



REVISTA DE INTERÉSES MATERIALES CIENCIAS Y LITERATURA.

SE PUBLICA LOS DIAS 1.º, 10 Y 20 DE CADA MES.

DIRECTOR.

D. ENRIQUE ESCRIBANO.

REDACCION Y ADMINISTRACION

Plaza Mayor núm. 6.

ADMINISTRADOR.

D. FRANCISCO GIMENEZ.

COMUNICADOS Y ANUNCIOS A PRECIOS CONVENCIONALES.

### ¡Oh qué buen país!

Una cuestión de gran importancia preocupa hoy los animos de los que ansian el bien de esta provincia. Saben perfectamente, que desde el momento en que un ferrocarril atraviese esta comarca, el penacho de humo que deja tras de sí la locomotora, indicará que ha llegado el instante de la regeneración, y que por fin vá ha empezar para Soria una era de bienestar y de progreso. Por eso los pueblos, que conocen la importancia de esta obra, próxima á realizarse, luchan con entusiasmo porque se trace la línea dentro de los límites de su término.

¿Y cuántos son estos pueblos? Desgraciadamente muy pocos. Soria y Almazán capitanean las fuerzas que se aprestan al combate; se preparan para la lucha; hacen de la firmeza, una virtud, y de la posición que ocupan, su arma más contundente; dan muestras de virilidad, de energía; y con sus protestas, sus exposiciones, sus comisionados, sus juntas, sus reuniones, trabajan sin descanso á fin de alcanzar el objeto de sus deseos.

Pocos pueblos les ayudan en esta noble empresa. La mayor parte, acaso los más interesados, se muestran indiferentes; oyen hablar del ferrocarril de Valladolid á Calatayud, ó de Valladolid á Ariza, con la misma impassibilidad que si se tratara de un ferrocarril del Congo, nada les conmueve, nada les agita, ignorando acaso, que en ciertos momentos, la indiferencia es la muerte, y la inercia siempre trae consigo la miseria.

¡Desgraciados habitantes de esos pueblos! Fuerzas pasivas, espíritus atrofiados, maquinas de carne, juzgan, dentro de su limitada inteligencia, que la vida tan solo nos ha sido dada para trabajar y comer, y no piensan más que en hacer uno y

otro, de la misma manera que lo ejecuta un burro de carga.

No hay que hacerse ilusiones, interin el aldeano no conozca cual es lo que puede favorecer ó perjudicar á sus intereses; interin esas grandes fuerzas que se dedican al trabajo material no se unan con las inteligencias que deben dirigir á esta provincia; interin tan solo se piense en el día de hoy, acordándose muy pocos del porvenir; no saldremos del estado en que nos encontramos, nadie nos oirá, seremos olvidados siempre, y aunque alguna vez traten los hombres ilustrados de sacarnos de semejante abatimiento, sus nobles propósitos brillarán un momento, cual fuegos fatuos, quedándonos inmediatamente sumergidos en la oscuridad que nos rodea.

Cataluña es rica, porque tratándose de sus intereses, todos se unen, todos llevan su óvulo al acervo común, todos se sacrifican por el país en que han nacido. Las grandes poblaciones se apoyan en los pueblos rurales, la protesta ó el entusiasmo se expresan de una manera general, y así se hacen temer de sus adversarios, y consiguen el triunfo la mayor parte de las veces. Si Villanueva de Geltru, si Granollers, si otros muchos pueblos, no hubieran mostrado su virilidad ante ciertos obstáculos, ¿serían hoy unas poblaciones ricas y florecientes?

Aragon quiso tener un ferrocarril, y esta próximo el día en que verá realizados sus deseos. No había empresa, y el amor al país encontró inmediatamente elementos para llevarlo á cabo. Zaragoza y Huesca eran la cabeza, pero los pueblos pequeños formaban los brazos, y unos y otros, agitándose y moviéndose de consuno, alcanzaron el fin que se proponían, y el ferrocarril de Canfranc se construirá muy en breve, porque el pueblo de Aragon es digno de que se premie su entusiasmo.

Aquí, ¿sensible es decirlo! Para que algunos pueblos hayan firmado esta ó aquella exposición, ha habido que suplicárselo y aún pagárselo; para que hayamos podido hacer ver en las altas esferas un entusiasmo que no existe, ha sido necesario que algunos hombres se hayan sacrificado yendo á recoger firmas de casa en casa, ó simulando manifestaciones más frías que estatuas de mármol.

Se ha querido galvanizar el cadáver, pero pasado un instante, ha desaparecido la vida ficticia, y ha quedado el estado real, con todos los síntomas de la descomposición.

Algunos censurarán nuestra franqueza, pero ya ha llegado el tiempo de mostrar la verdad al desnudo. De lo que nos sucede, de lo que nos pasa, somos los primeros responsables.

