

PUNTOS DE SUSCRIPCION

PALMA. Imprenta Balear. MAHON. Orfila. IVIZA. Cabot.

Se sale todos los dias excepto los miercoles.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

Por un mes. En Mallorca... En Menorca... En los demas puntos del Reino... Cada número suelto...

EL BALEAR.

PALMA.—MARTES 20 DE DICIEMBRE DE 1853.

CORTES.

SENADO.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MARQUES DE VILUMA.

(Extracto de la sesion del dia 6.)

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

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

Juraron y tomaron asiento en el senado los señores marques de Girona, ministro de Gracia y Justicia, y D. Jacinto Felix Domenech, ministro de Hacienda, ingresando el primero en la séptima seccion, y el segundo en la primera.

ORDEN DEL DIA.

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

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

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

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

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

Me conviene rectificar ese error involuntario, y ruego á los señores taquígrafos que tomen acta; porque ese mismo periódico, al pasar que dice que yo continué en la mala práctica de leer los discursos me prodiga elogios que no conceptúo dignos de mi escaso mérito.

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

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

En efecto, el señor marques ha hecho una reflexion que yo creí gravísima, fundándose en el artículo 8 de la ley de relaciones entre los dos cuerpos, el cual prueba que pueden discurrir y votar los proyectos que proceden de particulares, lo cual equivale á poder retirarlos. Este argumento, á primera vista, parece que tiene mucha fuerza, y no tiene ninguna si se examina el origen de esa que se llama ley de relaciones, la cual se terminó en el Congreso de diputados no estando aun publicada la Constitucion de 37, y cuando habia una sola cámara.

¿Qué fué, pues, lo que hizo esta ley? Cuando se discutió, no se la llamó ley de relaciones como se desprende de la simple lectura de su preámbulo; pero habiendo venido la reforma de la Constitucion del 37, en la que se establecian dos cámaras, á diferencia de la del 42, que solo reconocia una, tuvo necesidad de proponer el congreso (entiéndase que lo hacian las cortes constituyentes), no una ley de relaciones, sino las bases de un reglamento para el

Esto es para mí de gran importancia. Para resolver todo lo que se diga de los artículos 7.º y 8.º de la ley de relaciones, es menester correlacionarnos con los reglamentos de los cuerpos. Creo que esto no admite duda.

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

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

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

El artículo 62 consigna que los proyectos que deban su origen á proposiciones de los senadores, sobre los cuales hubiese recaido dictamen de comision, seguirán su curso; los demas no lo tendrán si sus autores no los reproducen.

Esto es preceptivo en nosotros, y nos obliga á cumplirlo como senadores. Yo creo que este artículo debe rectificarse, como tambien el 8.º de la ley de 19 de julio de 1837.

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

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

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

El 14 de diciembre del año anterior fui honrado por la confianza de la corona con la cartera de Fomento y la de Marina. Sin embargo del asiduo trabajo que me imponia tan importante cargo, formulé un proyecto de decreto sobre caminos de hierro, que, aprobado ya, lo llevé á la alta consideracion de S. M., que se dignó rubricarlo, y se publicó en 29 de diciembre. Nada me apremiaba para esto, pues las cortes estaban cerradas y la prensa apenas se ocupaba de este negocio. Aquel decreto abrazaba, en mi entender, un pensamiento completo, porque, despues de tratar de la linea del norte, se hallaba en los apuntes otra linea mas estensa, mas viva y que debia compensar con sus productos otro negocio de gran riqueza; de modo que si aquel pensamiento se hubiese realizado, se habria emprendido el camino del norte y la empresa hubiera sido sin menoscabo de los intereses del Estado. En la fecha en que se dió el decreto no habia carga alguna que nos abrumase; no habia mas que el deseo de servir al país.

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

Como nunca es tarde para defender la honra propia, el senado me dispensará que le moleste cortos instantes.

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

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

Yo habia propuesto á S. M. una Real orden

pero salí del ministerio el 20 de febrero y discutiamos el 9 de marzo; por consiguiente, yo habia dejado ya de ocuparme de los negocios del ministerio de Fomento.

