

# EL GENIO DE LA LIBERTAD.

LIBERTAD.

TOLERANCIA.

PROGRESO.

Se suscribe en la librería de PEDRO JOSE GELABERT, plaza de Cort, número 36. á 10 reales vellon mensuales en esta isla, y 12 fuera de ella franco el porte.

## CORTES.

### SENADO.

Estracto de la sesion celebrada el dia 6 de abril de 1855.

Abierta la sesion á las dos y cuarto y leida el acta de la anterior, fué aprobada.

Los señores arzobispo de Zaragoza y duque de Sotomayor escusaron su falta de asistencia.

Quedaron sobre la mesa dos dictámenes de la comision de calidades referentes á la de los señores marques del Castillo y conde de Bagaes.

Quedaron asimismo sobre la mesa varios dictámenes de la comision de peticiones, relativos á las de D. Benito Rodriguez Caballero, D. Pedro Ventura de Puga y varios señores periodistas.

Leyóse por segunda vez la proposicion sobre traida de aguas á Madrid.

El Sr. SANCHEZ: Pido la palabra. Esa proposicion no puede discutirse aquí, sin que se haya discutido en el Congreso.

El Sr. PRESIDENTE: Sin embargo, no puedo negar á su autor el derecho que le asiste á apoyarla. Tiene la palabra el señor Cantero.

El Sr. CANTERO: Lo manifestado por el señor Sanchez me obliga á dar á mi discurso un giro distinto. Empezaré manifestando que este proyecto puede discutirse en esta cámara, aun cuando la Constitucion, que respeto como todos, diga que las materias de crédito político deha tratarse primero en el Congreso: toda vez que los doscientos millones de que nos vamos á ocupar no van á ponerse en circulacion.

Señores, me estenderé poco, porque el Senado desea tratar una cuestion importantísima que tiene relación con los intereses generales del país.

Sabido es que en Madrid hay una escasez de aguas extraordinaria; que se han hecho grandes trabajos para traerlas, y que han sido enteramente infructuosos, hasta que por el ministerio de fomento se mandó que dos ingenieros hicieran un estudio sobre esta importante materia. El Senado recordará que se repartió una memoria; que en ella se patentizaba la posibilidad de traer á Madrid las aguas de Lozoya, y que despues, por real decreto de junio de 1851 se mandó llevar á efecto la traida de dichas aguas, para lo cual se abrió una suscripcion.

Empezados los trabajos, se ocuparon los ingenieros en rectificar la nivelacion, que ya se habia hecho; y la encontraron completamente exacta. Despues se hicieron los planos, y se vio que no solo se podian traer 10,000 reales de agua, sino hasta 60,000; es decir, una cantidad inmensa para Madrid, que no tiene en el dia mas que 600.

Empezadas las obras necesarias, y contando con el buen éxito de la suscripcion, se comprometió el gobierno á tomar por su cuenta la suma que faltase para el completo de la cantidad presupuestada, y á consecuencia de esto principió á dar dinero, habiendo entregado hasta el dia, nueve millones de reales, y los propietarios otros nueve. Pero hay que tener en cuenta una cosa, y es que por las contratas que están hechas para la construccion de calzadas y sifones hay que satisfacer 42.529,000 reales sobre las sumas referidas.

Nosotros, que sabemos cuales son en este momento los apuros del Tesoro, por cuya razon no puede continuar el gobierno entregando las cantidades que se necesitan, hemos creído que debiamos proponer al Senado el proyecto que acaba de leerse, y si todos tuvieran la seguridad que yo tengo de que las aguas han de venir á Madrid, no habria necesidad de apelar á los medios que hemos propuesto para conseguirlo; pero como esa certeza no la tienen todos, hemos creído indispensable una hipoteca suplementaria, no dudando que traídas las aguas á la Corte será bastante su producto para cubrir las sumas invertidas.

Reconocida la necesidad de la traida de las aguas, porque si la escasez continuase por mucho tiempo pudiera producir conflictos que alterasen el orden público, voy á ocuparme de lo manifestado por el señor Sanchez, acerca de que este proyecto debia discutirse antes que aquí, en el Congreso de los diputados.

Es cierto que, segun la Constitucion, todos los asuntos que se refieren al crédito público deben discutirse primeramente en el Congreso; pero veamos si la cuestion que nos ocupa puede decirse que es de crédito público. Los asuntos de crédito público de que habla la Constitucion, son aquellos en que tomando el gobierno dinero á préstamo, convierte en una renta fija ó amortizable en cierto tiempo, cantidades que no puede menos de pagar. ¿Y aquí tiene el gobierno que satisfacer alguna cantidad? No; ¿por qué? porque los 200 millones de títulos van á quedar en depósito, sin devengar interes alguno, tan solo por via de hipoteca.

No quiero molestar mas al Senado, y solo le ruego que tome en consideracion el proyecto y lo mande pasar á las secciones para el nombramiento de una comision, que con mas datos que los que hemos tenido nosotros, proponga lo que crea mas acertado.

El Sr. SANCHEZ: Pido que se lea el art. 56 de la Constitucion.

Leido dicho artículo, el Senado tomó en consideracion el proyecto, y acordó que pasara á las secciones para el nombramiento de la comision.

El Sr. PRESIDENTE:—Orden del dia.—Discusion del dictamen sobre la proposicion relativa á ferro-carriles.

El Sr. REINOSO: Tengo el honor de presentarme ante este respetable cuerpo mas tarde de lo que mi pundonor deseaba, y tan pronto, sin embargo, como me lo han permitido mi ausencia y mi salud, y en su consecuencia voy á responder á las alusiones que se me han dirigido, tanto en la proposicion de ley que se discute, como en el discurso que el señor Infante pronunció dias pasados para apoyarla, y en el dictamen de la comision relativa á la misma.

Cuando las discusiones versan sobre puntos de doctrina, las consecuencias del uso de la palabra para el hombre público que se vale de ella, se limitan á influir mas ó menos ventajosamente en su reputacion como hombre de escuela ó de partido y en la idea que de él se forma por orador; pero cuando las discusiones, mas que sobre doctrinas, versan sobre las disposiciones administrativas de un funcionario, y esas disposiciones son censuradas como ilegales ó inconvenientes; el uso de la palabra varia de objeto para el censurado, el cual se ve precisado á dejar los alardes de erudicion y elocuencia para dar lugar á la defensa propiamente dicha; defensa veraz en la exposicion de los hechos, juiciosa en la eleccion de las doctrinas, fria é imparcial en la aplicacion de estas al examen de aquellos.

Traida la discusion á este terreno, esto es convertida en juicio de residencia, ya que no lo sea de acusacion, permitido me será, y aun se me considerará como un deber, aspirar á que mi defensa aparezca íntegra en la prensa oficial y periódica, á fin de que se me juzgue por lo que haya dicho, y no por un extracto ó copia mutilada, intacta é incorrecta. (1)

Esta exigencia es mas imperiosa cuando la censura por una parte, y la defensa por otra, saliendo de la esfera de un ataque individual contra el ministro del ramo, se eleva á la de censura de todo un gabinete. Por lo mismo me anticipo á protestar que no reconoceré como mias ideas ni palabras que no sean las de este

(1) El discurso leído por S. S. aparecerá íntegro en el Diario de las Sesiones: por lo que hace al presente extracto, la redaccion tiene que limitarse á insertar ideas capitales: por no permitirle otra cosa el tiempo y el espacio de que dispone relativamente á una peroracion tan extensa. (Nota de la redaccion del Diario de las sesiones del Senado.)

escrito, el cual depositaré firmado sobre la mesa.

