



ques de vapor es urgente que una mitad pueda no ser matriculada. Para ciertos oficios de a bordo no se necesita ser marino.

El señor marqués de SAN CARLOS.—Solamente por observar la práctica establecida, me levanto, como individuo de la comisión, a contestar al Sr. Forgas. La comisión ha adoptado la fórmula más favorable a los peticionarios, y se complace en haber dado ocasión al Sr. Forgas para hacer observaciones nuevas, que no dudo tendrá en cuenta el gobierno para resolver este punto tan importante.

Sin más discusión, quedó aprobado el dictamen. Se aprobaron sin discusión los relativos a las peticiones núm. 139 y siguientes, hasta la 145.

Se leyó el relativo a la petición núm. 149, que decía así:

«La junta provincial de agricultura, industria y comercio de Barcelona solicita se modifique la ley de sanidad, a fin de que los pasajeros, ni nominal ni numéricamente, tengan que anotarse en las patentes de los buques, declarándose la vía de mar completamente libre al igual de las vías férreas y otros medios de comunicaciones terrestres.

La comisión propone que pase al señor ministro de la Gobernación.

El Sr. FORGAS.—La ley actual de sanidad establece que no puedan embarcarse pasajeros sin pasar nota de ellos a las oficinas. La junta de agricultura de Barcelona propone la libertad de tráfico entre puertos españoles, pues por tierra, los viajeros no necesitan autorización. Si queremos facilitar el movimiento en nuestro país, es preciso quitar las trabas que se oponen al viajero de punto a punto de España. Cuando en el interior tenemos suprimido todo refrendo de documentación, ¿lo hemos de tener de puerto a puerto? La lista se forma de dos a tres horas antes de salir el buque; pueden llegar viajeros en el momento de marchar el vapor, y tienen que quedarse en tierra por haber pasado la hora de enviar las listas.

Llamo, pues, la atención del gobierno sobre estas indicaciones.

El señor ministro de la GOBERNACION.—El gobierno tendrá presente las indicaciones de su señoría, que me parecen justas, y resolverá lo más conveniente.

Sin más discusión quedó aprobado el dictamen. Se leyó el relativo a la petición núm. 150, que decía así:

«La diputación provincial de la ciudad de Lérida solicita que el Congreso nombre una comisión especial para que, estudiando los antecedentes que deben obrar en el ministerio de Fomento, proponga a su deliberación la construcción de un ferrocarril que, partiendo en Lérida del de Barcelona a Zaragoza, vaya a penetrar en Francia por Coll de Jón.

La comisión es de dictamen que pase al señor ministro de Fomento.

El Sr. ABADES.—No es mi ánimo combatir el dictamen, que está en su lugar; pero yo no cumpliría mi deber si no dijese algunas palabras para llamar sobre esta petición la atención del Congreso y del gobierno. Se trata de abrir una vía central que ponga en comunicación el Pirineo central francés con las provincias de Valencia, Aragón, Navarra y Cataluña. Esta cuestión hay que resolverla con pulso, pues que puede herir esa creencia de que no conviene perforar la carrera del Pirineo.

Yo no quiero tocar esta cuestión: mis ideas se mirarian como hijas de mi carrera. Pero que la línea se abra es absolutamente indispensable, ya sea por los Aldeudes, ya por Huesca, ya por el punto más fácil y preferible, que señala la diputación de Lérida. La capital de esta provincia está precisamente en un punto equidistante de los dos mares: allí desembocará la vía de Tarragona, y ha de llegar un día en que sea indispensable resolver esta cuestión.

Uno, pues, mis ruegos a los de la diputación de Lérida, para que, hechos los estudios, se concentren todos en manos del gobierno, y consideren este punto con la detención que el caso requiere.

El Sr. MODOZ.—Yo uno mis ruegos a los del Sr. Abades, para que se estudie la cuestión; y deseo que de todas las aldeas fronterizas se horade el Pirineo y se hagan caminos de hierro a Paris.

El Sr. DE PEDRO.—Debo llamar la atención del gobierno hacia un punto importante. El señor Abades ha manifestado la inconveniencia de abrir una línea central, y ha defendido la línea de Lérida. S. S. ha expuesto las razones que ha creído convenientes en apoyo de su opinión, y entre ellas ha dicho que esa línea era la más central y más fácil. Yo debo decir que debe estudiarse la cuestión muy detenidamente, y dejar que la resuelva la ciencia. En mi concepto, el punto de partida debe ser Zaragoza, atravesando por Huesca y yendo a parar a Gavarnic. En su día, el gobierno debe tener presente esta línea.

El Sr. ABADES.—Debo decir al Sr. De Pedro que la conveniencia de preferir el distrito de Lérida no puede ser obstáculo a otros trabajos. Los únicos que hay hasta ahora autorizados preventivamente son los de esta línea. Si se ha de adoptar un método fácil, es necesario seguir el cauce de uno de los dos ríos, el Noguera Pallaresa, o el Noguera Rivaгорzana.

Por lo demás, con los estudios que se hagan, el gobierno propondrá lo más conveniente.

El Sr. DE PEDRO.—También existen estudios, y hasta un proyecto perfecto, en la vía que yo defiendo. Según la idea del gobierno, Zaragoza debe ser una plaza de primer orden, y por tanto es de un grande interés nacional que sea el punto de partida de ese ferrocarril central.

Sin más discusión, quedó aprobado el dictamen. Sin discusión se aprobaron los relativos a las peticiones núm. 151 y siguientes, hasta la 154.

Se leyó el referente a la petición 155, que decía así:

«La junta provincial de agricultura, industria y comercio de Barcelona, solicita se acuerde la medida que corresponda, a fin de que se suprima el derecho de cuatro maravedís por tonelada que pagan al gremio o cofradía de San Telmo los buques que salen de aquel puerto pertenecientes a la corona de Aragón, por los perjuicios que con ello se causan al comercio marítimo.

La comisión es de dictamen que pase al señor ministro de Marina.

El Sr. FORGAS.—Tengo que llamar de nuevo la atención del gobierno, en vista de esta petición de la junta de agricultura y comercio de Barcelona, contra la exacción de la corona de Aragón que tonelada a los buques de aquel puerto. Señores, la ley no entra ó salen del puerto. Señores, la ley no autoriza estas exacciones especiales, y parecerá imposible que semejante pago, sin conocimiento del gobierno, se esté efectuando, fundado en una cédula de 1424 confirmada en 1450. En 1550 se abolieron los antiguos gremios de mar, que se transformaron en sociedades de socorros mutuos. Desde entonces cesó esta exacción en todos los puertos, y solo en 1852 se continuó cobrando en Barcelona, porque así lo dispuso el gremio.

Señores, cuando tenemos recargos y contribuciones generales, es inconveniente que se tolere que un gremio se erija en nuevo poder, e imponga contribuciones sobre los buques ajenos. Llamo, pues, la atención del gobierno sobre este abuso.

La ordenanza que rige la marina autoriza esos gremios de mar; pero los autoriza para que ellos socorran mutuamente con sus fondos, no para imponer contribuciones sobre la nación.