¿Qué influencia podrán ejercer en las altas esferas unas cuantas exposiciones aisladas? En cambio, ¿Cuán respetable no sería una protesta unánime, ó una manifestación general del país, con sus representantes á la cabeza?

Mientras en los pequeños pueblos no salgan de esa apatía que nos aniquila; mientras en las grandes villas, no secunden el jornalero, el labrador y el artesano, las medidas adoptadas por las personas encargadas de la dirección de ciertos trabajos; nada conseguiremos, nuestra opinión no pesará ni un adarme en la balanza de las empresas. ni en la de los gobiernos, y se hará aquello que convenga á las primeras ó al segundo, sin que nuestras voces se oigan, ni nuestra ruina y miseria atraiga la menor mirada de compasión y de lástima.

Si hoy cualquier viajero ilustrado, atravesase esta comarca, y viera á sus habitantes ocuparse tan solo de cosas fútiles, de pequeñeces y de miserias, sin cuidarse ninguno de la importantísima cuestión que se está

devatiendo, y de la cual depende el porvenir de esta provincia; al ver tanta indiferencia, tanta insensatez, tanta apatía, esclamaría como el protagonista de cierta Zarzuela bufa!

¡Oh, qué buen país!

### LA MEDICINA ANTE LOS PUEBLOS

ERRORES Y PREOCUPACIONES

RELATIVAS

Á LA SALUD EN LOS MISMOS.

(Continuación.)

Con aquella desgraciada palabra; con aquel desventurado ¡no teneis nada! ha comprometido el médico su porvenir, matando las esperanzas del que le habia antes recibido con entusiasmo.

Lo que al fin sucede es que, el desconfiado paciente, marcha precipitadamente y derecho á casa del compondor, admirándose y no poco, de que un médico á quien han dado estudios no haya conocido el gran nervio de la mano que estaba aplastado, y el hueso del codo dislocado y acaballado.

Apesar de la inflamación, el compondor se apodera del brazo, le estira, le alarga, y hace sonar la articulación *húmero ó cubital* con toda la fuerza de sus hercúleas manos.—El paciente lanza un grito de angustia y hace una contracción horrible.

¿Habeis oido el hueso entrar? le pregunta el operador.

Una contracción más amarga que la primera le sirve de respuesta.

¿Y que le sucede al brazo martirizado?

Que se inflama hasta dejarlo de sobra, pero el compondor ha dicho, sufrid con paciencia, y el incauto paciente así lo hace.

Y de esa suerte, el paisano sufre, hasta más no poder, pero á veces no puede soportar el dolor y arranca el aparato exponiéndose á que el miembro se gangrene ó esfacele.

Horrible terminación que con frecuencia suele verse, sin que por eso la víctima de ella, llegue á convencerse de la culpa de su compenedor ó mejor dicho de su verdugo, atribuyendo las escaras negras gangrenosas que se presentan en la piel del brazo, no á la barbarie del intrepido é inhumano intruso, si no á la sangre mala que sale á la superficie.

El *compenedor*, es más terrible que todas las bestias feroces, porque sino devora al hombre, le estropea, lo que podemos considerar como la mayor de las desgracias, para los que solo pueden ganarse la vida, con lo que ellos llaman gráficamente los cuatro remos.

Después del *compenedor* viene el *vendedor de contravenenos* y otras drogas, zorro escapado de las montañas del delphinado, que con la carga á la espalda y la mala fé en el alma, se introduce donde quiera que encuentra gentes bastante necias para comprarle sus yerbas aromáticas, panacea de cólicos é indigestiones, sus nueces moscadas para los negocios de mujeres, y su alcohol que el bautiza con el nombre de agua de colonia.

Otro de los personajes que además de los citados no deja de desempeñar también su papel importante en la comedia de la farsa cómico-médica, de que nos venimos ocupando, es el *operador al aire libre*, que se instala en medio de la plaza, frente á la iglesia, después de misa mayor, como un cazador que estiene de sus redes.

Escuchad el tórn, tórn, del gran tambor, los agudos sonos del descompuesto clarinete y ved la multitud que se agolpa al rededor de su cochecillo, donde suda, cómodamente arrellenada su obesa esposa, si es que la tiene.

En tanto que el aprendiz, en traje de polaco, se infla como una rana para gritar mejor, el charlatan despliega ante los asombrados ojos de la multitud, un mal estuche quirúrgico, levanta en alto grado su voz, y muestra infinidad de rosarios de muelas y colmillos, cuyo origen humano es al menos problemático, hojea libros que el pueblo toma por certificados, hace sonar sacos llenos de monedas de cobre, y con un gesto casi tan olímpico como el de Eolo apaciguando la tempestad, impone silencio á la orquesta.

