cómo se unan la justicia de los elogios que yo he tributado al señor Ministro de Fomento por su proyecto de ley que hago extensivo á la Comisión por su dictamen, y sin deseo de que la enmienda pudiera prevalecer, para que de este modo en todo tiempo no hubiera la menor duda de que con este proyecto de ley y con esta enmienda el ferro-carril de Linares á Almería sería una realidad.

Creo que con esto he satisfecho á mi conciencia, he satisfecho además los deseos de la provincia entera de Almería que quiere ese ferro-carril á toda costa, y que en nada amengua y en nada disminuye el mérito que con el proyecto de ley presentado y con el dictamen que se discute han contraído el Sr. Ministro y la Comisión. He dicho.

El Sr. Aravaca (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene V. S.

El Sr. Aravaca: Seré tan breve, señores Diputados, que me permito tener casi la seguridad de que muy poco he de molestar la atención de la Cámara.

Ligeras indicaciones son las que he de hacer para contestar al discurso del Sr. Cárdenas, discurso en el cual resultan datos, antecedentes, y sobre todo deseos que están en completo antagonismo con otros que su señoría manifestó en otra ocasión, con perjuicio, según ahora reconoce, de los intereses de Jaén, Granada y Almería; bien es verdad que no lo hubiera hecho á no haber creído, según tambien nos ha manifestado el Sr. Cárdenas, que en aquella ocasión sufrió una gran equivocación en lo que se refería á la manera como debía defender los intereses que le estaban encomendados.

No crea el Sr. Cárdenas que esta manifestación signifique un ataque directo ni indirecto á sus actos como Diputado; única y exclusivamente da lugar á ella la lectura que yo tenía hecha de los trabajos, de las gestiones y de los actos realizados en el Parlamento por S. S., á propósito de la discusión que tuvo lugar para poner en mejores condiciones el proyecto de este ferro-carril, discusión en la cual S. S. no estuvo conforme con lo que solicitaban otros dignos Diputados de las provincias interesadas en este asunto. El Sr. Cárdenas reconoce este día y en este momento que aquella conducta da por resultado una equivocación que hoy, aunque de una manera un tanto tardía, trata S. S. de remediar.

En aquella época, y en ocasión en que se trataba de buscar el mejor medio de que llegara á construirse el ferro-carril de Teruel á Soria, y de aumentar de una man-

ra considerabie la subvención para construir el ferro-carril de Calatayud á Teruel, se presentó una enmienda ó un voto particular por el Sr. Montilla y por un compañero del Sr. Cárdenas, que siento no esté presente (el Sr. Roda). S. S. en aquella ocasión, al mirar indudablemente por los intereses de la provincia que representaba, no solamente no admitió la petición presentada por los Sres. Montilla y Roda, en la cual se solicitaba que al año de quedar desierta la tercera subasta, se admitiese el artículo adicional que ahora presenta S. S., con la diferencia de que ahora quiere reducirlo á seis meses, y entonces aquellos señores fijaban un año para que se reconociese un interés de 6 por 100 al capital que se empleara en la construcción de la línea de Linares á Almería, sino que S. S. se satisfizo con las condiciones con que se anunciaba la subasta, negándose á admitir, como buena y como conveniente, la cantidad que como aumento de subvención se señalara á otras líneas que tenían por objeto poner en comunicación la capital de la Monarquía con las capitales de provincia.

Su señoría no admitió entonces esto para el ferro-carril de Linares á Almería, con lo cual ocasionó grandes perjuicios de retraso, de tiempo y de condiciones más favorables para la construcción de ese ferro-carril.

En esta situación, yo me permitiría, para contestar al discurso del Sr. Cárdenas, dar lectura del que S. S. pronunció impugnando el voto particular de los Sres. Montilla y Roda, uno de los cuales se congratulará en estos momentos de la transformación que han sufrido las opiniones de S. S., y el otro, derrotado por S. S. en la circunscripción de Almería, comprenderá que el Sr. Cárdenas, al rectificar sus opiniones, ha venido á darle la razón, por más que sea su colega en ideas políticas.