El Sr. MODOZ.—El Sr. Forgas no ha contraído el dictamen. Yo uno mis ruegos a los suyos para que el señor ministro de Marina prohiba esa exacción.

Sin más discusión quedó aprobado el dictamen. Se suspendió esta discusión.

Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas.

Continuando la discusión sobre la totalidad del dictamen de la mayoría de la comisión, dijo:

El Sr. FIGUEROLA.—Señores, después de las consideraciones que he hecho en los días anteriores, me sentía poco dispuesto a tomar la palabra en la totalidad del proyecto; pero no puedo dejar de contestar a ciertas apreciaciones del señor ministro de Fomento. S. S. supone que toda Cataluña ha reclamado la presentación de este proyecto después de presentado el de las cuencas carboníferas, y que ha hecho esa reclamación en el sentido del proyecto que se discute. No es exacto que toda Cataluña haya pedido eso, ni menos que lo hayan pedido todas las diputaciones. Acerca de las de Tarragona y Lérida nada consta; la diputación de Barcelona pidió para ella el favor que se otorgara a las vías más privilegiadas, repugnando la subvención, hasta que al fin la aceptó; y la diputación de Gerona, no solamente no acogió la idea de la subvención, sino que expuso contra ella.

Conste, pues, que no todas las provincias de Cataluña representaron; no representaron más que dos, y de ellas cada una en distinto sentido. El señor ministro de FOMENTO.—El Sr. Figagés ha hecho un elogio merecido de Gerona, porque ha sido de las más heroicas de la monarquía. El gobierno se interesa por esa provincia; pero tiene que atender más a los intereses del país que a los de localidad. Es cosa de sentido común que los carbonos tenían que llevarse donde hay comercio, animación y vida, como en el puerto de Barcelona, y compararle con Rosas puede caer en la cabeza del Sr. Figagés, pero no cabe en la del ministro de Fomento.

Ese elogio de su provincia puede servir al señor Figagés para su reelección, y el gobierno lo rechaza; pero al decir el ministro de Fomento que el comercio, las autoridades y la mayor parte de las corporaciones de Cataluña han representado en favor del ferrocarril San Juan de las Abadesas, no ha podido decir que hubiera representado también Gerona.

El Sr. FIGUEROLA.—Cumplió el tercer turno para contestar. El Sr. Figagés ha dado un último resumen de sus discursos; pero de la totalidad del dictamen no ha tratado. S. S. se ha entretenido en captivar simpatías en Gerona y Sabadell. En Sabadell, personas tan importantes como el señor Turull, su diputado, desean que el camino se haga pronto hacia Vich.

Por lo demás, la naturaleza ha hecho bueno el puerto de Rosas; pero los hombres no van al puerto de Rosas, y si al de Barcelona, donde entran 7,000 buques al año. Yo deseo que Rosas crezca; pero si en 1859 entran importación y exportación ha representado millón y medio de reales, mientras Barcelona representa 365 millones, ¿cómo quiere S. S. comparar a Rosas con Barcelona? Por consiguiente, creo que S. S. no debía haber repetido lo que ha dicho en su discurso.

Acordóse que se pasara a la discusión de los artículos.

Se leyó el 1.º, que decía así:

«Se autoriza al gobierno de S. M. para otorgar en pública subasta, atendiendo a la ley general de 3 de Junio de 1855, la concesión del ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas, con arreglo al proyecto aprobado por real orden de 18 de Diciembre de 1850, a la adjunta tarifa de precios máximos de peaje y transporte, pliego de condiciones particulares, y relación del material que podrá importarse del extranjero libre de derechos.»

Se leyó la enmienda siguiente:

«Pedimos al Congreso se sirva admitir la siguiente enmienda al art. 1.º del proyecto de ley autorizando al gobierno para hacer la concesión del ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas:

«Se añadirá un párrafo que diga así: «Este camino se construirá por el sistema articulado de Arnoux, sin perjuicio de lo dispuesto en la condición tercera del pliego de condiciones que forma parte de esta ley.»

El Sr. FIGUEROLA.—La comisión acepta esta enmienda.

El Sr. ARDANAZ.—Había pensado apoyarla; pero en obsequio de la brevedad, me limito a dar las gracias a la comisión por la admisión de esa enmienda, que prescribe terminantemente la adopción de un sistema que, si es coronado por el éxito, producirá en adelante para el país una economía de 5 a 6,000 millones de reales.

Leído el art. 1.º con la enmienda, dijo:

El Sr. UGARTE.—Se refiere la comisión del Sr. Ardanaz, que he firmado, a la condición tercera, que dice que el gobierno podrá modificar el proyecto. Yo deseo saber si el gobierno puede o no modificar, según esta condición, el sistema Arnoux, o cree que puede abandonarlo por otro.

En segundo lugar, en la condición séptima leo que la explotación y obras de fábrica se construirán para una sola vía. La junta de caminos proponía una segunda vía si se explotaban más de 100,000 toneladas, y la comisión dijo aquí el otro día que el gobierno se reservaba el derecho de exigir dos vías. Como aquí se dice que habrá una sola vía, no podrá tener lugar esa exigencia.

Hay otras condiciones, que son la 20 y la 26, que creo excusadas, porque son repeticiones de lo que dice el proyecto. De ahí suelen venir las interpretaciones diversas y las confusiones. Suplicaría, pues, a la comisión, que las suprimiese.

La condición 14 dice lo mismo que el art. 5.º del proyecto, y yo digo respecto de ella lo que de las anteriores.

El Sr. FIGUEROLA.—El Sr. Ugarite lleva al extremo su suspicacia. La comisión ha admitido la enmienda del Sr. Ardanaz, que da más fuerza a la prescripción de que haya de usarse el sistema Arnoux. Por consiguiente, la autorización para hacer modificación se entiende dentro del sistema articulado.

En el proyecto está consignado que el gobierno pueda exigir dos vías cuando no baste una.

Respecto de las condiciones que están incluidas ya en el proyecto, S. S. debe comprender que en el Congreso no se discuten las condiciones, y como mejor explicación se cree necesario muchas veces repetir en ellas lo que se dice en la ley.

El Sr. UGARTE.—Necesito saber si el gobierno está conforme con la explicación del Sr. Figuerola sobre el primer punto.

En cuanto al segundo, yo he leído el expediente, y no he visto ninguna condición que autorice al gobierno a exigir dos vías; antes observo que no se impone a la empresa más obligación que la de hacer una.

El señor ministro de FOMENTO.—El Sr. Figuerola ha hablado en nombre de la comisión y del gobierno. El gobierno reconoce que no puede variar el sistema articulado Arnoux, a pesar de la condición tercera.

El pensamiento del gobierno ha sido que el camino sea para dos vías; pero que por de pronto no se construya más que una. La empresa hará la segunda siempre que lo exija el gobierno. Si esto no está en el pliego de condiciones, habrá sido por omisión al redactarlo.

El Sr. MODOZ.—No hay inconveniente en añadir a la condición séptima: (debiendo la empresa poner las dos vías cuando el gobierno lo juzgue conveniente.)

El Sr. FORGAS.—Había pedido la palabra en contra de la totalidad, pero no me ha tocado el turno.