Después de haber saludado frías masónicamente al *respetable público*, refiere en su idioma barbaro francés, ó al menos trata de usar el referido lenguaje (sea ó no de su naturaleza) expone sus famosos títulos de mar y tierra, cuenta sus lejanas escursiones, sus milagrosas curas, arranca dientes y raigones sin dolor (suyo por supuesto), bate la catarata negra igual que la blanca, y por último, con un elixir de su invención, cura súbitamente las enfermedades más rebeldes, y especial-

mente, la sarna, la comezón, la tós ferina, el escorbuto, el reuma, el estreñimiento y sobre todo las lombrices.

Como opera gratis en la plaza, se le presentan dos ó tres quijadas, que se inclinan humildes, siendo las verdaderas víctimas de su cruel gatillo ó su llave de Garenjert.

Un poco de música; esclama para dominar los gritos del paciente, y algunos minutos después, muestra á la multitud asombrada el gusano que corroia la muela, muerto por su famoso elixire. Ya puede imaginarse cualquiera, el gran despacho que hacen nuestros saltimbanquis de un tan famoso remedio.

Otro de los enemigos con los que tiene que luchar el médico, son los *enfermos imaginarios*, verdaderos satélites de la medicina nueva, que léen los periódicos tan solo por el anuncio de los remedios secretos, y que después de haber meditado hoja, por hoja, el folleto que el charlatan reparte gratis, quieren hacer ver su gran valor, no solo á sus parientes y á sus amigos, sino á todo el que encuentran en su camino: Felizmente esta clase de curanderos, que pertenece casi siempre á los militares retirados y á los cesantes, y cuya cualidad principal consiste en la carencia de medios, tiene muy poca esfera de acción.

(Se concluirá.)

## Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

EXCMO. SEÑOR.

Los que suscriben, vecinos todos de esta villa de Almazán, provincia de Soria, á V. E. con el debido respeto exponen:

Que con motivo de la Real Orden de 20 de Diciembre último, emanada del Ministerio del digno cargo de V. E., la Ciudad de Soria, ha elevado una exposición solicitando de V. E. la anulación de la citada Real Orden por la que se concedió á Don Antonio Marqués la construcción del ferro-carril de Valladolid á Ariza, sin subvención alguna del Estado. Nada hemos de decir nosotros, Excelentísimo Señor, en justificación de la citada Real Orden, por que el voluminoso expediente que la motiva, el favorable dictámen del Consejo de Estado y la autorizada firma del Señor Ministro que la suscribe, son bastante garantía de legalidad y cumplimiento de cuanto al efecto ordenan la Ley de ferro-carriles vigente y el Reglamento correspondiente. Pero no podemos pasar en silencio, y sin el oportuno correctivo, ciertos asertos de la exposición de la Ciudad de Soria, por lo atrevidos é infundados, y por ser el verdadero reves de la verdad. Felizmente está hoy al frente del Ministerio de Fomento una persona muy enterada de este asunto, y nos hemos de esforzar por tanto muy poco, por no molestar su ilustración, más no obstante, nos vemos precisados á rebatir ciertas aseveraciones de la representación de Soria, para que se tenga presente cuanto aquí afirmamos en oportuna ocasión.

Dice la mencionada exposición de Soria, «que la línea de Ariza se opone al desarrollo de los intereses generales de la Nación.»