Los deseos manifestados por el Sr. Cárdenas, favorecerían el buen resultado de la licitación del ferro-carril de Linares á Almería; ¿ponen esta licitación en condiciones de que las personas que traten de interesarse en ella vengan con mayor deseo, con mayor celo, con más interés, por efecto de las opiniones de S. S., á tomar parte en la subasta? Visto es que no: desde el momento que queda un algo como más importante; desde el momento que se deja entrever una solución para lo futuro como más conveniente, en lugar de venir á tomar parte en la subasta, la dejarían desierta con el ánimo del hombre de negocios que espera hoy para coger mañana más notables beneficios.

El Sr. Cárdenas ha dividido en dos partes su discurso: en la primera ha puesto en condiciones repulsivas para las personas que en él se interesen el ferro-carril de que se trata, y en la segunda lo ha puesto en tales condiciones de bienandanza, que indudablemente no habrá ningún capitalista que no desee interesarse en la construcción de esa línea. Pues bien, si S. S. en lugar de esas vaguedades reconociera lo mismo que los individuos de la Comisión la bondad del pensamiento, la utilidad que debe reportar, no solo á los territorios por donde ha de pasar, sino al especulador que se interese en su construcción, S. S. habría prestado entonces un beneficio á este pensamiento, siendo tanto más de extrañar que no lo haya hecho así, cuanto que S. S. indudablemente desea lo mismo que deseamos nosotros y lo mismo que desean todos los pueblos que representamos, que es la realización de este pensamiento.

En ese caso, ayudándonos S. S., no solo en su fuero interno, sino en las manifestaciones exteriores de su voluntad; hubiera venido á convenir en que el pensamiento es bueno y en que el resultado probable será beneficioso para el rematante, además de ser, como es, muy útil para aquella región, y especialmente para el desarrollo de la riqueza minera, el que se construya este ferro-carril. En este caso, la Comisión debía haber pensado la manera de llevar las mayores ventajas á este proyecto, que, aunque un tanto envejecido, está en condiciones de que todos emitan su opinión acerca de él para que todo el mundo lo conozca, y después de ser conocido, se comprenda que es un negocio, que, realizado, puede dar pingües resultados.

La comisión gestora, compuesta de Diputados y Senadores de las tres provincias, se acercó al Gobierno antes de que se hiciera la modificación que contiene este proyecto de ley, y tuvo el buen acuerdo de llevar proposiciones concretas para expresar qué era lo que más convenía á dichas provincias, qué era lo que podía realizarse, para que en el terreno de la práctica fuera la semilla que diera mejores frutos. Esto fue lo que hizo la Comisión gestora. Para ayudar al pensamiento del Gobierno presentó dos exposiciones distintas. En una de ellas pedía el aumento de la subvención, y en la otra manifestaba el deseo de que se reconociera por un limitado período de tiempo un interés al capital que se señalaba como ne-

cesario para la construcción capital que se reduciría en la cantidad que como subvención se señalara para que se construyese esa línea.

De esta manera se pedía una de las dos cosas que desde luego podían solicitarse con objeto de que se hiciera el camino; pero no las dos, porque pedir las dos, era lo mismo que poner en una disyuntiva al Gobierno, en la disyuntiva de que tuviera que elegir entre los licitadores que optaran por el aumento de subvención, ó los que prefiriesen el reconocimiento del interés, con lo que se envolvía el proyecto en ciertas sombras, en ciertas oscuridades que no respondían á la nobleza con que deben desenvolverse asuntos de esta índole.

La Comisión consignó además en un documento todo aquello que someramente llevo relacionado, y desde luego me atrevo á decir que, aparte de la cuestión de tiempo, tiene el documento mucho parecido con el artículo adicional del Sr. Cárdenas. Yo me permito duplicar á la Mesa que disponga se inserte en el *Diario de las Sesiones* y en el *Extracto oficial* el documento á que aludo, para que produzca sus efectos, y para que, al lado de lo sostenido por el Sr. Cárdenas, conste aquello que estaba en el pensamiento de los individuos de la comisión gestora, de los que varios son hoy individuos de la Comisión en cuyo nombre tengo la honra de contestar á S. S.