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

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

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

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

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

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

De tal manera es esto así, que en un solo artículo de la Constitucion, en el art. 36, se dice que la iniciativa en asuntos de contribuciones y de créditos corresponde únicamente al Congreso; y señores de buena fe, en el proyecto de ferro-carriles, ¿qué hay que se roce con las contribuciones ni con el crédito? Es solo una ley de pura administracion, y si los individuos de aquella comision erraron, han errado el Senado, los ministros, el consejo real y todos cuantos han traído á este sitio cuestiones de esta naturaleza. En prueba de ello tengo aquí todos los proyectos de ley, todas las proposiciones que se han hecho en el Senado que se rozan con las cuestiones de crédito; proyecto de ley sobre establecimiento de hancos; proyecto de ley relativo á beneficencia; proyecto de ley sobre provision de prebendas; proyecto de ley sobre arreglo del clero; proyecto de ley sobre pago de intereses á los capitales invertidos en obras de riego; proyecto de ley de reemplazo; ó sea contribucion de hombres y dinero, y proyecto de ley sobre retiros de militares. Luego la práctica está en favor de la comision; luego el art. 36 de la Constitucion no ha sido barrinado.

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

Este proyecto de ley sobre ferro-carriles nació muy humilde y nació así porque yo fui quien

proposicion por unanimidad, se acordó que se ventilase en este sitio, y puede decirse que la cuestion de ferro-carriles ha sido el niño mimado de esta cámara, y la razon la saben perfectamente todos los señores senadores. No ha habido pasion, no ha habido deseo de atacar á los ministros presentes: el unico deseo que hay es que se apruebe la ley, y que, aprobada, se lleve á la cámara de los diputados.

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

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

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

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

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

Nosotros no tenemos nada de esto, y lo deseamos y lo queremos en bien del país. ¿Y para esto hay tanta dificultad, y á esto se oponen los señores ministros, diciendo que con nuestro proyecto no habrá nunca caminos de hierro en España? Con el sistema de sus señorías es con lo que nunca los habrá. Nosotros nos apoyamos tambien en la ley de contabilidad de 20 de febrero, que solo considera obligatorio y exigible al Estado lo que se comprenda en la ley de presupuestos ó en otra especial. ¿Pues qué, se puede sacar dinero á los españoles sin intervencion legitima de las cortes? Y si se dice que de este modo no habrá caminos, será porque las Cortes

no habremos adelantado poco. ¿Por el sistema del gobierno se quiere que se hagan bien veintidos caminos de hierro con un simple artículo? Y cuenta que el proyecto de los caminos que se han de hacer se refiere á los particulares, no á los que el gobierno haga por sí. Es decir, que en el proyecto del ministerio se pide una ley de confianza; y aun cuando quisieramos dársela al actual, no sabemos quienes le sucederán, y no podemos dar votos de confianza al ver que este año, y todavía no ha concluido, llevamos ya cuatro ministerios. No debemos, pues, abandonar nuestro pensamiento, que ha sido patriótico y moral: el de que tengamos caminos de hierro, que, como he indicado antes, no podremos conseguir con capitales extranjeros.

Dijo el señor ministro de Fomento que con nuestro sistema se frustrarían los caminos que están en explotación, como el de Langreo, Játiva y otros. El de Langreo no se frustraría, por que su explotación es á consecuencia de una ley; tampoco se frustraría el de Játiva, pues no sería yo el que se opusiera á un proyecto que se presentara para continuarlo en la forma en que se ha establecido. Además, señores, ya que no tenemos sobre ferro-carriles, mas que la ley de febrero de 1850, y que ya ha sido infringida, ¿cómo no hemos de acudir á llenar el gran vacío que todos conocemos?

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

Así, pues, cada senador ponga la mano en su corazón para dar un voto, y emítalo como le dicte su conciencia. Yo, con la íntima convicción de que solo podremos tener caminos de hierro en España con una ley hecha en cortes para cada uno de ellos, espero confiadamente que el senado aprobará el dictamen que se discute, de la mayoría de la comisión.

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

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

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

No es cuestión de iniciativa, porque no la desconocemos; no es de prerrogativa, porque no la atacamos; no es tampoco cuestión constitucional, porque nosotros respetamos la Constitución.