Si facilitar las comunicaciones entre Cataluña y Aragon, con Castilla, Leon y Galicia y también con Valencia, puesto que la línea de Ariza se ha de prolongar hasta Teruel y Sagunto, uniendo así el Cantábrico con el Mediterráneo, es contrariar los intereses generales de la Nación; si unir Aragon con Castilla por el camino más corto, pues la línea de Ariza tiene cuarenta y ocho kilómetros menos que la de Calatayud, por el más natural y práctico, puesto que marcha por la cuenca del Duero, mejor dicho, por sus márgenes, es oponerse á los intereses del país; si constituir una línea férrea sin subvención del Estado, ahorrando á este más de diez y siete millones de pesetas, es no atender las necesidades de España; el trazar, mejor dicho, el violentar esa línea férrea para que vaya desde que sale de las márgenes del Duero constantemente en desmonte y terraplen en una extensión de ciento cuarenta kilómetros, con pendientes del tres por ciento, cortando estribaciones de cordilleras de primer orden, y pasando por infimas y pauperrimas aldeas, como Velilla, Santiuste, Aldehuela, Villabuena, Martialay, Ojuel, atravesando por terrenos estériles y eriales incultos, tan solo porque la locomotora cruce por una Ciudad de seis mil almas, de vida artificial como originada del elemento oficial que en ella predomina, de escaso comercio, de industria nula y de empobrecida agricultura, circunscrita á un suelo ingrato é infecundo, y cuyo duro clima hace que emigren periódicamente gran parte de sus habitantes á las provincias del Mediodía, esto, Excmo. Señor, es segun los Sorianos, no olvidar el progreso de las naciones y el desarrollo de su riqueza; el construir una línea férrea que tan solo por complacer á la más modesta y humilde Capital de Provincia, se la obliga á vencer grandes obstáculos que la naturaleza opondrá y por tanto á retardar su recorrido en cuarenta y ocho kilómetros más, puesto que la línea de Calatayud tiene 295 kilómetros, y la de Ariza 247 kilómetros, recargando por consiguiente el transporte de mercancías y de viajeros por las grandes pendientes que han de dificultar la marcha de los trenes, á esto se llama en Soria fomentar los intereses generales de la nación; el hacer gastar innecesariamente al Tesoro público casi diez y ocho millones de pesetas, impórte de la subvención de la línea de Calatayud, cuando hay otra línea que en muchísimas mejores condiciones satisface los mismos fines, sin el más mínimo gasto para nuestro exhausto erario público; á esto, Excmo. Señor, se le califica por la Ciudad de Soria, desarrollar los intereses generales de España. ¡Medrados estarian estos si se realizasen los deseos del Ayuntamiento de Soria! ¡A que estravios conduce, Excelentísimo Señor, el egoísmo! ¡Qué ofuscación cuando los hombres se

entregan en brazos de las pasiones! ¡Qué obeceación por exceso de amor propio!

(Se concluirá.)

## DE TODO UN POCO.

La empresa de este periódico ha acordado dedicar una sección, para la publicación de cuantos trabajos se refieran al ferro-carril, interin esté en proyecto tan vital asunto. En ella tendrán cabida todas las exposiciones y sus contestaciones, que se nos remitan por nuestros suscritores, pues en tan importante cuestión, conviene no dejar de publicar nada, para que el lector juzgue cual línea es la más conveniente, después de haberse enterado de las razones que asisten á una y otra parte.

Inútil nos parece hacer elogios de ciertas instituciones que como la de *escuelas públicas para adultos*, tienen el honroso privilegio de recomendarse por sí mismas.

En estos centros donde la filantropía o la caridad, tiende su mano bienhechora á los que descuidaron su educación en la niñez, se enseña á muchos y se perfecciona á todos.

Enseñad á un carpintero, un albañil, un ebanista, un cantero, ó un herrero. las utilísimas reglas del dibujo y les tendréis convertidos en tallistas y escultores.

Enseñadles la doctrina y la historia, y es indudable que sus instintos se moralizarán y sus caracteres tenderán á ennoblecerse, siquiera no sea más que por el ejemplo que en los grandes personajes históricos se les presenten.

Nada decimos de la lectura, escritura, aritmética, geografía etc. ¿Para qué?

Pues bien; en la noche del día 22 tuvo lugar en el palacio episcopal de esta Villa, la inauguración de las *escuelas públicas y gratuitas de adultos*; que la benéfica sociedad de San Vicente Paul ha establecido en dicho edificio.

Revisió el carácter de una verdadera solemnidad. El Sr. Juez de primera instancia, comisiones de las autoridades eclesiásticas y civiles, presidente é individuos de la citada sociedad, y gran número de personas importantes de la población, previamente invitadas, dieron al acto todo el esplendor que su importancia merece.

El Sr. Ibañez Gil representó á LA PROPAGANDA, galantemente invitada en la persona de su director, el cual no pudo asistir por hallarse ligeramente indispuerto.

D. Mariano Perez Tafalla leyó el discurso inaugural, perfectamente escrito, y encaminado á encarecer la educación de la juventud, único medio de conseguir el perfeccionamiento de la sociedad.

Dijo: que se debe educar la inteligencia, ya que por ella se eleva el hombre sobre los demás seres de la tierra. Que se debe educar el corazón porque es el que abre las puertas á la fraternidad y á la caridad sublime, que trabaja sin cesar, para aminorar el infortunio entre los hombres. Que se debe educar la voluntad, porque no basta conocer la verdad, sino que es necesario asirnos fuertemente á ella, practicarla con decisión, eliminando los obstáculos que se presenten, con virilidad y energía, que es en lo que consiste la educación de la voluntad.

Terminó, escitando á los profesores con estas palabras... *Entended que vosotros no sabéis bastante sino sabéis para los demás. No digáis quiero salvarme; sino quiero salvar al mundo.*

Se terminó el acto, pronunciando el señor Arcediano de esta catedral, un discurso, encargando á los escolares el cumplimiento de sus deberes, la puntual asistencia y el cariño con que deben acoger esta institución; que algún día les hará ser buenos padres, buenos ciudadanos y que tal vez será la base de un porvenir lisonjero.