Pues bien; la Comisión, que con un carácter oficialmente parlamentario hubo de dirigirse al Gobierno con objeto de sostener el pensamiento emitido en el proyecto de ley que trajo el Sr. Ministro de Fomento, la Comisión, repito, que habia de examinar si aquello era suficiente para asegurar la realización del ferro-carril de Linares á Almería, y si dentro de nuestra legislación actual, en lo que á estos asuntos se refiere, cabían las disposiciones de que se ha ocupado el Sr. Cárdenas, ¿podía citar un caso siquiera en que en nuestro país se haya asegurado por el Estado á una línea férrea un interés determinado? Pues si no hay ni un solo caso, si nuestra legislación reconoce el sistema de la subvención y el aumento de la misma cuando por el hecho de haberse realizado varias subastas y haber quedado desiertas, se entiende que la subvención señalada no era suficiente para atraer el interés privado á interesarse en estas obras, no habia para qué insistir en ese otro sistema desde el momento en que nosotros nos encontramos con que el Gobierno, y en su nombre el Sr. Ministro de Fomento, al traer aquí un nuevo proyecto de ley, habia hecho cuanto cabia dentro de lo posible para que se llevara á efecto la construcción.

Y en este concepto, considerando nosotros que de esta manera se cumplía el cometido que nos estaba confiado, creyendo que debíamos manifestar en la mejor forma nuestro agradecimiento al Gobierno de S. M. por el aumento de la subvención, merced á cuyo aumento teníamos la casi seguridad de que la línea se construiría, ó por lo menos nos íbamos á aproximar notablemente á su construcción, en este concepto, repito, no queriendo insistir en las peticiones que siempre darian lugar á detalles enojosos, de una modificación completa en la legislación vigente, y reconociendo que se nos concedía una extraordinaria ventaja con el aumento de la subvención, nos satisfacimos con ese aumento; y para no provocar dificultades en la práctica, para llevar al ánimo de todos el convencimiento de que desde este momento puede considerarse como un hecho la construcción de la línea, hemos aceptado por completo el pensamiento del Gobierno de S. M. y hemos estimado que no podíamos admitir la enmienda del Sr. Cárdenas, rechazada por su mismo autor hace cuatro años, en condiciones quizá no tan dolorosas y tan difíciles para nuestro país como las en que hoy lo presenta S. S.

El Sr. Presidente: Tiene la palabra para rectificar el Sr. Cárdenas.

El Sr. Cárdenas: Desearia saber, porque no he oído bien lo que ha dicho el Sr. Aravaca, qué clase de documento es ese que S. S. ha entregado para su inserción en el *Diario de las Sesiones*; porque pudiera suceder que yo tuviera que hacer observaciones respecto de alguna de las cosas contenidas en ese documento, y por eso antes de comenzar mi rectificación quisiera conocerle.

El Sr. Aravaca: Si el Sr. Presidente me permite...

El Sr. Presidente: Tiene S. S. la palabra.

El Sr. Aravaca: El documento cuya inserción en el *Diario de las Sesiones* he suplicado á la Mesa, contiene las peticiones hechas al Gobierno por la Comisión gestora del ferro-carril de Linares á Almería, peticiones ó reformas que se dividían en dos partes: en una de ellas se pedía que en caso de que el aumento de subvención no pudiera otorgarse, se garantizase durante de-

terminado número de años el interés del 6 por 100 al capital que según el presupuesto aprobado se considerase necesario para la construcción del camino. Al dar cuenta de ese documento, lo he hecho para manifestar al Sr. Cárdenas que en el espíritu de la Comisión gestora palpita una idea parecida á la que S. S. ha expresado en el artículo adicional, pero que, una vez obtenido el aumento de subvención, hemos considerado que no era conveniente ni práctica esa petición, porque si algo en ese sentido se consignara en el proyecto que se discute, podría dar lugar á que los intereses privados se retrajeran hoy, esperando que mañana se les concederian mayores ventajas.

Así, pues, nosotros creimos más oportuno aceptar en un todo el proyecto del Sr. Ministro de Fomento, y dejar para otra ocasión concesiones nuevas cuando se viera que el proyecto no daba resultados prácticos, y creimos que hoy sería perjudicial para el proyecto, y perjudicial para la construcción del ferro-carril, hacer desde luego esa nueva concesión, la cual, á nuestro juicio, sería una inconveniencia que lamentaría el Sr. Cárdenas como yo, teniendo S. S. el mismo interés que yo, y que todos, en que se const. uya esa línea férrea.