El Sr. Figuerola dice que el puerto de Barcelona produce mucho y el de Rosas produce poco. Su señoría deberá aplicar esa teoría a Torrevieja y

Alicante. A Torrevieja van los buques a cargar de sal, y sin embargo, Alicante es un punto más importante.

Si en Rosas estuviera el carbón a precios cómodos, todos los buques de gran porte irían a Rosas a cargar carbón. Todos los buques del Norte, para buscar retornos, van a Cardiff ó a Newcastle, y muchos buques de Génova y de otros puertos de Italia van a Torrevieja por sal, y no van a Alicante.

Véase el perjuicio que sufrirá la marina teniendo que tomar los carbonos caros en Barcelona, pudiéndolos tomar más baratos en Rosas.

El Sr. FIGUEROLA.—Yo he hablado de la comparación entre Barcelona y Rosas, por la necesidad de poner un correctivo a las repeticiones que se han hecho de ciertos argumentos. Yo no trato de deprimir a Rosas; pero es lo cierto que muchos puertos no han logrado atraer gran población, cuando otros puertos no tan buenos la reúnen.

El Sr. Forgas, que es marino y comerciante, sabe la ventaja de que no haya medio viaje en lastre; de que un buque que va a buscar un artículo pueda dejar otro. En Rosas han entrado y salido siete buques en un año, mientras que el movimiento ha sido de 7,000 en Barcelona.

Pregunta el Sr. Forgas: ¿cuándo llegará el límite en que se pueden reformar las tarifas? S. S. ha debido fijarse en la condición 23, en que se dice que si el gobierno revocase la concesión, la empresa no podrá pedir indemnización si no llega al 15 por 100 su utilidad.

Por lo demás, las mismas compañías suelen bajar las tarifas: las mercancías de más valor se suelen transportar en otros países a 30 céntimos tonelada y kilómetro, y la misma empresa del Mediterráneo ha rebajado sus tarifas.

Todos los pliegos de condiciones aprobados contienen esa condición, y S. S. lo ha votado.

El Sr. FORGAS.—La cuestión que se ventila no es de importancia de un puerto sobre otro, sino de saber a dónde debe ir el carbón: a un puerto que no tiene aduana; ¿qué buques han de ir no habiendo operaciones de comercio? Pero póngase aduana de primera clase, y póngase un ferrocarril carbonífero, y se verá la importancia de Rosas. Los buques mayores de 500 toneladas no irían a Barcelona; irían a Rosas, e irían de Cebrida, de Málaga, de Liorna y de toda la costa hasta Cartagena.

Queda, pues, probado, que la marina quedará perjudicada si no puede recibir el carbón en Rosas, lo cual no impedirá que se llevase también a Barcelona.

S. S. ha guardado silencio acerca de la última parte de la condición 21. La ley general de ferrocarriles establece el máximo de beneficio, y la comisión hace ilusoria la reforma de las tarifas estableciendo el 15 por 100. Por consiguiente, esta condición no es admisible.

¿A qué esta innovación? Dejemos la cuestión como está en las demás leyes de ferrocarriles; mucho más cuando ya es casi seguro que una empresa ha de tomar esa concesión, puesto que tiene concedida ya una parte de la línea, y por consiguiente está en mejores condiciones que ninguna otra.

El Sr. ARDANAZ.—Yo creo, señores, que sería más técnico que fijar el interés de una manera inalterable, el interés pasado el cual se puedan variar las tarifas, se dijera que se podría hacer esto cuando la ganancia excediera del doble del interés regulado por el que diera el Banco de España, que me parece bastante buen regulador para el caso.

El Sr. MADUZ.—La idea del Sr. Ardanaz seduce, y me parece digna de un detenido estudio. Pero ¿cómo, señores, se puede aceptar desde luego en unos momentos como los actuales sin meditarla suficientemente? ¿No está sujeto el interés del dinero en los bancos a mil vacilaciones que no experimenta el de las demás compañías? ¿Y no podría esto ser un gran perjuicio para las compañías de ferrocarriles, a quienes se pudiera imponer la condición de que dependiera la variación de sus tarifas del interés de ese dinero?

Pero hay más: ¿esas compañías no podrían influir en el Banco y hacer que ese tipo fuera ficticio? Por eso, señores, yo considero la opinión del Sr. Ardanaz digna de estudio, pero de un estudio muy detenido, y por esta razón no puede aceptarse por el momento.

El Sr. ARDANAZ.—Los escrúpulos del Sr. Maduz me parecen que pueden acallarse con unas pocas palabras. El objeto de poner esta condición es rebajar las tarifas cuando el interés sea mayor que lo que se entiende por un interés moderado. En el momento, pues, en que se fija un tipo determinado, se hace una cosa absurda, porque el interés que hoy es pequeño, puede mañana ser grande, y por consiguiente no dar la medida real del interés del dinero; es, pues, más aceptable ponerlo en relación con el interés que produzcan los bancos, regulando éste en un largo período, para quitarle la influencia de esas variaciones que ha presentado como malas el Sr. Maduz.

Creo, pues, que no habría ningún peligro en admitir mi idea, regulando el interés por un quinquenio.

El Sr. MADUZ.—La comisión repite que no puede aceptar sin un detenidísimo estudio la idea del Sr. Ardanaz.

El Sr. UGARTE.—La ley de ferrocarriles dice respecto de este asunto:

«Art. 31. El gobierno, por causa de utilidad pública, debidamente justificada, podrá adquirir el ferrocarril.»

Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos adquiridos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará a la empresa en cada uno de los años que faltan para espirar la concesión.

Si este término fuese mayor de... por 100, se fijará la anualidad como si fuere el... por 100; si es menor y la empresa cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga a juicio de peritos; pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

Es decir, que esto ya está legislado, y por consiguiente, yo creo que el artículo debe pasar de nuevo a la comisión, para que el redacte en armonía con lo que acabo de leer.

El Sr. FIGUEROLA.—La observación del señor Ugarite se contesta por sí misma, puesto que en ese artículo que S. S. ha leído está en blanco el tanto por 100. Ahora se pone el 12, y queda la ley completa y en armonía con lo legislado anteriormente.

Puesto a votación el artículo, fué aprobado en votación nominal por 76 votos contra 19 en esta forma:

Señores que dijeron sí.

- García Gomez.—Goicoerrotta (D. Roman).—Madoz.—Ardanaz.—Figuerola.—Modet.—Safont (D. Manuel).—Villalonga.—Casado y Sanchez.—Bañuelos.—Pozo.—Camprodon.—García Miranda.—Navasquez.—Albuera.—Baldasano.—Gonzalez Serrano.—Ugarte (D. Pedro Pascual).—Vizconde de la Armería.—Ugarte (D. Manuel).—Berrueto.—Lopez Ballesteros (D. Diego).—Leon Medina.—Utzariz.—Zorrilla (D. Ramon).—Frau.—Martin.—Pardo Montenegro.—Pino.—Vizconde de Espasantes.—Uria.—Fanchon.—Mendez Moran.—Rivero (D. José Vicente).—Soria Santa Cruz.—Lopez Franco.—Somoza.—Perez Caballero.—Pereira Camacho.—Abades.—Sanchez Miña.—Ortega.—Nuñez Arenas.—Camacho.—García Torres.—Marichalar.—Arioles.—Resa.—Nacario Bravo.—Enriquez.—Arévalo.—Patiño.—Falcés.—Santonja.—Vida.—Bonafox.—Suarez

Inclan.—Amarós.—Casado (D. Anselmo).—Saavedra.—Armada.—Lafuente.—Marqués de Albranca.—Gual.—Mena.—Lopez Dominguez.—Valdés.—Diaz.—Osorio.—Cuenca.—Navarro (don Alonso).—Manjon.—Alvarado.—Bernar.—Barbadillo.—Sr. Vicepresidente Monares.