Réstanos, felicitar á la sociedad de San Vicente Paul, por la feliz idea que ha tenido al crear dichas escuelas, y la rogamos no desmaye en su empresa, pues tal clase de enseñanza era necesaria en esta villa.

Damos las gracias al Sr. Gobernador, por la actividad con que ha repuesto en su cargo al Alcalde de Torralba Don José Romero, en virtud de una indicación de LA PROPAGANDA.

Muy bien, muy bien Sr. Gobernador.

Se nos ha dicho, que el día 22 del mes próximo pasado, denegó el Sr. Ministro de Fomento la exposición, que con motivo del ferro-carril de Valladolid á Ariza, le había sido remitida por el Ayuntamiento y Junta de ferro-carri-les de Soria.

Nos parece algo pronto.

Ilustres concejales: vuestra historia referiré en quintillas, con respeto, y espero guardaréis de ella memoria, por ser la producción, de un buen sujeto, que solo anhela, consigais la gloria.

Va ha hacer dos años, que á tan alto puesto os elevaron Tirios y Troyanos, con sin igual talento, por supuesto, pues pensaban que el mando en vuestras manos iba á ser provechoso, aunque molesto.

En cuanto recibisteis el encargo de regir á esta villa, empresas varias dejastéis vislumbrar, y sin embargo de que algunas no eran necesarias, hubo quien del proyecto se hizo cargo.

Agua á las fuentes, Plaza de Mercado, Cárcel modelo, Urbana policia ofrecistéis, y hasta hoy, solo habeis dado un corral y una jaula, que algun día servirán á este pueblo de.....

Prometistéis que en breve, ante el desdoro de esta bonita villa, destruiriais ese arco, que ni es griego ni moro, y de que al cabo, tal servicio hariais, juró vuestro inspector, por su decoro.

¡Cuántos proyectos! ¡Esperanzas vanas! Siguen las fuentes arrojando á veces tinta, culebras, inmundicia, ranas, arena; barro, crustaceos y peces; siendo las aguas, como ayet, insanas.

La plaza del mercado, al ver la cara que pone un regidor al hablar de ella, á largarse á otro pueblo se prepara, pues teme, que teniendo mala estrella, el proyecto, en canuto, se quedara.

Mandastéis á un Señor, que con anhelo la policia urbana custodiase, y el su encargo, hasta hoy, cumple con celo, pues el hombre de aquellos, que en su clase, infunden al vecino, hasta recelo.

Pero apesar de ese Señor y todo, hay calles, eu que mana la basura, en las que aumenta á su placer el lodo, alcanzando en algunas tal altura, que á veces, de salvarla no hallo modo.

¡Cárcel Modelo! ¡Para qué! Inhumano sería construir una mazmorra; bastante es, que tengamos de ella el plano, plano, que el arquitecto traza y borra, sabiendo que el trabajo lo hace en vano.

Poco, caros ediles, habeis hecho durante el tiempo en que tenéis el mando, vuestra gestión á nadie ha satisfecho, por más que os reunais, de cuando en cuando, para bien de la villa, y su provecho.

En el plazo que os resta, un buen recuerdo podéis dejar al pueblo, que aún confia, llevés á cabo lo que está en acuerdo, y la prueba hallaréis, quizás un día, del consejo, de hoy, que es sano y cuerdo;

Si no lo haceis así, apartad á un lado, dejad desocupados los sillones, retiraos por Dios, pues es probado, que aquellos que se meten á ratones, nada bueno jamás han realizado.

Esta caros ediles, es la historia, que hago de vuestros actos, con respeto; y espero guardaréis de ella memoria, por ser la producción, de un buen sugeto que solo anhela, consigais la gloria.

Damos las gracias al Sr. Administrador de correos de esta villa, por la atenta carta que se ha servido dirigirnos con motivo de nuestras quejas.

Demasiado sabiamos no dependía de esta administracion, la falta que denunciabamos:

Y ya que de correos se trata,

? Se podrá saber donde ha estado una comunicacion dirigida por el Gobierno de provincia á un alcalde de un pueblo de este partido, cuya comunicacion tiene el timbre del 7 del pasado, y no se ha recido hasta el día 26?

¿Quién descifra este enigma? Nosotros ya sabemos quien nos podria dar algunas explicaciones, pero no queremos decir nada por ahora.

Al hablar en el número anterior de que con la medida adoptada por el Señor Gobernador, de oír á los interesados en cualquier cuestion administrativa, se evitarían muchos abusos, nos referíamos á una época algo lejana, pues venimos notando, que desde hace dos años á esta parte, los asuntos que dependen del gobierno de esta provincia, se vienen despachando con actividad y justicia.