El Sr. Presidente: El documento presentado por el Sr. Aravaca, es bastante largo, y si el Sr. Cárdenas estima que son bastantes las esplicaciones que acaba de dar el Sr. Aravaca, no hay necesidad de leer el documento.

El Sr. Cárdenas: En efecto, me bastan la explicaciones dadas por el Sr. Aravaca, y ellas me prueban que la Comisión gestora, como yo en la enmienda que he tenido el honor de presentar, indicaba ese medio del interés al capital (y eso no podrá tampoco negarlo el Sr. Aravaca ni nadie), como el único eficaz para hacer un ferro-carril en las circunstancias en que el país se encuentra, y en las condiciones en que las Empresas de ferro-carriles viven en la actualidad, y podría enseñar al Sr. Aravaca los periódicos más importantes de Almería y las reclamaciones de autoridades, de corporaciones, de personas importantes de dicha capital, pidiendo lo mismo que pedia la Comisión gestora, y lo mismo que yo pido en mi enmienda. Es natural que Almería se manifieste recelosa y desconfiada después de haber visto que han sido estériles las repetidas promesas que se le han hecho, y los esfuerzos hasta ahora realizados; y es natural, además, que esos recelos y esas desconfianzas se traduzcan en pedir lo único que puede pedirse como eficaz.

He hecho justicia al proyecto del Sr. Ministro de Fomento, como he hecho justicia á la Comisión al adoptarle por completo; y en verdad que no necesitaba el Sr. Aravaca, como individuo de la Comisión, repetir cosas que yo había empezado por declarar francamente. He dicho que de los escarmentados nacen los avisados, y he contado la historia de mi proposición de ley: qué cosa nueva decía S. S. al manifestar que yo había rectificado mi opinión? Lo mismo podría yo decir mañana del Sr. Ministro y de la Comisión si no hubiera postor en la subasta que por el proyecto ha de realizarse de nuevo.

Esos no son argumentos que deben emplearse cuando se trata de favorecer los intereses públicos, sobre los cuales no cabe más que una opinión, y no tenía el señor Aravaca necesidad de ir al archivo á buscar cosas que están en la memoria de todos y que yo he empezado por declarar, puesto que he dicho que con el ejemplo y con la lección que me dieron los señores Montilla y Roda vengo á las Cortes con mi enmienda. Hay bastante diferencia entre el que rectifica sin motivo alguno, y el que viene á decir francamente que ha rectificado y expone los motivos de esa rectificación, por lo cual no hay razón para contarle, como Su Señoría ha pretendido, una especie de trágala.

No ha sido esa la intención de S. S.; no hay entre nosotros espíritu de hostilidad, ni motivo de rivalidad para que S. S. haya tenido esa intención; pero S. S. ha dicho algo que podía haber omitido. No es esto que me queje, porque ni es la censura tan grande, ni yo tengo la piel tan delicada... (*El Sr. Aravaca:* Si su señoría me indicara en que han podido molestarle mis palabras, rectificaría inmediatamente, porque mi ánimo no ha sido ofenderle.)

No vale la pena... (*El Sr. Aravaca:* Pues conste que consiste en S. S. que yo no haga la rectificación.)

Su señoría ha empleado el mismo argumento que el Sr. Ministro de Fomento empleaba al contestar al Sr. Santa Cruz, y por cierto que entre la manera de disentir los Sres. Ministro de Fomento y Santa Cruz, dado el punto en que el debate se hallaba, aunque siempre en términos corteses, y la manera cómo yo creía que debíamos discutir los individuos de la Comisión y el que tiene

el honor de hacer uso de la palabra hay alguna diferencia.

Eso de decir que porque se presenta una enmienda, pueden los hombres de negocios esperar que mañana aumente la subvención, ó mejoren las condiciones de la subasta, es un argumento en que se indica algo que tal vez pudiera pasar por la imaginación de cualquiera que fuera suspicaz; por eso lo echo á un lado; pero indica, además, que los hombres de negocios son tan inocentes, que entran en los asuntos sin conocerlos de antemano, y solo por lo que aquí, ó fuera de aquí, pudiera decirse de ellos. Es indudable, Sr. Aravaca, que este argumento, ó no significa nada, ó está empleado de una manera que me parece que también podía haberse suprimido. Pero, en fin, S. S. está en su perfecto derecho para decir todo lo que tenga por conveniente, yo lo oigo con mucho gusto, y declaro que he presentado la enmienda respondiendo á móviles de mi conciencia, y esto no obsta para que yo siga creyendo que lo que ha hecho el señor Ministro de Fomento es dar un gran paso, que, eficaz ó ineficaz, siempre merecerá los elogios del país, y los placeres más sinceros de todos aquellos infelices agricultores y mineros.