Total, 76.

Señores que dijeron no.

Alfaro Sandoval.—Fagés.—Nuñez de Prado (D. Joaquin).—Forgas.—Sancho.—Ugarte.—Riobo.—Ventos.—Grandallana.—Perez Zamora.—Rio Gonzalez.—Cárdeno.—Calzada.—Lopez Cano.—Maranges.—Polo.—Paz.—Rios Rosas (D. Antonio).—Quintana.

Total, 19.

Se leyeron y pasaron a la comisión dos enmiendas al proyecto de la mayoría.

El Sr. PRESIDENTE (Monares).—Orden del día para el lunes: los asuntos pendientes.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y media.

## EL REINO.

MADRID 22 DE ABRIL DE 1861.

En la sección oficial del presente número verán los lectores, con el mismo sentimiento que experimentamos nosotros, los partes de la mayoría mayor de S. M. al presidente del Consejo, relativos a la preciosa salud de la señora Infanta doña María de la Concepcion. Por dicha, el último de estos partes es menos alarmante que los anteriores, aunque no nos tranquiliza completamente acerca del estado de la augusta Hija de nuestros Reyes.

Rogamos a la Providencia divina que atienda las súplicas de la nación española, y devuelva pronto la salud a la tierna niña que es hoy una de las más bellas esperanzas del Trono y de la mejor de las Reinas.

Tales son los fervientes votos de LA REDACCION DE EL REINO.

CUESTION DE MEXICO.

Nunca es más grande el deber y el interés que los señores consejeros de la Corona tienen de atender a las observaciones de la prensa, que cuando se trata de la honra y de los intereses del país en el extranjero. Lo que nosotros tenemos que decir al gobierno de S. M. relativo a la cuestión de Méjico es de tal magnitud, que esperamos se tome en consideración oportunamente, para obrar en el sentido que dé por resultado la salvación de lo mucho que estamos expuestos a perder por la irresolución y flojedad con que el gobierno ha acogido lo lo grave, gravísimo, que ha acontecido en aquella república desde Diciembre acá. Bajo tres puntos de vista debe considerar el gobierno esta cuestión: 1.º, bajo el de la obligación imprescindible en que está de proteger la vida y los bienes de los españoles en aquellos países lejanos; 2.º, bajo el del mal papel que está haciendo España ante el mundo por su silencio después de tan grandes y prolongados insultos; y 3.º, bajo el de la salvación de la raza española en América.

La apatía, que es ya el estado normal de aquella desgraciada república, nunca hace sentir tanto sus funestos efectos entre nuestros compatriotas allí residentes, como cuando suben al poder ó promueven una revolución los llamados liberales. Dirigidos maliciosamente por sus codiciosos vecinos, les pintan continuamente a España como ávida de las riquezas de aquel suelo, y apercibida siempre a recobrar el dominio en aquellas regiones, con lo cual alarman a los incautos y dan pretexto a los demás liberales para levantar una bandera en que se habla de independencia. La gente sensata, los descendientes de los españoles que no reniegan de su origen, lamentan esa maldad y esos errores; pero oprimidos tiempo há bajo el peso de una minoría turbulenta y brutal, viven sumisos y callados hasta un punto que no vacilamos en llamar vergonzoso. Este estado, la simpatía y aliento que los liberales encuentran en los Estados-Unidos, y la creencia (que el actual gobierno español parece justificar) de que España no ha de moverse jamás por ese lado, son la causa de esas tropelías que han empezado en los campos cultivados por nuestros compatriotas hasta subir a la persona del embajador de S. M. Católica.

Cuando vemos a cada paso, las satisfacciones más prontas y humillantes que allí se dan a otros gobiernos más exigentes que nosotros, hasta concederles reparaciones por agravios que los imparciales reconocen como forjados, al mismo tiempo que no se atienden las de nuestros compatriotas, reconocidos como justas en la misma sociedad mejicana; y recordamos los tiempos en que allí brilló nuestra bandera, sentimos tanta compasión por nuestros hermanos como ardor en nuestra sangre española.

Los diarios ministeriales no cesan de anunciar que muy pronto se darán a España todas las satisfacciones a que tiene derecho; pero olvidan sin duda lo que valen las promesas de los demagogos de todos los países, y lo que tiene que esperar España de los de Méjico. No hace muchos días que La Epoca decía que para que

la satisfacción sea completa es preciso que Juárez reconozca todos los tratados anteriores al celebrado entre los Sres. Mon y Almonte.

Estamos de acuerdo en que esto se pida también; pero si La Epoca cree que este último tratado ha de ser cumplido también por Juárez, será porque no ha leído el manifiesto de este presidente a la nación, en el cual el gobierno de Miramon y los que le han servido son tratados de usurpadores, ladrones, ignorantes, criminales; vocablos que sientan muy mal, por cierto, en el manifiesto del jefe de una nación.

En ese documento constan estas preciosas palabras: «No puede reconocerse como gobierno a la facción de Tacubaya, simplemente porque los representantes de ciertas potencias extranjeras quisieran tratar con ella; solo puede ponerse un límite a las consecuencias de ese desorden no aceptando el país las obligaciones que esos criminales quisieron acumular sobre él, y en fin, que el gobierno legítimo declaró en tiempo oportuno la nulidad de los contratos hechos por los rebeldes, y que jamás consentirá en reconocer como deuda del país el precio de su sangre y su esclavitud.»

Que Juárez ofrezca el cumplimiento de los convenios celebrados antes del tratado Almonte, no lo creemos difícil; pero en cuanto a esto último, sabemos que Juárez que ha protestado contra él varias veces por la pluma de su ministro in partibus, el Sr. Lafragua (llamado por esto el ministro protestante), intenta someterlo al exámen del gobierno francés, fundándose en que el tratado es injusto para Méjico, y que carece de legalidad, ya que el general Miramon era más que un usurpador y el Sr. Almonte un intruso.

De manera que se intenta por Juárez llevar ante el gobierno francés un tratado en que Francia intervino ya amistosamente, y que el emperador declare que no era gobierno el que Napoleón reconoció como tal, mientras que ningún caso hizo del llamado constitucional Juárez y compañía.