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

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

Que nosotros no hemos tratado de evitar la cuestión de ferro-carriles, lo prueba nuestra misma conducta pues no hemos dejado pasar

haber habido error, pero de ningún modo falta de deseo de que el asunto se ventile y resolviera. Al llevarlo ahí, no hemos quitado al senado la facultad de discutirlo en su día con la misma amplitud que el otro cuerpo colegislador; y tan cierto es esto, que algunos de los señores senadores que han usado de la palabra en contra, han dicho que si hubiéramos acudido al senado antes de presentar el proyecto al Congreso para que dirimiere el conflicto, hubiera absuelto al ministerio, sin tener en cuenta que tan pronto como hemos sabido que el Senado trataba de discutir su proyecto de ley, hemos venido aquí á procurar que evite ese conflicto. Por manera que los que creen que si antes hubiéramos venido aquí, hubiéramos merecido la absolución de este cuerpo, están en el caso de darnos su voto, aprobando la conducta del gobierno.

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

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

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

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

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

Examinando su señoría el art. 36 de la Constitución, ha dicho una cosa que favorece completamente las opiniones mas extremas en favor de la iniciativa del Congreso en estas materias; no obstante que en apoyo de la opinión que ha querido sustentar ha leído un gran número de proyectos de ley, que, afectando al crédito de una manera indirecta, no se han discutido primero en el Senado. El señor general Infante no ha leído ningún proyecto de ley relacionado con el crédito; que no haya ido directamente al Congreso; y no entro en este punto para contestar á su señoría, el cual ha concluido uno de sus períodos con estas palabras, que he copiado testualmente: «Cuando se diga lo que se ha de pagar, entonces oirá al Congreso.» Es decir, señores, que cuando se trate de establecer principios fundamentales en las leyes, pueden presentarse indistintamente en uno ú otro cuerpo; pero si tienen necesidad de algún desenvolvimiento particular por medio de leyes sucesivas, y en estas se dice lo que se ha de pagar, entonces deben ir primero al congreso. Estamos de acuerdo; pero su señoría trata la cuestión en el mismo terreno que hace algunos meses, sin conocer la diferencia que hay entre las circunstancias de ambas épocas, la cual hace que el gobierno haya llevado al congreso esas leyes, pues en ellas se dice que hay que pagar, y cuanto, y hasta añade el modo de hacerlo.

Se ha dicho que si solo se trataba de hacer una ley de ferro-carriles no hubiera surgido este conflicto; pero lo que hace que éste exista es que la cuestión tiene dos partes distintas, aunque ínterinamente enlazadas entre sí; es que resuelta una de ellas, queda todavía la de confirmaciones, cuya terminación es muy urgente.

nado y de la presentada por el gobierno en la otra cámara, se hacen dos géneros de observaciones; primera, que la ley del Senado es mas restrictiva; es decir, que precisa y formula mas la necesidad de la legalidad, y que, por consiguiente, el proyecto del gobierno es mas vago. Esto es cierto, evidente; es una cuestión de hecho; y para convencerse de ello, no hay mas que leer los artículos de que consta; pero es preciso no leerlos aislados: segunda, que será difícil, imposible el que vengán capitales extranjeros á formar empresas que construyan los caminos de hierro en nuestro país, si para cada concesión no hay una ley. En esto hay exageración. Lo que los capitales, así nacionales como extranjeros quieren, es que haya una ley; que se legalicen los pagos, las acciones y las obligaciones; pero no precisamente que en cada casa particular haya una ley relativa á él.

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

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

El proyecto del gobierno tiene un art. 5.º que dice lo siguiente. (Ley.)

Todo esto es necesario que preceda á la concesión de un camino de hierro; y si esto hubiera precedido siempre, no habria ocurrido esta cuestión.

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

Entretanto, ya que el señor Infante ha tenido por conveniente entrar en el fondo de la cuestión, me será también permitido contestarle, pues vengo preparado con noticias de todo género.

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

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

Pero voy mas adelante: voy á presentar al Senado las razones que he tenido para someter á discusión el proyecto de ley de que se trata. Teniendo en cuenta que para cada ferro-carril serian necesarios dos proyectos de ley, uno para la concesión y otro para que se constituyera la sociedad, y contando también con las dificultades que habria en presentar veinte ó treinta proyectos, he creído que debía incluirlas todas en la general de ferro-carriles, porque, de lo contrario, las obras habrian de quedar paralizadas. Además de esto, señores, el gobierno, per-

obstinada y temerariamente á admitir por medio de adiciones ó enmiendas todas aquellas modificaciones que la práctica y la experiencia le aconsejan.