Señores, la proposicion de ley, leida por segunda vez en la sesion de 9 de marzo, comprendia dos artículos: por el primero se disponia que en lo sucesivo fueran objeto de una ley especial cada una de las concesiones de ferro-carriles, y que las que careciesen de este requisito no surtiesen efecto; y por el segundo se pedia la anulacion de todas las concesiones anteriores hechas por el gobierno con posterioridad á febrero de 1850 y señaladamente la llamada del Norte ó de Irun á Madrid.

Al apoyar el señor Infante la referida proposicion, dijo en cuanto á la cuestion general, que no lo era de mayoría ni de minoría, sino de legalidad y moralidad: y como lo que se solicita es precisamente una ley que asegure en lo sucesivo estas dos últimas condiciones, anulándose todo lo hecho antes de darse la ley que se desea, parece que quiere darse á entender que todo lo hecho y cuya nulidad se pide, adolece de los vicios de ilegalidad é inmoralidad. Esta es para mí la primera y mas grave de las alusiones de que tengo que hacerme cargo.

En el dictamen de la comision, ademas de otras alusiones mas ó menos directas á que también contestaré, se dice á la vez lo siguiente: «lo que el país importa es que cese ese estado precario de la legislacion, y que se examinen los actos del gobierno que han tenido lugar despues de la autorizacion de 1850.»

Yo agradezco de veras á los señores firmantes de la proposicion y del dictamen, la honrosa oportunidad que me ofrecen para defender con nobleza los actos de mi administracion, tan combatidos en otros terrenos á que no puedo ni debo descender. Preparado estaba para hacerlo cuando el gobierno de S. M. presentara á las Cortes los decretos que como ministro tuve la honra de aconsejar para someterlos á la aprobacion de las mismas. Preparado me hallaba, repito, pero impaciente por la tardanza, la cual no censuro por cierto, aunque la he deplorado por lo que ha tenido de mortificante para mí. Afortunadamente ha coincidido con esa justa impaciencia mia la impaciencia por censurarme, negando lugar á la espera. En una cosa, sin embargo, desentimos de esa coincidencia singular; en que la impaciencia de los señores que firman la proposicion y el dictamen, es, como de oposicion política, impaciencia política también, pretendiéndose en su consecuencia, no dar treguas al gobierno para que llene su deber, evitando que se le acuse de tardio y perezoso en asunto tan importante; y en que esa impaciencia que para unos es motivo de censura, es para mí ocasion de respetar las dificultades que comunmente rodean á los gobiernos.

La cuestion que se debate es importantísima, encerrando, como encierra, la resolucion de tantas otras cuestiones decisivas para su influencia, en los mas vitales intereses de la sociedad, representando, como representa, á la vez la defensa del Estado, el progreso de la produccion, la suerte del comercio y del trabajo y el porvenir internacional, y simbolizando, como simboliza, el reinado de la civilizacion y cuanto está ligado con esta; pero por desgracia no está bien iniciada, sirviendo como sirve de disfraz á un voto de censura política. Esta cuestion debe presentarse en su terreno propio de administracion y buen gobierno, ilustrada con cuantos antecedentes se puedan reunir; y fácil es conocer, señores, que ni ese terreno propio es el de una proposicion de censura, ni esos antecedentes pueden probablemente presentarse por otra mano que la del gobierno. La discusion anticipada de este dictamen no evita la que ha de ser necesaria cuando el gobierno dé cuenta á las Cortes de los decretos censurados; ni la que puede exigir mi defensa en un acto de acusacion constitucional con que las oposiciones amenazan y que mi conciencia no teme. Yo podria eludir legalmente mi contestacion por ahora, pidiendo á las Cortes que esa especie de escaramuza de acusacion ó pre-

ludio de exámen se sustituyera con la acusacion formal de mis actos, y el verdadero exámen que la comision indica: así tendria el ataque toda su amplitud natural, y así también sería mi defensa tan cumplida como puede serlo y como mi conviccion me dice que puedo hacerla para salir triunfante. Entre tanto, si yo pretendiera hacer valer semejantes consideraciones, lo atribuiria la maleficencia á mis deseos, y á eludir la discusion con dilaciones buscadas á propósito; y por lo mismo y deseando como deseo ardientemente este debate, segun ya he dicho, lo acepto tal como se presenta, porque lo que me importa es demostrar la legalidad y honradez de mi proceder, siendo para mí secundaria ante esta consideracion la cuestion de oportunidad.

Los cargos que me hace la comision en su dictamen y señor Infante en su discurso, están basados en las consideraciones siguientes:

En que las vias férreas son tan costosas, que hay muy pocas en el continente cuyos productos cubran sus atenciones:

En que los estados que han realizado obras á expensas de su tesoro, han tenido que lamentar bien pronto su error, buscando en vano medios para repararlo:

En que nuestro gobierno en sus instrucciones no indicó siquiera la posibilidad de que los caminos de hierro pudieran hacerse por cuenta del Estado:

En que el gobierno acudió á las Cortes pidiendo la concesion del 6 por 100 de interes y 1 por 100 de amortizacion para los caminos de Langreo y Aranjuez:

En que el Senado y el gobierno han rechazado constantemente la construccion y explotacion por cuenta del Estado:

En que el ministerio á que yo pertenezco (y por consiguiente yo) contrató no obstante varias obras por cuenta del Estado, creando para ello un papel nuevo de obligaciones con rédito á cargo del Tesoro:

En que dicho ministerio verificó la adquisicion de alguna via ferrada, grabando el crédito del país:

En que también concedió la garantia del interes de amortizacion á líneas que no merecian tal vez esa preferencia:

En que es un error señalar puestos de direccion cuyas condiciones facultativas no se han estudiado; y otro, prevenir que se paguen las cantidades empleadas en trabajos preparatorios:

En que la ley que se solicita existe en todas las naciones regidas constitucionalmente:

En que la ley de 20 de febrero de 1850, no autoriza al gobierno para contratar ferro-carriles ni para adquirirlos por cuenta del Estado:

En que se han hecho concesiones en que las localidades han comprometido sus bienes de propios y rentas futuras, sin consideracion á las reglas establecidas en la materia.

Tales son los cargos doctrinales y de ilegalidad que se me han dirigido, dejando aparte los de moralidad, que como mas graves reservo enumerar para lo último, pulverizando con toda la energia de mi razon y de mi conciencia la mas remota ó ligera alusion en ese sentido. Para desvanecer los primeros, creo señores senadores, que hasta la proposicion siguiente que anticipo como compendio de mi defensa, y que voy á dividir en seis puntos:

1.º El sistema de construccion y explotacion por cuenta del Estado, es doctrina verdaderamente útil á las naciones, y la seguida por las mas, inclusa la nuestra.

2.º El gravámen que pueden traer al Tesoro las concesiones sobre que versa la discusion, es el mas ínfimo que puede ser comparado con la utilidad pública de tan importantes operaciones y con el coste que otras equivalentes han tenido en las demas naciones.

3.º Todas las concesiones de ferro-carriles que he tenido el honor de referendar, están autorizadas virtual ó expresamente por la ley.

4.º La adquisicion de un ferro-carril por cuenta del Estado que también tuve el honor de proponer á S. M. está autorizada por la ley.



5.° Ni he desconocido las atribuciones de las Cortés, ni he dejado de tributarlas el respeto que se merecen.

6.° En la concurrencia para los gastos pedida á las provincias, ofrecida espontáneamente y con entusiasmo por estas y aceptada por el gobierno, se ha respetado escrupulosamente la legislación vigente de propios y la que rige para el exámen de aprobación de los presupuestos provinciales y municipales.