Ese tratado fué muy bien recibido en Méjico por la gente sensata, y bajo el punto de vista de los mejicanos que no son puros, tiene doble solemnidad. Para ellos se la da, además del compromiso contraído con España, la circunstancia de haber sido hecho y firmado por el señor general Almonte, el cual ha sido siempre muy respetado en el país. Su pureza en la vida pública, su conocida moralidad en la privada, la rectitud de sus opiniones políticas, y su honrosa campaña contra los Estados-Unidos en 1856 (cuyo ejército le hizo prisionero y le tuvo con grillos en los pies), así como las muchas veces que ha representado a su país en el extranjero, hace que los mejicanos tengan gran confianza en su patriotismo, rectitud y práctica diplomática. Por eso le han respetado siempre aun los gobiernos que con razón ó sin ella le han considerado como enemigo, excepto el actual, que, como hemos dicho otra, ya vez a enjuiciarle por el tratado con España.

En tanto el tiempo se pasa, la intranquilidad reina entre nuestros desamparados compatriotas de Méjico; y mientras aquí oímos los cuentos y leemos las notas de ese Sr. Fuente, que dicen está ya en camino, los bienes de nuestros compatriotas sufrirán más y más, y las vejaciones se redoblarán con el furor que ya conocemos. Vale más que de una vez sepan a qué atenerse, y que abandonen sus intereses, contentándose con salvar la vida, ó bien que sigan el ejemplo de los que para ser protegidos, y nada más que por esto, se han acogido a una bandera extraña. Todos nuestros amigos de allá nos escriben que el nombre de negociaciones les asusta; porque eso se toma entre los liberales como prueba de impotencia de parte de España. Piense el gobierno que diez mil españoles le están mirando y pendientes de sus actos para conocer su suerte.

Y piense también que la Europa, que conoce los agravios que se nos han inferido, ha de juzgarnos muy desfavorablemente, sobre todo los países que conocen los medios de hacerse respetar y que los emplean a cada paso por mucho menos de lo que con nosotros se ha hecho. Todo nos anuncia que los males é insultos a España no han de tener término y que ninguna promesa escrita ha de levantar el pie de la garganta de nuestros compatriotas. Nosotros no pedimos que España envíe sus ejércitos hasta el corazón de la república, ni que nuestros buques bloqueen sus puertos, no; nada podremos en daño de Méjico, porque a pesar de sus agravios, no podemos olvidar los vínculos que nos unen a aquel país. Lo que pedimos es una medida muy hacendosa, que no nos imponda grandes sacrificios ni podrá tampoco alarmar a ninguna nación, y es la ocupación de Veracruz y Tampico, de donde no debemos salir hasta que se hayan cumplido el tratado y los diversos convenios celebrados con España, y se nos den garantías sobre la vida y los intereses de los españoles que allí residen.

Esto y solo esto podrá poner término a

CRÓNICA PARLAMENTARIA.

SENADO.

La demasiada extension de las cartas que hemos recibido del extranjero y que insertamos en el presente número, nos obliga a retirar la reseña que habíamos hecho de la sesion que celebró el sábado el alto Cuerpo colegislador. Remitimos, pues, á los lectores al extracto inserto en la seccion oficial, y llamamos su atencion hacia el incidente promovido en uso de su derecho por el señor general Calonge, quien se expresó con la energía y fuerza de lógica que acostumbra, y hacia las elocuentes frases con que el príncipe de nuestros oradores parlamentarios rebatió los argumentos del señor presidente del Consejo de ministros.

CONGRESO.

La sesion celebrada anteayer, como sesion de sábado, se consagró en su primera parte al exámen de peticiones, y en la segunda al interminable asunto del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.

La primera petición, apoyada por el señor Forgas, se refería á la necesidad de alterar algun tanto la ley de 3 de Enero último, con el objeto de que puedan ser admitidos en las navas de vapor, y para ciertos oficios, personas no matriculadas. La necesidad y la conveniencia de esta pretension es tan obvia, que no es menester detenerse en demostrarla. Introducido este invento en el mecanismo de los buques, es claro que ha de producir innovaciones y consecuencias en su introduccion, que no podian prevverse por los antiguos legisladores cuando no se conocia la fuerza motriz del vapor en los términos en que hoy se aplica: una de ellas ha de ser el buen servicio de dichas máquinas, que en la mayor parte de los casos no puede hacerse tan bien por los matriculados como por los que, sin tener ese requisito, han consagrado, sin embargo, su experiencia al estudio y manejo de sus distintas partes.

La segunda, de la junta provincial de agricultura, industria y comercio de Barcelona, solicitaba que se modificase la ley de sanidad, á fin de que los pasajeros pudiesen circular libremente de uno á otro puerto, sin necesidad de pasar relaciones numéricas ni nominales de los mismos. En efecto, estando dispuesto que así acontezca en lo interior del reino, parece natural que se atienda también á su perimetro exterior, verificándose por mar. Esto favorece á un tiempo á los navieros y á los mismos pasajeros, que en muchas ocasiones se ven detenidos por presentarse pocas horas antes de la salida del buque. Si en lo antiguo podía ser problemática su utilidad, hoy no sucede ya lo mismo, por la mayor facilidad de las comunicaciones, y por la afección á los viajes que se va desarrollando entre nosotros. Partiendo, pues, de estos hechos indubitables, no puede desconocerse que semejante medida, si, como es de presumir, la adopta el gobierno, producirá ventajosos resultados. Como la anterior, fué apoyada por el señor Forgas.

La tercera tenia por objeto pedir la construccion de un ferro-carril que, partiendo de Lérida, penetre en Francia por el Coll de Jou. Como la comision proponia que pasase al ministerio de Fomento, los Sres. Abades y De Pedro hicieron algunas observaciones acerca de la direccion que habia de llevar, y que en su concepto debian tenerse presentes cuando se hicieran esos estudios.

La cuarta, por último, se dirigía á suprimir ciertos maravedises por tonelada que pagaban desde el siglo XV los buques pertenecientes á la corona de Aragon que salían del puerto de Barcelona, con destino al gremio ó cofradia de San Telmo.

También fué apoyada por el Sr. Forgas, aprobándose el dictámen de la comision, segun el cual debia pasar al ministerio respectivo.

Concluida esta parte de la sesion, se invitó la segunda en discutir los artículos del proyecto de ley de ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas. Despues de cuanto hemos expuesto á este propósito en anteriores artículos, debemos hoy limitarnos á decir á los lectores que en el curso del debate quedó plenamente probado que los carbones han de costar mucho más en Barcelona que en Rosas, y que la utilidad de este camino redundará en provecho casi exclusivo de Barcelona, cuyos diputados los dos distritos de la Universidad y de San Pablo, los Sres. Figuerola y Madoz, han sido sostenedores de la lid, ayudados con todas las fuerzas del ministro de Fomento y de la mayoría.

Tampoco debemos pasar en silencio algunas reconvencciones dirigidas por el señor marqués de Corvera á los opositores al proyecto, porque en su juicio miraban más de lo justo á su interés electoral. Y qué han hecho los dos diputados antedichos, sino combinar sus convicciones sobre este asunto con el mismo interés de sus electores, y por tanto con el suyo propio? Lo que esto querrá decir, en el supuesto de que

tuviera razon S. E., es que en unos y en otros ha influido idéntico móvil; pero nosotros, que somos imparciales, no vacilamos en adherirnos al dictámen de los que lo han impugnado, por considerarlo más patriótico, más justo y más razonado.