Nuestro querido amigo D. Valero Broto, ha regresado de Zaragoza y Barcelona, á cuyas ciudades ha ido ha hacer compras para su comercio.

Hemos visto algunos artículos de novedad que ha traído, y nos han gustado muchísimo.

Se ha acordado por el Ayuntamiento de la Capital, celebrar en este año, y con motivo de las fiestas de San Saturio, una exposicion provincial.

Aplaudimos con entusiasmo tan importante acuerdo, y si para llevarlo á cabo, necesita el Ayuntamiento de Soria, para algo, la cooperación de LA PROPAGANDA, puede contar incondicionalmente con nuestra publicación, asi como con sus redactores, pues nuestra única aspiración, es favorecer todo aquello que pueda redundar en beneficio de la provincia.

También se ha acordado por dicha corporación, que para la misma época, tengan lugar los acostumbrados juegos florales.

Sobre esto ya hablaremos, Señores Concejales del Ayuntamiento de Soria.

¿Los que hubo el año pasado, que se hicieron?

¿Aquellas grandes promesas, dónde fueron?

El día 15 del mes pasado el Excmo. Señor Ministro de la Gobernación, ha circulado el siguiente telegrama á los gobernadores:

Hállandose hasta ahora vigente la ley municipal de 1877, y no siendo probable por lo avanzado del tiempo que la sustituya otra nueva antes de la época marcada para la renovación bienal de los Ayuntamientos, se hace necesario prevenga V. S. á los Alcaldes, que por ningún concepto interrumpan los trabajos preliminares de las inmediatas, y que para la rectificación de listas y demás operaciones, se atengan en un todo á lo preceptuado en la expresada ley.

En su vista, los trabajos para la confección de las listas electorales para las próximas de ayuntamientos, deben basarse en la vigente ley.

Por un error involuntario consignamos en el número anterior que D. Antonio Verde, D. Antonio Sanz y D. Carlos Alonso, habían renunciado á sus dietas por haber intervenido en la cuestion de quintas, como diputados provinciales.

La noticia no es cierta. Pues D. Antonio Verde y D. Carlos Alonso, no han tenido tal comisión, y D. Antonio Sanz se comprometió á desempeñarla con D. Guillermo Tobar, honoríficamente.

No es extraño nos hayamos equivoocado, pues nos ha gustado tanto la determinación tomada por algunas comisiones permanentes de ciertas diputaciones provinciales, de renunciar las dietas que les correspondían en favor de su provincia, que acogimos sin reserva una noticia, que se adaptaba á nuestro pensamiento.

Queda hecha la rectificación, Sr. don Antonio Sanz.

Tres mil ochenta pesetas ha llevado un agente de negocios á cierto pueblo de este partido, por no hacer nada, pues por más que digan, este es el papel que

desempeñan en la cuestion del 80 por 100.

¡ . . . . . !

Amigo Director; dí al farolero, que en su tienda le falta una farola: yo la tengo flamante, y se la cedo; pues no es justo, que en tienda tan surtida falte lo más preciso. Y pues le quiero regalar esta alhaja, sus servicios te voy á enumerar. Un tal Marcelo me la vendió hace tiempo, y los cristales los mandé componer á un quincallero, resultando despues de estar compuesta, la farola más grande que se ha hecho. En todo matrimonio, alumbrar antes de que acnerdén los conyuges el velo ó el yugo conllevar, y me da gusto verla resplandecer como un lucero alumbrando á los novios, porque se unan en el lazo sagrado de himeneo. No hay una procesion en que no se halle, jamás la encontraras en un entierro, pero arderá de firme, si es preciso que irradie su luz para un arreglo. Es una arca de cuentos y de chismes, un almacen de injurias y de enredos, no es muy alta, pero es bastante fuerte, y aunque vieja, la pintas, y laus deo. Tuvo en sus tiempos colorado trage, pero hoy lo gasta, con cautela, negro, pues quiere remediar faltas pasadas, por cosas que me dejo en el tintero. Inspira á todo el mundo confianza; más voy á relevarte un gran secreto. Es oropel, el oro que la cerca. No le digas tal cosa al farolero. Me desprendo de ella, pues me cargan esas farolas de servil mechero, que alumbran al primero que las pide les preste luz, aunque se apague luego. Podrá valer de mucho para muestra, y si hay en la ciudad algun modelo de inconstancia, de farsa, y de espionaje, le prestará servicios verdaderos. Adios, querido amigo. Sigue dando esos palos, que infundén tanto miedo á los que ocultan, tras dorada llave, la ponzoña mortal de su veneno. Tu campaña, que todos aplaudimos, ayuda al hombre honrado, y yo prefiero tu franqueza, tu gracia, y tu language, á esas publicaciones, que respeto guardan á los malvados, porque temen en las mallas caer, de sus enredos. Islas Chinchas, á trece del mes corto, del siglo de la luz y del camelo. Manda como te plazca á tu compadre que sabes te idolatra, y es..... Modesto.