Voy á demostrar la exactitud de todos esos puntos, y para que la impaciencia no anticipe una presunción equivocada de mis opiniones, relativamente á la necesidad de una ley de ferro-carriles, recordaré al Senado que el primero y mas ostensible acto de mi administración, fué el de presentar á las Cortés el proyecto de la que S. M. se dignó aprobar en 3 de diciembre de 1851. La comision no ha tenido una palabra de conmemoracion relativa á este acto. Esto prueba que me hallo de acuerdo con ella relativamente á la necesidad de una ley, asi como lo estoy en que cada una de las concesiones propuestas por mí á S. M. necesita la aprobacion de las Cortés. La divergencia solo puede estar en cuáles deben ser los términos de la ley, y cuál debe ser la atribucion que á las Cortés corresponde en ella.

Los ejemplos de otras naciones que nos ha referido el señor Infante son ciertos; pero las causas son diferentes de las que existen en España, y es imposible, por consiguiente, aplicarlos á nuestro país de un modo absoluto.

En los Estados Unidos no hay ley general para los trabajos públicos. Allí es independiente cada estado para conceder ó negar el paso por su territorio de un ferro-carril que se proyecte ó nazca en otro. Allí es una atribucion constitucional la del Congreso en lo relativo á decretar caminos. Han tenido nuestras constituciones, ni tiene la actual, artículos semejantes al primero y sélimo, seccion octava de la constitucion federal de aquel país? Seguramente que no. Nuestra ley constitucional no concede esa atribucion á las Cortés: estas tienen la de acordar los recursos para toda especie de gastos, y entre ellos, los de los caminos: pero la de proveer á la defensa y bienestar del Estado y al establecimiento de esos mismos caminos no se lo da á nuestra Constitucion.

Tambien nos ha recordado el señor Infante lo que se practica en Inglaterra: allí, como ha dicho S. S., el Estado no da fondos ni auxilios pecuniarios para la construccion de ferro-carriles: pero se desprende en favor de las empresas de un derecho importante que corresponde á la nacion, como es el de la propiedad de los caminos. Ese principio de concesion, esa perpetuidad que constituye el sistema del pueblo inglés no existe entre nosotros, que no contamos un solo ejemplo de concesion perpétua ni de caminos ni de canales. En Inglaterra no hay ley general de espropiacion; por eso se dicta especial para cada caso. Lo mismo se ha dicho en Francia donde cada concesion es objeto de una ley especial. ¿Y la causa de que así suceda podrá ser aplicable á España? Veamos los antecedentes.

Las leyes de espropiacion forzosa publicadas en 1807 y 1810 autorizaban al gobierno para decretar los caminos y disponer de los terrenos, y esas mismas leyes modificadas en 1833 y 1841 establecen terminantemente que las grandes obras públicas no puedan ejecutarse ni por el gobierno ni por compañías particulares, sin que lo autorice una ley. Pero nunca se ha establecido que sea necesaria una ley especial para cada caso de espropiacion: en este punto hay una diferencia notable entre la legislación de Francia y la nuestra.

No examino esta cuestion, ocupándome de todos los países, porque basta lo dicho para que comprenda el Senado que he hecho un estudio detenido, y he sacado en limpio que necesitamos una ley que regularice los derechos y obligaciones, que es preciso crear para satisfacer una necesidad de todas las naciones, y especialmente de la nuestra. En esto estamos conformes, y en que ha de haber una ley; pero no en lo que ha de ser, y menos en que llegue á serlo el proyecto de la comision. No me corresponde combatirlo; lo que ahora me incumbe es demostrar que las doctrinas de la comision, en punto á las contribuciones por cuenta del Estado, ni son las mas beneficiosas ni se han adoptado en todas las naciones: lo que en el dictámen de la comision se dice de construcciones por cuenta de las empresas, se refiere á las que se hacen por cuenta del Estado, y la ley en que se apoya para decir que estan prohibidas las construcciones por cuenta del Estado, es cabalmente la ley que las autoriza. Nadie ha rechazado el principio de que las vias públicas sean del Estado. La inteligencia que se da á las concesiones de explotacion por plazo finito es equivocada. Si la finca construida ha de venir al Estado, claro es que se construye para él. Si el coste lo anticipa la compañía, y se le reintegra por el gobierno

con los intereses y amortizacion que le paga, claro es que se construye por cuenta del Estado. Las compañías tienen el usufructo; de ningun modo la propiedad.

Esas empresas, que llamaremos de explotacion, son empretas constructoras por cuenta del Estado, como lo son las otras empresas ó compañías que no explotan el camino despues de construido, reciben el crédito y la amortizacion de su capital; en ambos casos se construye para el Estado y por su cuenta.

He demostrado la equivocada inteligencia que sirve de base á casi todos los argumentos que forman el dictámen de la comision, asi los doctrinales como los de legalidad, y los que hacen referencia á otras naciones. Con efecto ¿qué sucede en los Estados Unidos? que no dan un cuarto, no examinan ni aun los planos, y apesar de que ningunos fondos pone el gobierno, los estados condicionan adquirir la propiedad del camino pasado el período de la concesion.

En Inglaterra es cierto que no se construye por cuenta del gobierno: pero tampoco se construye para él próxima ni remotamente.

En Francia se hacen muy pocas concesiones perpétuas, y no se han construido por ni para el Estado: pero todas las demas son á plazo finito, y aunque no reciben un tanto de interes y amortizacion, han recibido un capital en los trabajos de arte, y el desembolso de las compañías ha sido por lo tanto menor; los productos del camino que usufructúan, alcanzan con mas facilidad á cubrir el interes y la amortizacion en el período que disfrute, pasado el cual la finca ingresa en el dominio público en usufructo y propiedad. No es distinto el caso de la Bélgica, aunque lo parece. Allí, como en las demas partes donde se admiten compañías con subvencion, se construye por y para el Estado, con la diferencia de que el interes y amortizacion que habian de pagar á las compañías explotadoras, lo pagan á los tenedores de los títulos de sus empréstitos, y con la que en lugar de contratar la construccion con una sola persona contratan con varias. La diferencia, como el Senado conocerá, está en la forma, no en la esencia, en lo accesorio, no en lo principal; y lo principal es que se construye para el Estado y por su cuenta.

Mi discurso seria interminable si hubiera de continuar con el mismo detenimiento la exposicion de lo que he aprendido, que es la práctica de los demas países en este particular.

Remitiéndome á los autores que he consultado, me limitaré á decir que en Austria ha construido y explotado el Estado, algunas líneas, habiendo concedido otras á compañías, no sé si con cláusula de reversion al Estado. En Prusia no ha construido ni explota éste por sí; pero ha dado subsidios á las empresas. El mismo sistema ha prevalecido en Sajonia: no así en Baviera, donde el Estado ha contratado y explota todas las líneas, á escepcion de la de Nuremberg á Furt. Lo mismo sucede en Hannover y Brunswick, y lo mismo en el gran ducado de Baden. Respecto á otros estados de Alemania tengo dudas; pero es de presumir que hayan seguido el ejemplo comun del resto de la confederacion.

Dice la comision en su dictámen que los estados que han realizado tales obras á espensas de su tesoro, han tenido bien pronto que lamentar su error; pero á esto contesta victoriosamente el ejemplo de Baviera y Bélgica; cuya última nacion ha persistido en perfeccionar sus caminos sin tener que arrepentirse por ello, puesto que los rendimientos han crecido para ella por años, á pesar del considerable aumento del capital invertido.