El puerto de Barcelona crecerá en importancia por sí mismo, porque su industria y su comercio se desarrollan más cada dia, y por consiguiente no necesita de esa proteccion que estaría mejor empleada en el de Rosas. Hay progresistas que combaten la centralizacion cuando les conviene, y cuando les conviene lo contrario también la defienden, como sucede en este negocio.

Olvídamosenos decir que al principio de la sesion se aprobaron tres dictámenes de reeleccion, sujetando á ella á los Sres. Ramirez, Bayarri y Rios Rosas. Comparen los lectores con estos dictámenes los que se leyeron y aprobaron hace pocos dias, contrarios á estos, y favorables á algunos diputados ministeriales que habian recibido gracia del gobierno, pero que votaban con él *quand même*, y saquen la moraleja.

La variacion de lenguaje que se advierte en ciertos diarios ministeriales en lo relativo á la reincorporacion de la república de Santo Domingo á España, está dando asunto á las conversaciones y conjeturas de los círculos políticos. Es, en efecto, muy notable que aquellos mismos diarios que al principio se mostraban recelosos y como poco inclinados á que se aceptara la reversion, tan espontáneamente propuesta por los dominicanos, aparezcan hoy más propicios á aceptarla. Hay quien cree que la presencia del comisionado haitiano en Aranjuez, la impresion que ha hecho en ciertas regiones la carta del presidente dominicano Santana á S. M. la Reina; el efecto que han causado en altos círculos los recientes debates políticos del Congreso; y el que se espera de los que en breve han de efectuarse en el Senado con motivo del proyecto de ley para el gobierno y administracion de las provincias, son la causa principal y fundada del cambio que se advierte de pocos dias á esta parte en la opinion de los órganos oficiales del ministerio en lo relativo al asunto de que se trata.

Seguiremos atentamente el curso de la especie de movimiento que se advierte en la opinion, por una parte, y en el gobierno por otra, y procuraremos averiguar el fundamento de los rumores que circulan sobre la situacion del gobierno en la cuestion dominicana. Esta es de aquellas en las que no cabe adoptar sino un partido, ni consiente el patriotismo que se haga más que una cosa: abrir los brazos y estrechar en ellos á los hijos que vuelven al gremio de la madre patria.

Llamamos la atencion del lector hacia la siguiente carta de nuestro ilustrado corresponsal en Paris, que no insertamos en la seccion extranjera por haberla recibido á hora bastante avanzada. Héla aquí:

Paris 18 de Abril.

Continúo en mi propósito de no escribir á usted acerca de lo mucho que por aquí se dice de política europea, á menos que no llegue á mi noticia algo que no lleven los telegramas ó los periódicos, y me limitaré, como en otras ocasiones, á la cuestion hispano-mejicana.

No se concibe bien en Paris, y lo mismo me dicen algunos amigos que sucede en Londres y otras partes, el pobre espectáculo que el gobierno español está dando ante la Europa y América con sufrir tan silencioso y paciente los ultrajes que se han inferido al glorioso pabellon de España en Méjico. Admírese V.: estos ultrajes los reprobaban hasta los mismos mejicanos sensatos, que desean vivamente la satisfaccion de tanto agravio, íntimamente persuadidos de que en ella ha de ir envuelta la salvacion de aquel desventurado país, y de que España, y solamente España, les puede proporcionar beneficio tan inmenso como suspirado. Cartas recientes que he recibido de aquella devastada y afligida capital, y conversaciones que he tenido con personas notables que han llegado de allí en estos dias, me afirman en la opinion que hace tiempo abrigó, de que solo España puede salvar la nacionalidad mejicana, y con esta, el mantenimiento de la religion católica y el legitimo predominio que corresponde á nuestra raza ejercer en la república de Méjico, y en todas las demás que un tiempo formaron parte de la Corona de Castilla, sobre todas las demás razas, inclusa la invasora y atrevida de los yankees.

Es tal mi conviccion de lo que dejo indicado (igual en todo á la que tienen también las muchas personas que trato, y que, como yo, conocen y aman á Méjico), que no creo necesario que España tenga que hacer grandes esfuerzos ni sacrificios, y mucho menos quitadas, para conseguir pronto y con seguridad de buen éxito la realizacion de los altos y gloriosos fines expresados. Que se convenza de una vez el gobierno español de que con la inercia y la pusilanimidad que manifiesta en la cuestion de Méjico no hace más que envalecentar á los enemigos irreconciliables de nuestra raza y de que España levante la cabeza en ninguna parte, mucho menos en América, que son, en primer término, los ingleses y los anglo-americanos; y que se persuada, al propio tiempo, que la pusilanimidad y la inercia solo pueden producir el descrédito de nuestra patria y la pérdida segura de su prestigio en América, pérdida en la cual va envuelta la de los intereses de los muchos compatriotas que tienen arraigadas allí sus fortunas, especialmente en Méjico.

Entre las noticias que me dan de dicha ciudad, con fecha 15 de Marzo, he hallado dignas de que usted se fije en ellas las siguientes: Mejía y Marquez siguen sus aventuras en la Sierra; pero no hay probabilidades de que lleguen á reunir número suficiente de tropas para poner en peligro al gobierno de Jurez. Se dice que Vicario y Zuloaga tratan de embarcarse por el Pacifico, y hasta que el gobierno de Jurez les ha facilitado dinero y salvconducto para que lo verifiquen. Al enemigo, puente de plata.

Saljó una conducta de dinero para Veracruz, y se temia que sufriera algun contratiempo, á pesar de venir escoltada, porque los caminos están plagados de ladrones. Algunos pasajeros han sido robados y muertos: otros fueron robados y heridos. Entre estos cuentan que lo ha sido el capitán de la marina inglesa Aldham, de gloriosa memoria por el ruido que metió en Veracruz y por otros hechos.

Han llegado á Paris dos señores obispos de los expulsados de la república mejicana. Se espera

que lo verificará también, de paso para España, á menos que prefiera hacer el viaje directo, el anciano y virtuosísimo señor arzobispo de Méjico.

Increíbles parecen la impiedad é insensatez que revelan tan bárbaras y sacrilegas expulsiones, especialmente la del señor arzobispo. Este varon apostólico no ha podido dar, no va, motivo fundado, pero ni aun pretexto plausible para que con él se haya cometido tan inicuo atentado. Es un verdadero santo por las virtudes que le adornan, especialmente por la caridad que siempre y en todas ocasiones ha manifestado en su larga vida: á estas dotes, conocidas de cuantos le han tratado y de toda la república mejicana, reune la sabiduría, la mansedumbre, y la más laudable modestia. Todo cuanto ha tenido ha sido siempre para los pobres; basta decir á V. que aun conserva el *catre de tablas* que tuvo de jóven en el colegio y en el cual dormía. Pero tenía el santo prelado, además de sus acrisoladas virtudes, otra circunstancia bastante por sí sola para que le tratasen Jurez y su gobierno con el rigor y crueldad que le trataron: la de que el señor arzobispo de Méjico es muy amante de los españoles, y particularmente de los llaniscos. No será extraño que si viene á Europa pase á Llanes, por tener el gusto de conocer los parientes que aún existen del Sr. Parás.