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

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

Para probarnos que solo con la ley se llevan á colmo esas obras, se nos cita la navegación del Ebro. No se necesita de tal prueba para saber que solo la ley garantiza los intereses. Pero examinando la historia de esta obra que se viene prometiendo hace diez años, vemos que se han hecho concesiones personales, declarando caducidades de otras, hasta que, formados los planos y el presupuesto, ha venido todo á convertirse en ley. Este se hizo atendiendo á los muchos y cuantiosos intereses que en esa obra iban envueltos; en tales términos, que dos señores diputados, del talento de D. Salustiano de Olózaga y D. Patricio de la Ecosura, propusieron que las obras se llevaran á cabo sin pública licitación. Esto es lo que pasó.

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

Resulta de lo dicho, que esta cuestión no se considera por los señores de la oposición como de iniciativa ni como de prerrogativa, porque no se niega lo que he dicho. Resulta también que este proyecto satisface todas las necesidades públicas, y que deseando el gobierno la amplitud de esta discusión, desea igualmente que se resuelva en pró de los intereses públicos.

El señor INFANTE, de la comisión: Señores, reconocido el derecho de iniciativa en el senado, la comisión ha tenido que venir al terreno de la cuestión de ferro-carriles.

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

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

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

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

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

Ya que estoy en el uso de la palabra, debo decir alguna cosa con respecto á los señores que dicen que barrenamos el art. 36 de la consti-

presarse así atacan al ministro de Marina, que hace pocos días presentó un proyecto relativo á la armada?

Yo no soy de esa opinion; yo creo que el señor ministro de Marina ha estado en su derecho y ha obrado perfectamente al cumplir con un artículo constitucional, segun el cual fijarán las cortes cada año la fuerza de mar y tierra. Y, sin embargo, en ese proyecto se envuelve la cuestion de contribuciones ó la de crédito público, pues sin alguno de esos medios no puede llevarse á cabo el proyecto á que me refiero.

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

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

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

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

Ha hablado tambien el señor Infante sobre la dirección del camino de hierro del norte. En esta parte no puede el gobierno ser mas imparcial de lo que ha sido, remitiendo el expediente á la junta consultiva de caminos y canales; pero, en mi concepto, no es una cuestion muy esenoial que haya un rodeo de algunas leguas en ese camino, porque si el objeto es favorecer los productos naturales de

nuestras provincias á eso debe atenderse principalmente, siendo de poca importancia un rodeo de tres ó cuatro leguas.

Ha querido demostrar el señor Infante que habia cierta contradiccion entre las opiniones que han sostenido algunos individuos del gabinete y las que han sustentado varios señores senadores acerca del artículo 36 de la Constitucion, y nos ha presentado el ejemplo en el proyecto presentado á este cuerpo por el señor ministro de Marina fijando las fuerzas navales. Sobre esto ya se han dado esplicaciones; se ha dicho mil veces que las leyes que indirectamente afecten á los fondos públicos no son leyes de crédito; y seguramente que no puede probarse que el quererse dar una ley en que se diga lo que se debe pagar, debe el proyecto ser presentado primero á este cuerpo, pues el que tiene relacion con las fuerzas navales no dice cuánto ni cómo se ha de pagar. Lo que no se ha dicho por ninguno de los señores senadores que han hablado contra del gobierno, es el resultado que tendrá esta cuestion, decidida de una manera ó de otra.

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

El señor conde de SAN LUIS, presidente del consejo de ministros: Señores, antes de dar principio á mi discurso debo advertir al senado que la necesidad en que el gobierno se encuentra de hacer la esposicion de los principios que le han guiado hasta el día y le guiarán en lo sucesivo, si continúa mereciendo la confianza de la corona y de los cuerpos colegisladores le impone el deber imprescindible de hacer un discurso largo.

El gobierno actual, segun se ve es poco dichoso cuando dirige peticiones al senado. Yo, por lo tanto, aunque de una manera irresoluta, me

atreveria á pedir al señor presidente (y me someteré gustoso á lo que la cámara decida) que el senado no me obligue á hablar hoy durante la media hora que resta, porque tendria que interrumpir mi discurso para continuarle mañana. Mi discurso, señores, es un programa de gobierno y por lo mismo es de la mayor importancia para el país. Por humildes que sean los labios del que lo pronuncie, el puesto que ocupo y las ideas que he de emitir, no todas mías, sino de un gobierno, le dan por precision una inmensa trascendencia.