No hay, pues, exactitud en esta referencia histórica de la comision, ni la hay tampoco en las causas de que la hace proceder. Los caminos fueron excesivamente caros en Inglaterra: no lo fueron tanto en Francia; fuéronlo menos en Bélgica, y menos todavía en Alemania. ¿Citaré los Estados Unidos, donde podrían tal vez hallarse algunas leguas de vias ferradas casi iguales en coste á los caminos comunes?

Ignoro completamente la razon porque dice el dictámen que hay muy pocas líneas en el Continente cuyos productos cubran sus atenciones. Yo entiendo precisamente lo contrario, á saber, que hubo en un principio muy pocas líneas que no cubrieran sus gastos. Hoy no sé que haya ninguna que produzca menos del 2 por 100.

Segun las doctrinas de la comision, lo conveniente es que los caminos de hierro se creten como empresas industriales para que ellas ganen en esa industria. Mi doctrina es contraria: yo tengo por mas conveniente que se decreten para que ganen la produccion y el comercio y con ellos el consumo. Yo hubiera construido esos caminos por el principio económico que se sigue respecto á los caminos comunes, si la situacion del Tesoro público de mi patria me lo hubiera consentido. ¿Qué rédito á dinero saca el Estado de los caminos comunes? ¿Llega siquiera al 10 del 1 por 100 de

capital? Ni se diga por eso que los caminos de que se trata son ruinosos al Estado.

¿Desde cuando, ni por qué principio de administracion se mide la utilidad de las obras por el tanto por 100 que producen?

La comision ha hablado del hecho de haberse creado á mi propuesta un papel nuevo de crédito á interes contra el Tesoro, mas en esto no ha sido exacta, porque no es cierto que se haya creado ningun papel. La ley de 20 de febrero de 1850 autoriza al gobierno para garantizar á las empresas el 6 por 100 de interes y 1 por 100 de amortizacion. Están, pues, legalmente reconocidas esas empresas, supuesta su legal organizacion y aprobacion, y el papel de crédito á interes contra el Tesoro, existe solo, por consiguiente, en el supuesto caso de la ley.

La comision está grandemente equivocada en la inteligencia de lo que son obras por cuenta del Estado, y con esa equivocacion no es extraño que me haga el cargo de haberme separado, ó de haberse separado el gobierno á que pertenezca, del principio de no hacer concesiones por cuenta del Estado.

Respecto á que se haya adquirido alguna via gravando el crédito del país, cálculos hechos y demostrados por mí mismo en prolijas tablas que existen en el expediente, demuestran que la adquisicion del camino de Araujuez fué operacion grandemente beneficiosa para el Tesoro. Vengan al Senado esos cálculos; yo me remito al juicio que forme sobre ellos la imparcialidad y rectitud de los señores senadores. Y por lo que hace á que la concesion se haya hecho sin la autorizacion debida, la contradice victoriosamente la misma ley de 20 de febrero de 1850. Fatal desgracia ha sido para mí el modo de entender la comision aquella ley; mas si en su juicio esta me condena en todo, yo creo, por el contrario, que en todo me salva.

Dice tambien la comision que se ha concedido la garantia del interes de amortizacion á líneas que no merecian tal vez esa preferencia. Es decir que S. S. reconoce líneas preferentes, pero la ley las hace á todas iguales, y esto basta para demostrar la sin razon con que se acusa al gobierno de preferencias que no existen.

El señor Infante decia que al paso que se iba no habria tesoro posible que pudiera sobrellevar tanta carga, pero esta es tambien cuestion de números, y el señor Infante no ha tenido por conveniente presentar demostracion ninguna numérica. Vengan números, yo traeré números. Atacándome con palabras, con ellas tengo que defenderme.

Mas decia el señor Infante que no se comprende como pueden ofrecerse cuatro, ni tres, ni dos millones por el precio de una legua que no se ha estudiado, y cuyo presupuesto se ignora, y si eso fuera así, tendria razon S. S.; pero la verdad de este asunto es muy distinta. La mente del gobierno, imitando al de los Estados Unidos, era facilitar cuanto legal y racionalmente se pudiera, la formacion de empresas que con sus capitales vinieran á auxiliarnos en nuestra urgente necesidad de obras públicas. Estas escitaban en todas las provincias un entusiasmo febril, y su pronta y ejecutiva construccion nos acercaba al día que para el país seria el primero de su marcha rápida hacia todas las mejoras sociales. A iniciar la realizacion de tan inmenso bien, á eso se dirigia el gobierno. La primera necesidad era la de empresa; pero como la base de las sociedades que llevan por norte la buena fé, es el conocimiento, sino exacto aproximado, del capital que necesitan reunir, de aquí la idea de señalar uno que apareciendo en los cálculos de esa misma buena fé como prudente y racional comparando líneas con líneas y costes con costes, sirviera, no de precio establecido, de precio fijo inalterable (esta es la equivocacion del señor Infante); sino la indicacion aproximada para gobierno de las sociedades en la preparacion de sus capitales, y de indicacion ademas que pudiera servir de tipo en la subasta. Ahora bien: como por lo dispuesto en las concesiones ha de preceder á la subasta el estudio y formacion del presupuesto del verdadero coste, y como ese conocimiento se ha de publicar por el de los licitadores con seis meses de anticipacion, la subasta celebrada con estos antecedentes equilibrará el precio prudencial, bajándose si es alto comparado con el de presupuesto, y no pudiendo nunca exceder de él.

Mas que todo esto me ha sorprendido en el señor Infante, tan ilustrado y práctico en asuntos de gobierno, la censura del señalamiento de direccion antes del estudio facultativo de su posibilidad. Yo no subordinó la administracion á la facultad, ni aun á la economia. Esto en cuanto á doctrinas; y por lo que hace al caso de aplicacion citado por el señor Infante. ¿Sabe S. S. la verdad de las dificultades del paso por Antequera? Quién ha hecho el estudio? Son los ingenieros de la empresa? No podria ser (no digo que lo sea) que hallando los trabajos mas costosos de lo que á su propósito de

ganar, convenia se presente como imposible que solo sea difícil? No podria ser tambien que una localidad vecina, deseosa de que la via pase por ella y no por Antequera, suscite esas voces de imposibilidad por ella, suponiendo facilidad suma por otro lado?

Señores senadores: mi salud se resiente de este violento y precipitado trabajo, escrito en que tanto hace estoy padeciendo; y asi considerable repugnancia creer que los señores de la comision y el señor Infante, tan celosos de su reputacion, puedan comprender entre sus cargos ni aun siquiera la mas leve insinuacion de inmoralidad ofensiva á mis dignísimos compañeros de ministerio, ni á mí, en ningun asunto, y menos todavía en materias procedentes del departamento que tuve la honrosa desgracia de desempeñar. Pero es lo cierto que tanto en el discurso del señor Infante como en el dictámen de la comision; anda confusa y mezclada esa horrenda palabra de inmortalidad; y la hora, señores, que dejaria de existir si se tolerase ni aun sombras que la oscureciesen, cuanto ni menos manchas que la afeasen; la hora, señores senadores, que deja de ser de buena ley cuando deja de ser susceptible; la hora, vuelvo á decir, en que respeto á todos como iguales, pero que en nadie reconozco superior; la hora, digo por última vez; me obliga á terminar mi discurso con estas pocas palabras: «Si en el dictámen y en el discurso en que hemos sido aludidos mis compañeros y yo, declaran los señores que lo suscriben, como caballeros que son, que no hay alusion ofensiva en este sentido de inmoralidad, yo les pido perdon por haberlo recelado. Si esa declaracion no se da, ó si dándola se aclara la alusion ofensiva, me reservo mi derecho, como hombre de ley primero, como hombre de honor despues. He dicho.