Cosas en las que no debe creerse.

- En las lágrimas de los viudos.
- En los pronósticos de los médicos.
- En el amor de las mujeres.
- En las promesas del sastre.
- En las señales de buen tiempo.
- En las palabras de casamiento.
- En los dichos del Almanaque.
- En el dolor de los cómicos.
- En la cara de los hipócritas
- En la generosidad de los prestamistas.
- En la independencía de los criados.
- En los desdenes de las feas.
- En los cumplimientos de las aldeas.
- En los juramentos de las suegras
- En el desinterés de los diputados parlanchines.
- En el ferro-carril pasando por esta provincia.
- Y por último. En las promesas del Ayuntamiento de Soria, respecto á Juegos Florales.

Ahora resulta, que despues de estar concluido el matadero de esta villa, y de haber quedado tan remono y tan bonito, no hay medio para conducir hasta el las aguas necesarias.

Os habeis lucido.

¡Qué ganga!

¡Qué ganga!

¡Qué felicidad!

Cinco son los modos de reir que se conocen, y están basados en las cinco vocales: la risa en A, la risa en E, la risa en I, la risa en O, y la risa en U.

La risa en A, es la risa producida por un rasgo de ingenio, Significa: ¡ah, ah,

ah, ! ; qué precioso, que bonito es eso! La risa en E, es la risa alegre, provocada por una originalidad. Significa: ¡eh, eh, eh, ! ; cuán oportuno, cuan chistoso ha sido!

La risa en I, es la sonrisa del enterrecimiento originado por una palabra patetica. Significa: ¡ih, ih, ih! ; eso es encantador, interesantísimo!

La risa en O, es la risa de la alegría franca, ocasionada por alguna tontería. Significa: ¡oh, oh, oh, ! que divertido, que original es eso!

Por último, la risa en U, es la simple sonrisa móvida por un equivoco. Significa: ¡uh, uh, uh, ! ; Se comprende muy bien, no está mal!

Como modelo de ortografía y de excelente redaccion, publicamos la adjunta carta que ha dirigido un soldado á sus padres, los cuales residen en un pueblo próximo á esta villa; cuya carta nos ha remitido nuestro amigo don. Damaso Almeria.

Toroel y Zebrero 22, de 1883

Querido padre y madre y Ermanos mealegrare gue al recibo destas mis Cortas letras Se alles bustedesguenos Comoyo pamideseo lamia esguena palo quebustedes gústen mandar gue loareconmuchogusto y guenaboluntaz padre Sabra que manecho Caballo Soldao y pronto BaldrapaSegundo Cabo y Segundadicho el Señor Comendante al mes guebieue nos darán RRegolber y Sabre Sedibierie muchoCon migo en las Tartullas y me pregunta como me llamo y Cuando le digo gue Calistro serrie y meguiere mucho y medice gue porfuerza Soy dondees el Rayno Ceran te SabraComo estao enel Espital quinceDias con un pare Cimiento del Estormago y Una En RRitacion delos Bstentinos y Segun el medicomadicho queay parecio Una Castro tivitis y el medico es Catrao en se Mulisto gue pami Asido la mesma enfermedazquetubo Nuestro Gue Segun Decial Bretialinario de Nuestro pueblo pues yadoy algunos paSeos astala Catedral y El Espicio y si lluebe memeto en los Soportales Ay mos leydo gue ba apasar poresepueblo el Cerro Carril y beran bustedes guepronto ponen telegrajo aqui ponen enombres alos Caballos ComoAnosotros el mio Se llama Tiguerre el demi Amigo Guarniz y el del Otro Compañero Bufalo Dirabustez amis Amigos gue bay gan mucho ala iscuela de Noche gue llaman de Adurtos gue pay llos Sera el bien que en la Melicia SeDestruye uno mucho dara bustez espresiones al tio Abaristo al tio Ceremin alatia Bastiana la tia Magalena al Candido y al os Delpueblo y bustez RReciba el Corazon de su y jo. C. L.

Las corporaciones religiosas de la Peninsula que á continuacion se expresan, han remitido á nuestras posesiones de Ultramar, durante seis años, comprendidos desde 1877 á 1882, ambos inclusive, 337 misioneros, en esta forma:

Jesuitas, 93. agustinos descalzos, (Recoletos), 78; dominicos, 64; agustinos calzados, 49; franciscanos, 43, y carmelitas 10. De éstos han ido á Cuba 24 jesuitas, y 10 carmelitas, y á Puerto-Rico 9 jesuitas, los restantes han ido á ejercer su sagrado ministerio entre los indios, y algunos salvajes del Archipiélago filipino.