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

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

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

(Varias voces: Sí, sí.)

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

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

Se levanta la sesion.

Eran las cuatro y media.

PALMA.
PUBLICACIONES OFICIALES.

AYUNTAMIENTO DE BUÑOLA.

El día 26 de este mes de diez á doce de la mañana se procederá en la plaza del porche de esta villa con arreglo al plan de condiciones que estará de manifiesto, á la subasta y remate, si la postura es arreglada, de la poda y limpia de seis trozos de la *Coma gran*, del monte comun de este pueblo, y corta de doce encinas y poda de las restantes del mismo. Lo que se anuncia al público para conocimiento de los que quieran interesarse en dicha subasta. Buñola 11 de diciembre de 1853.
—Francisco Pizá, alcalde.

LOTERIAS NACIONALES.

Se avisa al público que mañana se pondrá en venta la que se ha de celebrar el día 7 de enero próximo á 96 rs. vn. cada entero y 12 el octavo. Palma 20 de diciembre de 1853 —Jaime Muñaner.

PALMA 20 DE DICIEMBRE.

Continua la lista de los nombramientos de alcaldes y tenientes para el próximo bienio de 1854 y 1855.

Isla de Mallorca.

SANTA MARGARITA.

- Alcalde..... D. Francisco Morey y Bonet.
- Teniente 1.º D. Bernardo Bibiloni.
- Teniente 2.º D. Juan Tous y Estelrich.

SELVA.

- Alcalde..... D. Antonio Sastre.
- Teniente 1.º D. Bernardino Mateu.
- Teniente 2.º D. Jacinto Martorell.

SANSELLAS.

- Alcalde..... D. Pedro Molinas.
- Teniente 1.º D. Lorenzo Reyó.
- Teniente 2.º D. Juan Arrom Batista.

BOLETIN COMERCIAL.

PUERTO DE PALMA.

**BUQUES A LA CARGA.
Para Barcelona:**



Vapor-correo **EL MALLORQUIN**,
su capitán D. José Estade y Sabater.
Saldrá el miércoles 21 del actual á la una
de la tarde con la correspondencia.
Admite carga y pasajeros.
Se despacha en la calle de la portería de
Sto. Domingo, número 1.º, cuarto entresuelo.

BUQUES ENTRADOS.

Día 19.

De Barcelona en 18 horas vapor Mallorquin,
cap. Estade, con 26 pasag., generos y balija.
De Alicante en 2 dias laud Carmen, de 49
ton., pat. Bosch, con tres pasag., y ganado
vacuno.
De id. en id. laud Magdalena, de 39 ton.,
pat. Oliver, con un pasag., trigo y efectos.
De Tarragona en 2 dias laud Lealtad, de
38 ton., pat. Marti, con un pasag., y vino.
De Argel en 2 dias laud Emilio, de 29 ton.,
pat. Moll, con 2 pasag., y lastre.

DESPACHADO.

Día 19.

Para Barcelona vapor Barcelones, cap. Me-
dinas, con 32 pasag., generos y balija.

BOLETIN RELIGIOSO.

Santo del día de mañana.

† SANTO TOMAS, APOSTOL.

Santo Tomas llamado Didino, galileo de na-
cimiento, habiendo oido las maravillas que

obraba el Salvador, dejó todas las cosas para
seguirle. La confianza con que el santo se to-
maba la libertad de preguntar al Señor da
bastante á conocer que era uno de los apóstoles
mas amados. Habiendo resucitado Jesucristo, y
dudando santo Tomas de la verdad de la resur-
reccion, le apareció y le mostró las llagas de
sus manos, pies y costado, convidandole á to-
carlas con sus manos. Corrió toda la Etiopia,
el pais de los abisnios; los portos, los medos,
los persas y penetró hasta la isla de Zelan
y la China. Al fin estableció su principal re-
sidencia en Maliapon capital del reino de Mar-
singa en la costa de Coromandel, donde los bra-
mines arrojandose un dia sobre él; le atra-
vesaron con muchas lanzadas. Asi acabó su
carrera este grande apostol, despues de tantos
trabajos padecidos por Jesucristo en tantos y
diversos países que suponen una vida muy
larga.