El Sr. INFANTE: Señores, estaba muy distante de creer que tendria que habérmelas con el señor Reinoso. Pero ya que S. S. ha hecho alusiones á la comision y en particular al que tiene la honra de dirigir la palabra al Senado, no puedo dejar sin contestacion lo poco que recuerdo del discurso leído por S. S.

Estaba en efecto tan distante de tener que habérmelas con S. S., que para redactar la comision el proyecto que ha presentado, se ha valido de algunos artículos del que S. S. pensaba presentar á las Cortés.

Ha dicho S. S. que esta es una cuestion de oposicion y no es cierto: cuando me ocupé de este asunto dije que no era de mayoría ni de minoría.

Señores, lo que digo entonces lo vuelvo á repetir ahora. Esta cuestion no es de oposicion, sino de orden y de moralidad.

Ha dicho S. S. que son útiles los caminos de hierro, añadiendo que es mejor que se hagan por cuenta del gobierno que á espensas de particulares. Señores, por cuenta del gobierno no se pueden hacer nunca, con arreglo á la ley que tenemos en este punto.

Tan cierto es que los gobiernos anteriores no lo han hecho, que el 6 por 100 y uno de amortizacion para el camino de Langreo se concedió por medio de una ley. Yo fui entonces como diputado presidente de la comision del Congreso, se llevaron todos los documentos que fueron pedidos y se aprobó sin dificultad. Esto queremos que se haga ahora, y que se imite en todos los casos.

Pero vamos á los caminos que han de hacerse por cuenta de los particulares. (Leyó.)

Estamos en nuestro lugar presentando el proyecto de ley que se discute.

«Que el gobierno solo satisfará á las empresas el interes graduado, mientras duren las obras, etc.»

La ley habla siempre de las empresas, pero nunca de que el gobierno contruya por su cuenta.

Vea S. S., pues, como esa omision anterior al gobierno para que haya esas concesiones.

Señores, se dice que esta cuestion es de oposicion y que se vale de este medio tortuoso para hacerla al gabinete actual. Esto no es exacto. Yo pregunto á los señores senadores, ¿no habia de llamar la atencion de quien lo refiere, siendo buen español, las repetidas concesiones de caminos de hierro, cuya lista, que voy á leer, asciende á un número considerable (Leyó.)

Yo siento muchísimo que haya creído el señor Reinoso que hemos considerado la cuestion en el terreno de las opiniones. S. S. ha provocado esta batalla, y nosotros colocados en la necesidad de defendernos, nos valdremos de las armas que nos convengan.

Señores, ademas de la ley que he tenido el honor de leer habia otras disposiciones que hicieran referencia á este punto? Si, señores, y muchas. Hay una espresamente para ferro-carriles, estendida en el año 44, uno de cuyos artículos dice así: (Leyó.) Hay que tener presente tambien una memoria que trata del trazado y todo lo relativo á un camino de hierro, la cual es de la mayor importancia. Yo per-



... las concesiones otorgadas para la construcción de caminos de hierro se han practicado todos los trabajos que estaba prevenido que se hicieran? Pues esto es lo que nosotros queremos, que antes de emprender una línea se estudie bien.

Hay una circunstancia que el señor Reinoso cree bastante para quedar á cubierto y es la de haberse dicho que de esas concesiones se daría cuenta á las Cortes. ¿Y para qué se había de dar cuenta á las Cortes? ¿Para que tuviéramos el gusto de ver esas concesiones sobre la mesa? No; para que las Cortes formarían el proyecto de ley que creyeran mas conveniente. Por eso está en su lugar el que nosotros hemos presentado.

Ha dicho el señor Reinoso que los caminos deben hacerse por cuenta del gobierno, y en apoyo de su opinion ha citado un ejemplo de la patria. A esto contestaré que un amigo de mi patria me ha mandado de Londres un periódico, en el cual se dice lo que producen en el Reino Unido de la Gran-Bretaña las 4,840 millas que hay de caminos de hierro, en las cuales no ha tenido el gobierno mas parte que la de autorizar su construcción. Por los datos de ese periódico puede verse que los caminos de Inglaterra producen mas ventajas que los de España.

Respecto al camino de Aranjuez á Almansa debe decir que á los ojos de la ciencia es el mas imperfecto de todos.

Por real orden de 15 de agosto de 1851 se mandó por el gobierno de S. M. que se levantasen los planos, y se hicieran los trabajos convenientes para el ferrocarril de Almansa á Carriena. Pues bien: un ingeniero á quien tengo muchísimo gusto en elogiar en este momento, escribió una memoria importantísima, que no solo comprende las distancias, sino que tiene muchos datos y conocimientos agrícolas, mercantiles, y cuantos pueden ser necesarios para el conocimiento de los legisladores. Pues bien: ¿que se hace en este camino, ¿por qué no se hace con los demas antes de concederlos? Hé aquí lo que pedimos los individuos de la comisión y lo que no puede menos de concederse.

Considerando el discurso del señor Reinoso como un ataque al dictamen de la comisión, he creído deber contestarle en los términos que el Senado ha oído, volviendo á decir que cuando firmé con mis compañeros la proposición, ni cuando hemos estado discutiendo para redactar el dictamen que se ha leído, me he acordado de S. S. para nada. No hemos hecho mas que procurar en tésis general lo que creemos conveniente para que desaparezcan los defectos de cuantas disposiciones han sido adoptadas hasta el día: por eso y solo por eso, es por lo que hemos traído al Senado el dictamen que se discute.

El Sr. REINOSO: De intento pedí la palabra para una alusion personal creyendo que así no habria dudas de que no trataba de impugnar el dictamen, como ha creído el señor Infante.

El señor Infante comprende la construcción por empresas para sí y para el Estado. Yo entiendo la construcción como se entiende en Inglaterra, es decir, por empresas, pero para el Estado, recibiendo aquellas un tanto por ciento para amortizar el capital invertido en la construcción.

Por eso he dicho que las construcciones por cuenta del Estado y para el Estado, estaban dentro de la ley de 20 de febrero de 1850. Inútil, pues, en lo que he manifestado y ruego á los señores senadores que lo mediten, pues las construcciones por empresas no quiere decir para las empresas. Y yo pregunto al señor Infante: ¿puede decirse que la empresa del canal de Castilla construyó por sí y para sí? No seguramente: construyó por sí, pero para el Estado: por esta razon digo que eran mas convenientes las construcciones por y para el Estado porque solo en ellas pueden establecerse tarifas módicas, haber economía en el arrastre y facilitar la explotación gratuita de los productos y fomentar por este medio el desarrollo de la industria y el aumento de la pública prosperidad, que es el objeto que se habia propuesto al gobierno, y el cual no puede conseguirse con tarifas altas, sino construyendo por cuenta del Estado.

El Sr. INFANTE: Insiste el señor Reinoso en la conveniencia de construir por cuenta del Estado, y la comisión opina que es mucho mejor el sistema individual que es conocido entre nosotros como mas beneficioso hace muchos tiempos, pues un escritor del siglo XVI nos ha dicho que no hay peor administrador que el gobierno, y prueba es tambien de esto, que en el ensayo que hizo S. S. del camino de Aranjuez, al poco tiempo se vendió para que no hubiera ventaja.

El Sr. REINOSO: La compra del camino de Aranjuez en 60 millones con el 6 por 100 de intereses, y uno por ciento de amortización, ha sido ventajosa porque se ha pagado en accio-

nes de carreteras, y así se estingue el crédito á los treinta y tantos años; por lo demas yo no he dicho que sea barato.