La Comisión gestora, Sr. Aravaca, tuvo su representación aquí el año 1885, á ella me uní yo, y por cierto que vino á su frente aquel insigne prelado, el Sr. Orberá, cuya memoria vivirá tanto como viva el recuerdo de sus virtudes y de los inmensos beneficios que derramó sobre Almería aquel que hizo mas en esta cuestión y en cuantas á la prosperidad de Almería se refería siendo Obispo, que han hecho todos los Gobiernos. Esa Comisión, á la cual me uní y asocié, visitó al Gobierno y gestionó activamente, sin descanso, con un patriotismo digno de todo encomio.

De esa Comisión supe yo también los obstáculos que en su opinión se presentaban para la más eficaz realización del ferro-carril con la venta por la Diputación de los estudios del mismo á un particular: venta contra la que reclamó la Comisión gestora, y con el voto unánime de la Diputación y del gobernador de la provincia, según creo, se sometió el asunto al Ministro de la Gobernación, que según tengo entendido lo ha resuelto sosteniendo la venta.

Los estudios, pues, que costaron sobre unas 500.000 pesetas y que no han de ser el precio en que se le entreguen al concesionario, siguen perteneciendo al particular que los adquirió de la Diputación. Por lo demás, en Almería no hay mas que una voz; el ferro-carril á toda costa, sea como sea, y esto lo repiten también Jaén y Granada, que tienen grandísimos intereses que defender.

Vea S. S. como yo estaba en antecedentes; y estaba también en algunos otros que no quiero ahora mencionar, ni creo que á la Comisión le interesen tampoco; porque yo no he querido hacer otra cosa que responder al tono un poco, así, seco, y de reconvencción que ha empleado el Sr. Aravaca, para contestar á mi enmienda; yo he usado el tono que creía era propio de este asunto. Ahora bien; si S. S. emplea otro distinto, como algo músico que soy, procuraré imitarlo en mi contestación.

El Sr. Presidente: El Sr. Aravaca tiene la palabra para rectificar.

El Sr. Aravaca: Señores Diputados, no había para que el Sr. Cárdenas me contestase en ese tono irritable y levantisco, puesto que cuando S. S. supuso que yo, en alguna manera había adoptado ese tono y ese aire que S. S. dice, en mi contestación me apresuré á interrumpirle, estimando que no era suficiente para que ni por un instante siquiera se figurase S. S. que yo le había querido molestar; y así lo manifesté en mi interrupción, de una manera clara y terminante, diciendo al Sr. Cárdenas que no había sido mi ánimo molestar á S. S. de ninguna manera. Después de esta franca, expresiva y clara manifestación, permítame S. S. que estime como de un tono no muy correcto la respuesta que ha dado á mi discurso, y la afirmación que ha hecho de que adoptará un temperamento conforme con el tono en que se dirijan á su señoría. Ya sabía el Sr. Cárdenas, por mi honrada y escueta contestación, que no había querido molestarle, y por consiguiente, cuando de esta manera había tranquilizado al Sr. Cárdenas, no había motivo para que manifestase que estaba dispuesto á responder en el mismo tono, ni á brillar en el mismo son que le toquen, porque yo no trato de tocar á S. S. ningún aire mas ó menos bailable.