VARIACIONES ATMOSFÉRICAS DE AYER.

Horas.	Termóm.	Baróm.	Hygrom.
7 de la mañana.	6 grad.	28 p. 4	80
12 del dia.	8	28 1	80
5 de la tarde.	9	28 1	80

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Salte el sol á las 7 hs. 24 ms.
Pónese á las 4 36 "
Los relojes deben señalar al mediodía verdadero
las 11 hs. 58 ms. 4 s.

ANUNCIOS.

En la calle de la Barrete-
ria manzana 238, número 18, se alquila el
tercer piso con tres cuartos dormitorios, dere-
cho de agua al segundo y no terrado. Darán
razon calle de la Almudayna, manzana 1.º nú-
mero 58 nuevo, donde vive su dueño.

IMPRENTA BALEAR.

calle de San Francisco,
número 50, Palma.

Se suscribe á la
BIBLIOTECA DE GASPARD Y ROIG.
En su seccion histórica va á publicarse la
HISTORIA UNIVERSAL,

por
CÉSAR CANTÚ.

He aqui como anuncian los editores esta pu-
blicacion:
Durante la publicacion de la *Historia de Es-*
paña, prometimos una verdadera version de la
Historia Universal de Cesar Cantú, que tan re-
petidas veces se nos ha reclamado. Faltando só-
lamente tres entregas para terminarse la pri-
mera, nos hallamos en el caso de cumplir nues-
tra promesa.

En su consecuencia con la última entrega de la
Historia de España repartiremos la primera de
la *Historia Universal* junto con el prospecto.

El nombre del autor nos dispensa de hacer
elogios acerca del desempeño de la obra y la
version española está á cargo de un distinguido
literato.

En cuanto á la parte editorial, creemos que
sorprenderán agradablemente á los suscritores y
al público, las mejoras considerables que va-
mos á introducir.

**Historia de la guerra civil
Y DE LOS PARTIDOS**

LIBERAL Y CARLISTA,

por D. Antonio Pirala.

Se está repartiendo el tomo 2.º del cual han
salido ya á luz cinco entregas, y sigue abierta la
suscripcion al precio de un real la entrega en Ma-
drid y real y medio en provincia, como obra
se suscriben de nuevo pueden adquirir el tomo
1.º al precio de suscripcion. Todas las semanas se
reparte una entrega.

Se desea vender un carro

de recreo en muy buen estado, con caballo
ó sin él. En esta imprenta daran razon.

En la plaza de las Copi-
ñas se hallaran turrone de Jijona, fijos y fuer-
tes; peladillas, blancas y rosadas; y turren
de yema, á precios equitativos.

Se vende un piano de seis
octavas. Tambien se alquilará. Darán razon
en la calle de San Miguel, manzana 136, nú-
mero 43.

En el café de Oriente se
vende malvasia de la baronia de Baulbúfar
de la cosechas de 1838 y 1847, en botellas.

Vinos generosos.

En el almacén Casa Lonja, hay de venta
barriles de vino de Málaga, seco y dulce, á
precios equitativos.

Por cada halcon (vulgo
falcó) que se entregue vivo ó muerto, á Miguel
Bruzá, jabonero, que vive en el banco del
aceite, se gratificará con 20 rs. y con 40
si es polluelo.

Se ha recibido ultimamen-
te en la confiteria de Frasquet, delante de San
Nicolas, algunas cajas del esquisito turrón de
Jijona.

Salon de la Capelleria.

Funcion para mañana.
1.ª parte: Nuevos juegos de fisica recrea-
tiva, prestidijitacion.—2.ª parte: La Sra. Al-
do cantará el aplaudido trozo de la *Lucia*.—3.ª
Gran fantasmagoria, cuadro de doble efecto,
raisajes, etc.—Entrada 9 cuartos.—Niños 6.—
lunetas 9. A las 7.

EDITOR RESPONSABLE: D. PEDRO JOSÉ UMBERT

IMPRENTA BALEAR
Á CARGO DE D. FRANCISCO DE P. TORRENS,
Calle de San Francisco, número 30.