El Sr. PRESIDENTE: Se habre discusion sobre la totalidad del dictamen.

El Sr. marques del DUERO: El Senado ha oído los ataques que el señor Reinoso ha dirigido á la oposicion, y yo me propongo tratar mejor á S. S., á pesar de que pudiera contestarle con hechos. Tambien el gobierno ha dicho que atentábamos á la prerogativa de la corona, y lo decia sin duda porque quiere que el Senado sea un cuerpo muerto. La corona es para nosotros un sagrado, no sabe lastimar á nadie ni perjudicar el crédito nacional, ni echar por tierra la prensa y la tribuna.

Se queja el señor Reinoso, y se alarma por mis palabras; siento decirles; pero esto es lo que se ha repetido por todas partes. Hago justicia á los señores Reinoso, marques de Miraflores y Ezpeleta: todos son mis amigos: creo que como particulares son excelentes; pero como ministros se han portado muy mal, y han sido muy débiles, no sabiendo resistir las exigencias de un capitalista poderoso, por lo que se ven envueltos en esas cuestiones de moralidad.

Sabido es de todos que las construcciones de los caminos de hierro en España no deben ser tan costosas como en otros países, en atencion á que el terreno vale poco, y los jornales son baratos; si se exceptua la Bélgica, donde por tener á mano los elementos mas indispensables, como son el hierro y el carbon, su construcción es mas económica, no obstante lo cual, apenas producen un dos ó dos y medio por ciento.

He pedido la palabra en contra de la comisión, porque aun cuando apruebo el proyecto de ley, no estoy conforme con el considerando; pues deseaba que hubiese sido mas explícita. El Senado me permitirá que sea algo estenso. He tenido que estudiar esta cuestion, y no podré menos de ocuparme de ella detenidamente.

Antes de que se publicara la ley de 1850 sobre ferrocarriles, fueron tantas las concesiones que se hicieron, que se llamó la atencion del Congreso, el cual nombró una comisión compuesta de las personas mas inteligentes en la materia para que formularan un sistema general para la construcción de las líneas mas útiles para nuestro país, declarando cuáles eran las de menos coste y de mas beneficiosos resultados.

Se hicieron á pesar de esto concesiones de líneas, particularmente al señor Salamanca: y qué ¿no habia en España capitalistas que ofrecieran, que diesen mas garantías que el señor Salamanca? Que me lo diga el señor Reinoso, pues aquí se debe decir la verdad. Al señor Salamanca se le compró el camino de hierro de Aranjuez en la cantidad de 60 millones, porque tenia que pagar 15 á sus acreedores, concediéndosele la construcción del camino de hierro de Almansa, en el cual iba á ganar un 400 por 100 para salir de sus apuros como banquero.

Señores, he dicho ya que una de las cláusulas del informe dado por la comisión del Congreso fué calificar las líneas, dándose la preferencia á las que ofrecían mayores ventajas. Esta clasificación fué 1.º la línea de Cádiz con Madrid, para ponernos en comunicacion con América, 2.º la de Irun, 3.º la de Portugal, y 4.º la del Mediterráneo. Sin embargo, esta es la línea que se ha empezado á construir, y para ello el gobierno ha comprado el camino de Aranjuez, desatendiendo otras empresas que

serian muy beneficiosas, particularmente la del camino de hierro de Valencia á Játiva, que en igualdad de circunstancias tenia mas probabilidades de éxito, y á cuya cabeza se hallaban personas muy acreditadas. No obstante, no se ha concedido á esta empresa mas que el 6 por 100 y esto durante las obras, apesar de que tienen que atravesar una cordillera.

No comprendo como este empresario, que es el mismo de Valencia, se haya comprometido á hacer la carretera. Pero si el gobierno creia esto tan importante ¿por qué no concedió al empresario de Játiva á Almansa las mismas garantías que al del Grao á Játiva?

Sigue despues el de Almansa á Aranjuez y aqui entra el señor Salamanca. En esta concesion el gobierno es generoso, espléndido, y compra este camino á razon de cuatro millones y pico por legua. Pero la historia de este camino es muy singular.

El señor Reinoso, ministro entonces de Obras públicas, recibió la proposición del señor Salamanca, quien ofreció hacerlo con ventaja, y en beneficio del país la cantidad de 220 millones, y se aprobó sin oír á la direccion de caminos ni á la junta consultiva.

He dicho, señores, con que desigualdad é injusticia se hacian concesiones en esa línea del Mediterráneo. Pues si pasamos á la de Andalucía tenemos que á la empresa que propone hacer el camino de Andujar á Sevilla, no se le da mas que el permiso de hacerlo.

Se ha hablado de como se hacen los caminos en Inglaterra: me he tomado el trabajo de hacer algunos extractos tomados de las informaciones y documentos publicados en aquel país.

Un famoso ingeniero hablaba sobre la necesidad que tenia el gobierno de hacer los trabajos, y luego decia de esta manera. (Leyó.)

Esto decia allí; ¿qué no podríamos decir aquí? (Leyó.) «Las dificultades que se oponen si los ingenieros etc.»

Vea el señor Reinoso una de las razones por qué en Inglaterra son mucho mas caros que en España. Porque allí se respeta la propiedad y se indemniza; aqui se toma la propiedad y las mas veces no se paga.

El mismo ingeniero dice: (Leyó.) Este consejo debió tomar el señor Reinoso y haber determinado que se empezara el camino de Almansa por la costa, porque como dice ese ingeniero, el carbon cuesta mucho, y si este encarece tiene que ser gravoso el camino. En la costa vale á 7 ú 8 rs., y á la empresa del camino de Aranjuez le cuesta, segun creo, á 14 ó 15. Véase la diferencia que hay y el ahorro de transporte que se hubiera conseguido habiendo empezado el camino por la costa.

Aun hay mas: en 1844 se determinó que las vias tuviesen seis pies de anchura, que es lo que se ha reconocido en Inglaterra como la mejor. Pues bien: el señor Reinoso, sin mas razon que su omnimoda voluntad, y porque así se hace en Francia, dijo: «pues yo quiero que tengan 5 pies y 6 pulgadas.» De modo que vamos á tener unas vias de 6 pies y otras de 5 y 6 pulgadas.

Decia tambien S. S. que el gobierno habia preferido la via tercera ó cuarta, porque nos pone en comunicacion con el Mediterráneo. ¿Pues qué, señores, no son mas importantes nuestros puertos de Cádiz, Vigo, Santander y Bilbao, que hacen el comercio con América é Inglaterra? ¿Qué comercio vamos á buscar dentro del Mediterráneo?

Se ha prescindido de la ley, y por

eso ha resultado confusion en las concesiones, que no se hacian sino por el capricho de los ministros.

De Aranjuez á Almansa, de Madrid á Irun, de Málaga á Córdoba y de Madrid á Aranjuez. Este se compró por 60 millones cuando se gobernaba sin Cortes cuando no teniamos mas que el Consejo real que respondiese á la ansiedad pública. Sus dignos individuos, cuando estaban amenazados en sus empleos, cuando se hablaba de un golpe de Estado, casi todos votaron contra lo que proponia el Sr. Salamanca. Luego la esperanza de que no saldrán muy bien parados de esta Cámara los autores de aquella medida á quienes el Consejo real les daba leccion tan elocuente. El señor Reinoso se rie: tendré mucho gusto en oír la contestacion de su señoría, y de todas suertes creo que no es asunto para reírse.

Nos ha dicho su señoría que para hacer la oposicion nos valiamos de un disfraz. Por mi parte puedo decir que jamas he acostumbrado á usarlo y que si algun defecto tengo es decir siempre lo que siento.