El Sr. Yañez Rivadeneira nos dirige para su insercion la siguiente carta y documentos:

Señores redactores de El Reino.

Muy señores míos y de toda mi consideracion: ruego á Vds. se sirvan dispensarme el favor de publicar las dos adjuntas cartas; por lo cual les estará siempre reconocido su S. S. Q. B. SS. MM.

MANUEL M. YAÑEZ RIVADENEIRA.

19 de Abril de 1861.

«Excmo. Sr. D. Manuel Cortina.—Muy señor mío y de mi particular consideracion: Hábiendome prohalado con una intencion que no es del caso calificar, que yo he recurrido á V. para que como letrado se encargue de defenderme, y que V. se ha negado á ello terminantemente, la ruego á V. que con la veracidad que le distingue, se sirva manifestarme si esto es ó no cierto, autorizando-me para hacer de su respuesta el uso conducente á desvanecer rumores que tienden á perjudicarme, y á agravar mi posicion.

Soy como siempre de V. afectísimo servidor y amigo Q. B. S. M.—Manuel Maria Yañez Rivadeneira.

Hoy 17 de Abril.

«Sr. D. Manuel Yañez de Rivadeneira.—Mi estimado amigo: Contesto su apreciable de hoy diciéndole que no me ha hablado V. una palabra sobre que me encargue de su defensa, que sería gran insensatez la confianza V. á ningun otro letrado, por la dificultad de que llegase ninguno donde el Sr. Fernandez de la Hoz, y la imposibilidad de que nadie fuese más allá; y que yo mismo no me prestaría á reemplazarle, seguro de no poder hacerlo dignamente.

Puede V. hacer el uso que guste de esta carta, y estar seguro que en la desgracia es más amigo que en la prosperidad, su siempre afectísimo y seguro servidor Q. B. S. M.—M. Cortina.

Abril 17.

Anteayer estuvo en Aranjuez y celebró una nueva conferencia con el señor ministro de Estado el comisionado de Haití, Sr. Dupuy. Ignoramos lo que pasó en dicha conferencia; pero parece que se confirma que los haitianos hacen á España juez en sus cuestiones con los dominicanos, y que hasta desean que ejerza en su país un protectorado que, dejando funcionar su administracion, dé á la nacion española poder para dirigir los negocios de Haití en todo lo que tenga relacion con las rentas y los asuntos exteriores.

(La Correspondencia.)

Segun El Contemporáneo, el Sr. Rios Rosas parece que tomará parte en la discusion del proyecto de ley de imprenta.

Ayer corrian rumores de que el gobierno se inclinaba á aceptar la anexion de Santo Domingo. Sobre este particular dice La Epoca:

«Nuestro gobierno ha tomado las disposiciones oportunas para que, en el caso de aceptar los votos de los dominicanos, no se resientan las demás atenciones de nuestro ejército de las Antillas, y al efecto se van á enviar 1,200 hombres á la isla de Cuba, á fin de cubrir el servicio de las tropas anexas á Santo Domingo.

Segun la Crónica, a esta expedicion seguirá otra de mayor número de soldados para Cuba y Puerto-Rico.»

El Pueblo hace anteanoche las siguientes preguntas:

«¿Qué hay sobre compra de cañones Schall (imitacion falsa de Amstrongs) por nuestro gobierno? ¿Qué hay sobre establecer una fábrica de ellos en Trubia?»

Por hoy no decimos más; el lunes nos ocuparemos de este asunto.»

En la Bolsa de hoy quedaba el consolidado á 49-05 y 15 c., publicado; á plazo, 49-05 c., fin cor. ó á vol.

El diferido á 42-80, publicado; á plazo 42-75, 80 y 85 á fin cor. vol.

La deuda del personal á 22-40, no publicado.

ÚLTIMA HORA.

CORRESPONDENCIA TELEGRÁFICA PARTICULAR DE El Reino.

Paris 22.—Sarajewo 21.—Nitchich se halla reducido al último extremo por la falta absoluta de vitualias, y se teme una espantosa carnicería. El cónsul Mostar ha marchado de Constantinopla, de orden de los embajadores, con objeto de intimar á los insurgentes montenegrinos que levanten el bloqueo.

Turin.—Segun la Italia, Garibaldi fatigado irá á descansar algunos dias cerca de Cremona.

Polonia 20.—Los soldados rusos roban en las calles, y los cosacos han incendiado la ciudad de Chelm con objeto de saquearla, pero felizmente se ha logrado extinguir el fuego.

CONGRESO.

Sesion del día 22 de Abril de 1861.

Abierta á las dos y tres cuartos, bajo la presidencia del Sr. Martinez de la Rosa, se leyó y aprobó el acta de la anterior.

El señor marqués de Premio Real dirige una pregunta al gobierno, sobre el discurso pronunciado por Bonaparte en el Senado francés.

El Sr. Presidente le interrumpe, llamándole al orden.

la serie de escándalos que mancillan nuestro nombre y lastiman nuestros intereses: esto solo podrá hacer que allá se formen otra idea de la fuerza y voluntad de España, de la que, es voz que corre entre los liberales mejicanos, nunca se espera más que hojas de papel y frases huecas.

El gobierno de S. M. podrá no aceptar esta idea, que nosotros encontramos realizable y con sobrado derecho de llevarla á cabo. Si no la acepta ó no adopta otra medida equivalente, tendrá entendido que el día que se renueven esos insultos, hienos de repetir estas palabras para que el país juzgue de qué parte ha estado la prevision y de cuál el desacierto.

El honor y los intereses de España nos mueven á que se adopten esas medidas; pero tengan también entendido los mejicanos que no confundimos con la genocida tiranía y liberesca á la masa inocente é inermes de la poblacion, ni á la parte sana y distinguida de aquella sociedad que siente por nosotros los afectos propios de su sangre y gime hoy bajo el desatentado gobierno cuyo programa parece ser escándalo y consternacion.

NECESIDAD Y URGENCIA DE UN MINISTERIO DE ULTRAMAR.

..... No hablaré del estado de la gobernacion de Ultramar. No hablaré de la necesidad absoluta, imprescindible, de establecer un ministerio de Ultramar, para que se empiece á gobernar á aquellas provincias.....

(Sr. Rios Rosas, en la sesion del Congreso del 11 del actual.)

La importancia creciente de nuestras provincias ultramarinas, sin contar la que la reincorporacion de la isla de Santo Domingo y la actitud de los Estados Unidos están llamados á producir, exige la creacion de un ministerio especial, é igual en facultades á los que existen. Antes de esta ocasion ha manifestado El Reino la necesidad de establecerle, y poco tiempo ha bastado para que los acontecimientos hayan venido á demostrar, no solo su necesidad, sino también su urgencia.

Las elocuentes palabras pronunciadas á este propósito por el Sr. Rios Rosas en el Congreso es preciso que se conviertan en un hecho, y que el ministerio de Ultramar se cree, sin aplazar por más tiempo la cuestion. Si hasta hoy pudo ser suficiente la direccion general, tal como se halla organizada para la resolucion en último trámite de los asuntos gubernativos de aquellas provincias, el inmenso desarrollo que van tomando, y el que deben tomar, mediante una poderosa y acertada iniciativa, demandan la pronta adopcion de la medida que reclamamos, como una necesidad de la época y de la opinion.