Decía también el Sr. Cárdenas que debería darse por sentido, si tuviera una epidermis excesivamente delicada, por mis palabras á propósito de que, con la admisión de su artículo adicional, pudiera ocurrir el que se retrajeran de la licitación elementos ó hombres de negocios que, de otra manera, hubiesen concurrido á ella. Efectivamente, eso he dicho, señor Cárdenas, y no lo he di-

cho á la ligera, sino con completa conciencia. Pero, ¿esto es suficiente para molestar de ningún modo á S. S.? Pues la cosa es clara: S. S. estima que es mejor para los hombres de negocios el reconocimiento de un interés de un 6 por 100 que asegure al empresario un producto á su capital, que la subvención de 100.000 pesetas por kilómetro que se asigna al ferro-carril de Linares á Almería. Pues S. S. estima esto, y si se admite su artículo estableciéndose que á los seis meses de quedar desierta la licitación, se haga otra, asegurando al capital ese interés, resultaría que los hombres de negocios que entiendan que es buena la subvención que se da en este proyecto de ley, pero que es todavía preferible el interés del 6 por 100, no se presentarían en las primeras subastas esperando á que llegase el momento en que pudieran quedarse con el ferro-carril con la garantía del 6 por 100 que se otorgase al capital.

Ya ve el Sr. Cárdenas el alcance que yo daba á mi contestación, y como esta era verdaderamente inofensiva, y que de ninguna manera podía lastimar su epidermis por delicada que fuere.

Esto es lo que tenía que rectificar, y me siento deseoso de que termine esta discusión y de que lleguemos á lograr el objeto que todos deseamos.

El Sr. Presidente: El Sr. Ministro de Fomento tiene la palabra.

El Sr. Ministro de Fomento: (Navarro y Rodrigo): En realidad, debo repetir al Sr. Cárdenas lo que dijo alguien que fué correligionario suyo, y es que S. S. no descubre ningún continente nuevo al asegurar que con la garantía del interés se construiría el ferro-carril. Todos convenimos con S. S. con este particular, y bajo ese punto de vista, en lo que afirmaba aquel correligionario de S. S., dignísimo Diputado que fué, Sr. Roda, es preciso confesar que tuvo mas prevision que S. S., de modo que deben estarle más agradecidos los amigos y correligionarios de S. S. en aquella provincia, si es plausible y aceptable lo que el Sr. Cárdenas propone.

Pero el sistema de la garantía del interés es un sistema que en nuestro país no ha producido grandes resultados. Estaba consignado en la ley del año 1850, y no se aplicó mas que á tres ferro-carriles de corta extensión y con tristísimos resultados, porque vino á darse en algunos por interés mucho más del capital que se empleó. Después estuvo reconocido por la ley de 1855 y ningún Gobierno lo aplicó, y con justicia, en mi concepto, fué eliminado de la ley de ferro-carriles que tanto honra al Sr. Conde de Toreno, y por cierto que S. S., por respeto á esta ley, impugnó la enmienda que entonces presentaron los Sres. Montilla y Roda. Por consiguiente, como el sistema implicaría una verdadera revolución en el sistema que se ha creído mejor para la construcción de caminos de hierro, y como por otra parte tiene razón sobrada el Sr. Aravaca al decir que esto supondría una tardanza en lo que S. S. y yo deseamos, creo que ha hecho muy bien la Comisión en rechazar la enmienda, como hará la Cámara en no aprobarla.

El Sr. Cárdenas: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene V. S.

El Sr. Cárdenas: No quiero decir mas que dos palabras.

El Sr. Ministro de Fomento, sin duda, ha querido para acentuar más la frase del señor Aravaca en punto á la prevision del señor Roda darla por término al debate, y como yo he empezado reconociéndolo, indudablemente carece de mérito. Fué más previsior que yo el Sr. Roda en el sentido de que creyó que lo que yo proponía no era bastante, como quizás mañana podría yo ser calificado de más previsior que S. S. si el proyecto no saliera adelante; pero debo decir que esto no traería para S. S., como no trae para mí, nada que pudiera hacernos desmerecer ni á los ojos de aquellas personas que tienen toda nuestra amistad y confianza, ni á los de Almería entera, que son en los que debemos siempre mirarnos. De modo que siendo más previsior el Sr. Roda que yo, sin embargo, nice entonces como S. S. hace ahora, lo que creí mas conveniente, lo que he creído que era suficiente para realizar nuestros deseos.

No tengo que decir mas que estas palabras á S. S., pues me parece que no era esta discusión de tal naturaleza, que necesitara tener el remate que S. S. ha querido darle.

El Sr. Presidente: El Sr. La Serna tiene la palabra para una alusión personal.

El Sr. La Serna: A la altura á que ha llegado el debate, debería realmente renunciar la palabra; pero voy á decir dos solamente.