El de Langreo. Habiendo faltado el concesionario varias veces al contrato, se le ha señalado el 6 por 100 de interes y el 1 por 100 de amortizacion á cuya gracia no tenia derecho alguno.

De Santander á Alar. (Leyó.) Esta garantía es una garantía legal, y por lo tanto no tengo nada que decir sobre este camino.

De Játiva á Almansa. Se concede el 6 por 100 de interés mientras duran las obras. Son los trozos mas difíciles de la línea y sus productos escasamente cubrirán los gastos si el gobierno no concede mayores ventajas.

De Barcelona á Zaragoza. Á esta línea solo se ha concedido el 6 por 100 mientras duran las obras, y 1 por 100 de amortizacion. Es una línea que tambien sera gravosa al erario, aunque tal vez el gran movimiento industrial que habrá en ella será bastante para que rinda algunos productos. Lo que es ahora necesitaba de otros auxilios.

De Barcelona á Mataró, de Barcelona á Sabadell, de Barcelona á Girona, de Barcelona á Tarragona, y de Sevilla á Jerez. Estas líneas no tienen mas subvencion del Estado, que la libre entrada de los materiales y carbon, y por eso no adquiere el camino la nacion sino á los 99 años. Y no es justo que el Estado adquiera la propiedad de esos caminos, no dando, como á otros, el interés de 7 por 100.

3.ª clase. De Andujar á Sevilla, de Alcazar á Ciudad-Real; ferrocarril de Langreo. El primero lo hacen las provincias: el segundo, parte las provincias y parte el gobierno. Ferrocarril de Langreo. Larga es la historia de este camino. En el año 47 se celebró un contrato, por el cual el gobierno daba á la empresa el terreno y las materias de los bosques de Estado: pero se comprometia la empresa á concluir el camino en 4 años y tener á los dos concluida mas de la mitad de las obras, perdiendo el derecho al camino si no cumplia con la primera parte; sacándose á pública subasta aunque solo fuese por las que podia el gobierno quedar-se con el.

Llegó el año de 1849, y como el interesado en ese camino tenia grande influencia, no se habia cuidado de cumplir la contrata, y pidió el 6 por 100 ínterin se hacian las obras. Se presentó un proyecto de ley y fué muy debatido, tanto, que faltó poco para que se desaprobase, y ya se sabe que cuando en



estos cuerpos está tan dividida la opinión, suele estar siempre la razón de parte de la minoría. Dijo en aquella ocasión el gobierno (prometiendo mucho como siempre) que el carbón se vendería á dos reales en el puerto, y que esto haría que la industria prosperase, proporcionándola muchas ventajas. Entonces el señor marques de Viluma presentó una enmienda reducida á que ese donativo, porque no se podía llamar de otro modo, no tuviese lugar sino cuando estuviesen cubiertas todas las atenciones del Tesoro, y con este motivo habló de las viudas y de los hijos huérfanos de militares. Dijo también el señor conde de Velle con noble abnegación: «yo tengo interés en ese camino, pero no puedo convenir en que se proponga una ley especial para favorecer los intereses de una persona.» El señor conde de Quinto combatía el proyecto, diciendo que aquello no era mas un regalo. Pregunto yo ahora ¿quien era el que tenía tanto favor, para que todo se le concediera al señor Salamanca? Verdad es que se decía en el proyecto de ley que aquello era con la condición precisa de que se habían de continuar las obras con la mayor actividad y que no se había de faltar en nada al contrario. Pues, señores, se faltó al contrato y sucedió lo que preveía el señor marqués de Viluma, y se dió el 7 por 100 mientras se negaba igual beneficio á nuestra línea capital, la de Cádiz á Madrid, y cuando se negaba á la de Játiva á Almansa y á otras varias.

Se decía entonces por algunos: ¿por qué no se dá esa ventaja á todas las minas? á lo cual contestaban otros que estaban al lado del gobierno, que aquello se hacía con el fin de que el carbón de las minas de Langreo pudiera ser adquirido por los consumidores con mucha mas ventaja que el carbón inglés. ¿Y qué rebaja se ha obtenido? la que resulta de 108 maravedises á 102: buena rebaja; seis maravedises.

He conservado por curiosidad los planos de muchos de los puntos militares entre ellos el de Oviedo, y resulta la notable circunstancia de que el gobierno presentase un proyecto de ley en favor de las minas de un particular, teniendo al lado de aquel punto una mina del Estado.

Las minas de Piedrafita y de Mieres se hallan cerca de la fábrica, y el gobierno podía haber aprovechado esta circunstancia; pero ahora se piensa en comprar para la fábrica de Trubia 500,000 quintales de carbón de dichas minas: en esto se piensa, en complacer á los capitalistas: á los hijos de estos es á los que se hace oficiales, y luego se nos dice que á los hijos de viuda: ¡pobres viudas! no es á vosotras á quienes se protege, sino á los empresarios.

Por la misma razón se presentó con harta ligereza el proyecto para construir el puerto de Gijón haciéndose tres proposiciones, una de 40. otra de 60 y otra de 100.000,000 al paso que inmediatamente á Gijón, hay un magnífico puerto llamado Luanco, cuyas obras están presupuestadas tan solo en 3, en 4 y en 5 millones. Pues á pesar de esto yo preveo que se hará el puerto de Gijón, que es malo, porque está en ello fuertemente interesada una empresa.

Voy á hablar del camino de hierro de Aranjuez á Almansa. Señores, el proyecto del señor Reinoso acaba con la ley de febrero de 1850, porque por él se obliga al país á amortizar en 31 años el capital que debía amortizarse en 99 segun la mencionada ley, y además se paga el 6 por 100 por el inte-

res del capital, que con el 4 de amortización es el 7 y aun llega á ser hasta 9 y 113 por 100 de renta perpetua, mientras que por la ley ese interés es variable de tal manera que puede llegar á ser hasta productiva para el erario.

La construcción por cuenta del gobierno es gravosa al país, cara, tardia, y á veces no dá resultado, pues las obras no se concluyen, como en varias ocasiones ha sucedido y está en la actualidad sucediendo. La construcción por contratas es siempre mala, y apelo al señor Reinoso en prueba de esta verdad, de la cual son testimonio elocuente, casi todas nuestras carreteras como la de Valladolid, la de Salamanca, la de Zaragoza á Fraga y otras varias.

Respecto al ferro-carril de Almansa las noticias que tengo son malísimas, porque el empresario, segun ellas, no ha cumplido con las condiciones estipuladas, sino que ha hecho lo que mas le ha convenido: ha puesto las barras huecas que ya no se usan; y las maderas, además de ser malas y en escaso número, no tienen la medida correspondiente.

La administración del gobierno es siempre cara y el público está mejor servido por las empresas particulares: prueba de ello es que apenas adquirió el gobierno el camino de Aranjuez lo cedió al señor Salamanca? Y cómo lo hizo? No adelanto nada en decirlo, porque sabido es que si lo hubiera adquirido otra persona, se habría visto que el referido camino no vale mas de treinta y tantos millones de reales, y que hubo una notable diferencia ventajosa al señor de Salamanca en la valoración de cada legua.

Téngase presente, señores, que solo se ha faltado á la ley en los caminos concedidos al señor Salamanca y la razón de esto es porque dicho señor está asociado á un hombre poderoso que tiene demasiada y fatal influencia sobre este ministerio, como la tuvo sobre el anterior; á un hombre á quien se debe la caída del duque de Valencia, porque este había dicho: quiero ser gobierno y por eso cayó.