Es imposible de todo punto, hasta por razon de equidad, que estando desempeñado hoy aquel ministerio por quien además de presidente del Consejo de ministros y de la comision de Estadística general del reino es ministro de la Guerra, llegue á hacerse efectiva nunca ni en ningun caso la responsabilidad ministerial consignada en un artículo de la Constitucion de la monarquía. Aunque á grandes rasgos, como no podia menos de suceder tratándose de un discurso de política y gobernacion general, proclamó el Sr. Rios Rosas esta doctrina en la sesion del 12 del corriente en las siguientes notables frases:

«Indiqué también de pasada (en la sesion del 11) que convenia instituir un departamento de Ultramar, un ministerio de Ultramar, regido por un ministro responsable, que fuera responsable legalmente, que fuese responsable moralmente ante el país, ante las Cortes, ante la nacion, de la gestion de los negocios de Ultramar. No critica yo, no critiqué, no hice insinuacion alguna en sentido de criticar la gestion de los negocios de Ultramar desempeñada por el señor ministro de la Guerra; lo que dije es que para estar bien regidas las colonias era necesario variar la forma de su administracion, estableciendo un ministerio especial, donde esa administracion se centralizase; porque es lo singular que en este país está descentralizado, fortísimamente descentralizado, aquello que necesita centralizarse; y completamente centralizado aquello que no debe estarlo.

No critiqué, pues, la administracion del señor ministro de la Guerra; no entré en ese terreno; no la critico hoy, porque no me incumbe; sería elegir un campo demasiado vasto el ocuparme hoy de ese punto importantísimo de la administracion del país. Pero digo que para que un ministro sea verdaderamente responsable de un departamento que desempeña, es menester que pueda penetrar las cuestiones que á él afectan, que puedan desentrañarse, estudiarlas, meditarlas; y eso no puede hacerlo un ministro que es presidente del Consejo, y que además despacha el vasto departamento de la Guerra. Tiene que valerse de empleados celosos, inteligentes (hago esta hipotesis, que es la más favorable), pero que colocados en una posicion inferior, no pueden tener la iniciativa de la autoridad ni la influencia que se necesita para manejar bien los negocios de Ultramar; y en suma, repito ahora lo que dije ayer, que para estar bien regidos los negocios de Ultramar, se necesita centralizarlos en un ministerio, como hace la Holanda, como hace la Inglaterra, y como ha hecho España cuando ha administrado bien sus colonias.»

Meditese despacio, desentránese bien el espíritu de las anteriores indicaciones, que no son más que sencillas indicaciones; aplíquese el criterio de ese mismo espíritu á asuntos dados en los cuales haya habido resoluciones del ministerio de la Guerra y Ultramar, y dígaselo luego, recordando aquellos asuntos y aquellas resoluciones, si ha podido tratarse de una manera más elevada y digna la cuestion que nos ocupa, y demostrarse en una forma más mesurada la imprescindible urgencia de crear un ministerio exclusivo de Ultramar.

Es notable que mientras los primeros mandatarios de S. M. en las apartadas regiones que constituyen las más ricas provincias de la monarquía están sujetos á un juicio severo de residencia por todos sus actos como tales mandatarios, el centro de que fuera del orden militar dependen carezca, por las razones expresadas de equidad, de esa responsabilidad necesaria que es el complemento de la verdadera iniciativa, de la bien entendida libertad de accion que toda autoridad superior debe asumir, para que su administracion sea fecunda en positivos y saludables resultados; iniciativa y libertad de accion mucho más necesarias en relacion á aquellos apartados países, por lo mismo que debe ser mayor el prestigio que rodee á los encargados en la metrópoli de procurar su adelantamiento y á los gobernadores capitanes generales de secundar las miras del gobierno supremo. No á otra cosa tiende á nuestro juicio, y en gran parte, respecto de estos últimos, la creacion ya muy próxima, segun se asegura, de un consejo de gobierno que imprima con un sello de indisputable autoridad las decisiones de los indicados gobernadores capitanes generales. Como no es nuestro objeto hablar hoy de este consejo sino por incidencia, no descendemos á examinar el doble papel que creamos está llamado á desempeñar en lo puramente administrativo y en lo contencioso-administrativo, modificando, como los buenos principios aconsejan, los artículos 120, 121 y siguientes de la real cédula orgánica de los tribunales de justicia de Ultramar, fecha 30 de Enero de 1835.

Si, pues, el gobierno entra en la buena senda que marca el pensamiento de crear ese consejo de gobierno, no se pare ahí; antes por el contrario, obedeciendo á un sistema completo, empiece por organizar definitivamente un ministerio de Ultramar, y todos sus actos gubernativos en esta línea llevarán en sí mismos mayor respetabilidad. Demasiado á la vista está que al abogar nosotros resueltamente por la pronta realizacion de nuestros deseos, no cedemos á la idea de una utilidad personal ni de un provecho propio; de que se establezca ó no el ministerio ultramarino, ningun medro nos va á resultar; pero nuestra conciencia, nuestro patriotismo, nuestras profundas convicciones, nos imponen el deber de llamar por el inmediato establecimiento de ese ministerio, que, ya que otras razones no, lo reclaman de un modo ineludible los sucesos de Santo Domingo por una parte, y por otra los á que dará lugar la política que se inaugura en los Estados americanos del Sur y del Norte.

Y desde luego anunciamos que será incompleta la obra si á la creacion del ministerio de Ultramar no acompaña la de un consejo especial, formado de hombres experimentados y conocedores de aquellos países, por las posiciones oficiales que en ellos hayan ocupado; cuyo consejo, por la índole del servicio que debería llenar, sería á los negocios ultramarinos lo que á los de sanidad, agricultura, etc., etc., son los que para estos ramos de la pública administracion están funcionando.

No se nos diga que la seccion del Consejo de Estado basta para el objeto, porque contestaremos que esa seccion tiene, atendidas las condiciones orgánicas del alto cuerpo consultivo, el deber de responder á una necesidad general de sus gnes constitutivos; al paso que un consejo especial de Ultramar prepararía, con la ilustracion que dan los conocimientos locales de las respectivas provincias ultramarinas, la acertada resolucion á todos los asuntos de interés, y facilitaría á aquella seccion y al Consejo de Estado los actos suficientemente depurados, para revestir con ellos las resoluciones finales y definitivas de todas las circunstancias que deben brillar en los actos del gobierno, y no hacerlos aparecer con ese carácter de empirismo que por desgracia se destaca de muchos de ellos.

Creados el ministerio y el consejo de Ultramar, y adoptado un sistema fijo y bien ordenado de publicidad para todos los actos que del primero emanasen, se habria dado un gran paso en el progreso y futuro engrandecimiento de aquellas importantes provincias, y se las habria ligado con un nuevo lazo de gratitud á la metrópoli.

El poco espacio de que podemos disponer nos obliga á suspender aquí nuestras apreciaciones, para continuarlas en uno de nuestros próximos números.