Como individuo de la Junta gestora que se nombró para interesar al Gobierno que se favoreciera la construcción del ferro-carril de que se trata, entendí, como entendió aquella Junta, que se debía asegurar un in-

terés al capital solo en el caso de que no se aumentase la subvención; ahora, creyendo, como creemos, que aumentándose la subvención se favorece la construcción de la línea, por mas que haya quien crea que el aumento de subvención no basta, como quiera que yo entiendo que basta y sobra, no creo que estamos en el caso de pedir al Gobierno lo superfluo cuando nos da lo necesario.

Yo debo también unir mi felicitación á las que los demas Sres. Diputados han dirigido al Sr. Ministro de Fomento, añadiendo por mi parte que la construcción del ferro-carril es el principio de las justas reivindicaciones á que tiene derecho la provincia de Almería; que la construcción del ferro-carril es urgentísima para la salvación de la provincia, pero que no constituye la totalidad del remedio; y yo espero que el Gobierno, con el mismo celo é interés con que ha mirado por el bien de la provincia resolviendo el asunto del ferro-carril, mirará también los demás asuntos, cuya resolución reclama con igual justicia aquella provincia.

En cuanto á lo demás, yo creo que ha de haber licitadores, que debe haberlos, que el ferro-carril será de grandes resultados, porque si se ofreciese alguna dificultad por consecuencia del trazado, la dificultad podría obviarse, y entiendo que no había de ser obstáculo para ello el digno Sr. Ministro de Fomento.

Sin más discusión quedó desechado el artículo adicional.

Sin discusión fué aprobado el dictamen sobre la proposición de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer orden de Pozuelo del Rey á Tielmes.

Pasó á la Comisión de incompatibilidades una comunicación del Sr. Armiñan, participando su ascenso á teniente general del ejército.

Documento leído por el Sr. Aravaca en la discusión del ferro-carril de Linares á Almería.

«Los Diputados y Senadores que componen la Junta gestora del ferro-carril Linares á Almería, en representación de las provincias de Jaén, Granada y Almería ruegan al Gobierno de S. M. la presentación de un proyecto de ley con las bases siguientes, que haga posible la construcción de dicha línea, que ha de sacar de la postración y aislamiento en que se encuentran esa importante region de España, obteniéndose así la justicia y reparación que se debe á dichas provincias.

1.ª El Estado auxiliará á la Empresa concesionaria garantizando un interés del 6 por 100 anual del capital que se invierta en dicha construcción durante los veinte años primeros de la explotación. La línea habrá de construirse en tres años, y deberá abrirse á la explotación por secciones.

Se fija como capital que ha de devengar interés la cantidad en que se adjudique la concesión, sirviendo como tipo de subasta la presupuestada para las obras, que asciende á 81.536.524 pesetas.

Un ingeniero del Estado y otro de la Empresa concesionaria, y caso de discordia, un tercero, nombrado por el Sr. Ministro de Fomento, distribuirán la cantidad en que se adjudique la concesión entre las secciones en que se divide la línea, al efecto de poder determinar el interés que á cada una corresponde.

El 40 por 100 de los productos brutos se considerará como productos líquidos, quedando obligado el Estado á satisfacer tan solo la cantidad necesaria para completar sobre éstos el interés del 6 por 100 anual que se garantiza.

Si el Sr. Ministro de Fomento entendiere que los productos líquidos son superiores al 40 por 100 de los brutos, podrá liquidarlos por medio de sus agentes y de acuerdo con la Compañía anualmente, bajándose en este caso de los productos brutos los gastos de administración, conservación y explotación, y la diferencia que resulte se tomará como producto líquido, con tal que no baje del 40 por 100 de los productos brutos.

2.ª En el caso de que estas bases de garantía al capital no fueran aceptables por las razones que ya los Sres. Ministros manifestaron particularmente á la Junta gestora, se ruega la presentación de un proyecto de ley aumentando la subvención á razón de 125.000 pesetas por kilómetro, en lo cual no se hará otra cosa que estricta justicia desde el momento en que otras líneas han obtenido hasta 368.000 pesetas por kilómetro.

Madrid 15 de Febrero de 1887.»

El Sr. Presidente: Orden del día para mañana. Votación definitiva de varios proyectos de ley; los demas asuntos pendientes.

Se levanta la sesión.
Eran las siete y cinco.