En la subasta del ferro-carril de Almansa ocurrió una cosa notable, á saber: que se alteraron sus bases, momentos antes de realizarse, por lo cual tuvo que protestar el señor Bertodano á nombre de respetabilísimas casas de Inglaterra.

Dice el señor Reinoso que el gobierno estaba facultado para hacer la compra del camino de Aranjuez. ¿Dónde estaban esas facultades? Se concedió la construcción del camino de Almansa para verse en la necesidad de comprar el camino de Aranjuez. S. S. no podía ignorar que si este camino se hubiese empezado desde la costa, se habría ahorrado un 63 por 100, teniendo en su favor la baratura del carbón que es la principal.

Ese trozo se concedió al señor Salamanca, cuando se había negado al señor Calvet la construcción del camino de Valencia á Murviedro, porque no proponía mas que aquel trozo.

El gobierno era tan generoso con el señor Salamanca, que hasta le regaló un pico de 19,000 duros. Las acciones de este camino no valian ni un 30 por ciento, porque la capitalización no estaba legitimada por las Cortes; era transitoria.

El disgusto con que la opinión pública, con que todos los partidos sin escepcion vieron la concesión de ese camino y la compra del de Aranjuez,

llevó al gobierno á hacer multitud de concesiones, aumentando el mal y creando esperanzas que se verán frustradas.

El Sr. PRESIDENTE: Si V. S. tiene que hablar mucho, se preguntará al Senado si se prorroga la sesión.

El Sr. marques del DUERO: Siento molestar al Senado (varias voces: no, no) mas procuraré ser breve.

En cuanto al camino del Norte la historia que ofrece es muy larga. Creo que la comisión se vá á ocupar de este asunto, y yo lo dejo por esa y otras consideraciones.

Los caminos de hierro en otros países son elementos de prosperidad; en el nuestro lo han sido de disgusto y servido para que los gobiernos se lancen en cuestiones políticas. El señor Bravo Murillo, en su programa, no nos habló nada de caminos de hierro, nos habló sí de economías, y de tal modo no quería caminos de hierro, que dijo que los sobrantes del tesoro se emplearían en enjugar la deuda. El señor Bravo Murillo tenía amigos que lo perjudicaban, obligándole á separarse de su sistema para lanzarse en los malhadados proyectos de ferro-carriles, y de ahí á los malhadados proyectos de reforma.

Ha dicho el señor Reinoso que esta es una cuestión de oposición. Claro es; la mayoría de este cuerpo ha dado sus votos á los de la oposición porque en cuestiones de moralidad sus individuos obrarán siempre como un solo hombre, y ¡ojalá! que en todas ellas no seamos mas que un hombre. (Bien, bien).

He dicho antes que del trono no puede salir nunca el pensamiento de acabar con la tribuna y con la prensa.

Los sentimientos que animan al trono son liberales, los que no los tienen aquellos que se interponen entre el trono y el parlamento. No se quiere prensa ni tribuna, porque con prensa y con tribuna no se pueden defender ciertos actos, ciertas ilegalidades. Los que hablan contra el parlamentarismo, no recuerdan lo que ha sido España en 1852. ¿Hubo Cortes? No. Un día nos reunimos sin que pudiéramos constituirnos. ¿A qué condujeron aquellos decretos? A nada; á fraccionar el partido liberal. En cambio hemos ganado mucho, porque nos hemos acercado á los que se sientan en aquellos bancos y hemos visto que todos son amantes de su reina, y enemigos de trastornos. La división desaparecerá el día que desaparezcan los hombres que se hallan en el gobierno. Yo no he visto á España amenazada como otros países por partidos disolventes, y por eso he creído que se podía gobernar en ella sin faltar á la legalidad. El parlamento español no morirá como otros por atacar las facultades del poder ejecutivo. Nuestra situación es franca. Abandonemos á los ministros que nos dicen:

«Votad conmigo, si ó no.» Votemos con nuestra conciencia; juzguemos á los ministros por sus antecedentes, y si hay alguno de ellos que falte á la ley, que rompa las páginas de la ordenanza, que destruya los reglamentos, que tome el nombre de la reina para cometer injusticias, démosle un voto de censura. Señores: cuando la opinión pública se ha manifestado tan unánime contra el modo de hacer esas concesiones de ferro-carriles; cuando todos se han admirado al ver el decreto del ministro de la Gobernación, quien manifestaba no hace muchos días que no entendía esta cuestión porque era nuevo en este ministerio, y cuando el día 26 decía á la comisión me enteraré, siendo así que

en aquel momento había firmado esa concesión del camino del Norte, faltando á la ley: ¿es posible que nos llamemos? Esto hace un ministro de la corona, y estamos aquí nosotros?

Yo rogaria al ministerio que si ha de seguir gobernando de ese modo, cerrase el Parlamento é hiciese lo que quería el ministerio Bravo Murillo, que era gobernar sin Cortes, porque entonces no habria responsabilidad para nosotros. Pero estando abiertas las Cortes, por nuestro decoro y dignidad debemos dirigir á los ministros los cargos serenos que merecen. Cuando el Consejo Real desechó por segunda y tercera vez la proposición del empresario de Aranjuez: cuando no se quiso ni oír á la junta facultativa de caminos, sobre la concesión del ferro-carril de Almansa, cuando todos sabemos los perjuicios que se han ocasionado á nuestro tesoro, á los pueblos y al crédito: cuando por esto huyen de España los capitalistas extranjeros: cuando por todas estas cosas se dice fuera de España que esta nación es una nación degenerada, ¡la España del año 8 nación degenerada! es preciso, señores, que se vea que hay nobles y caballeros en Castilla.

Por estas razones, tiempo es ya de poner un correctivo á esos actos ilegales, á esos contratos onerosos, á esos contratos en que se ha faltado á la ley y el correctivo no es otro, que el de anular esas concesiones, y que separar á los capitalistas extranjeros y nacionales, que el parlamento español no cree que la voluntad de un ministro vale mas que la de el parlamento y la de la justicia.

El señor conde de ALCÓY, presidente del consejo de ministros: En nombre del gobierno, que por la augusta confianza de S. M. tengo la honra de presidir, rechazo, como no puedo ni me de rechazar, altamente y con todas mis fuerzas, las frases que he oido al señor general marqués del Duero.

El gobierno, señores, no tiene sobra ninguna influencia, porque entre el gobierno y S. M., la reina Doña Isabel II no hay ningun cuerpo intermedio no puede haberle y el día en que yo me convenciera de que esto sucedía pondría mi dimisión á los pies de S. M. dejando de desempeñar el cargo con que me ha honrado. Ese es mi carácter.

Rechazo igualmente las palabras del señor marqués del Duero respecto á que este ministerio fué llamado por influencia.

El día 15 de diciembre me hallaba en mi casa, y S. M. la reina Doña Isabel II se dignó llamarme para confiar á mis débiles fuerzas, (que débiles son por cierto) la presidencia del consejo de S. M. Yo la acepté por la confianza de S. M. Y la reina encuentra en nosotros S. M. Y la reina encuentra en nosotros consejo leal, puesto que por dicha nuestra tenemos una soberana que establece al alcance de todas las cosas, gobierna constitucionalmente por los consejos que sus ministros tienen la honra de darle.

El gobierno, pues, no ha recibido, ni recibirá influencia de nadie, este es el programa del ministerio que tengo la honra de presidir.

El Sr. PRESIDENTE: Se suspende esta discusión. Mañana, antes de la sesión, se reunirán las secciones para el nombramiento de la comisión que ha de informar sobre el proyecto que ha sido tomado en consideración.

Se levanta la sesión.

PALMA  
IMPRENTA DE PEDRO JOSÉ GELANET  
editor responsable