## SECCION SEGUNDA.

### El hada de los cangrejos.

(CUENTO ESTONIO.)

(Continuacion.)

—Vuelve á tu casa, hermano mio, los votos de tu mujer quedaran colmados.

Loppi dio infinitas gracias y quiso á toda costa besar la pata de su amiga. Regresaba á su casa, cantando alegremente, cuando tropezó con una hermosa dama vestida de seda y pieles finas; se inclinó humildemente para saludar á aquella noble extranjera, cuando la princesa lanzó una sonora carcajada y le abrazó cariñosamente. Era Masicas mucho más bella y distinguida.

Esta vez era feliz; pero la desgracia de las gentes felices es que los deseos engendran los deseos. Para qué servía el hacer de gran dama, cuando se vive aislada en una miserable cabaña, sin una vecina á quien hacer reventar de rabia, sin un espejo para mirarse de pies á cabeza?

Hacia ya ocho dias que Masicas paseaba sus galas, cuando dijo á su marido:

—He reflexionado sobre nuestro nuevo estado, y resulta que es ridiculo. No puedo continuar viviendo de esta suerte. Una mesa suntuosa y un traje elegante no corresponden á un asilo abierto á todos los vientos. El hada tiene muy buen sentido y te ama mucho para no conocer que nos debe un castillo en el que pueda yo hacer de señora feudal todo el dia. Despues de esto, no tendré ya nada que desear.

—¡Ay! ¡estamos perdidos! exclamó Loppi. A fuerza de estirar la cuerda se romperá, y caeremos en una miseria más cruel que la anterior. ¿Por qué no contentarse con lo que tenemos? ¡Cuántas gentes serían felices con gozar de nuestro bienestar!

—Loppi, dijo Masicas impaciente no se hará jamás nada de ti; eres un pollo mojado... Te ha ido mal por seguir mis consejos? No temas nada; yo respondo de todo.

Tanto hizo, que el buen hombre se puso en camino, aun cuando le temblaban las piernas. El único medio que halló para infundirse valor, fué jurarse interiormente que si la cangreja le decia que no, se arrojaría al agua de cabeza.

Nada más valiente que los cobardes acorralados, y con voz formidable se puso el leñador á gritar: «¡Amiga cangreja, socórreme!»

—¿Qué quieres, hermano mio? dijo el hada.

—Para mí nada. ¿Qué puedo yo desear? pero mi mujer, á pesar de todos los beneficios de que nos habeis colmado, me persigue noche y dia para que os haga, bien contra mi gusto, una nueva petición.

—¡Hola! ¡hola! Me parece que has confiado nuestro secreto á tu esposa. Ya puedes despedirte de la paz de tu casa. ¿Y que quiere aun esa hermosa dama, que cree tenerme en su poder?

—Un castillo, buena hada; un castillo pequeño para que la casa responda á los hermosos trajes que la habeis dado. Haced de Masicas una baronesa, y será tan dichosa que ya no tendremos nada más que pedirnos.

—Hermano, respondió gravemente la cangreja, cúmplase la voluntad de tu mujer.

Y desapareció bruscamente.

Mucho trabajo le costó á Loppi hallar el camino. El pais habia cambiado de aspecto; por todas partes se veian campos cultivados y prados llenos de ganados. Ante su vista se alzaba un soberbio castillo rodeado de un florido jardin. ¿Qué castillo era aquel? Lo contemplaba con admiración, cuando descendió por la escalinata una dama regiamente vestida. ¡Cosa extraña! Aquella castellana le sonreia y le alargaba la mano. Era Masicas, que le dijo:

—¡Al fin no tengo ya nada que desear! Abrazame, mi querido Loppi. Te doy gracias y se las doy á la buena hada.

El buen hombre estaba encantado. En menos de una hora habia pasado de la pobreza á la riqueza, del desprecio á la consideración, para vivir en un suntuoso castillo, al lado de una mujer bonita y de buen humor. El pobre Loppi lloraba de alegría.

Pero por desgracia no hay sueño sin despertar. Masicas gozaba de todos los placeres de la riqueza, y los honores. Todos los barones y baronesas de las cercanías se disputaban la honra de visitarla: el gobernador de la provincia estaba á sus piés; no se hablaba más que de sus trajes, de su castillo, de sus caballerizas y de sus establos. ¿Qué faltaba á Masicas para ser la más

feliz de las mujeres? La ambición la mordía el corazón; se sentia hábil para mandar y no se lo ocultaba á su marido. La gran dama queria convertirse en reina.

(Se Concluí á.)

SEMBLANZA.

Hijo de Soria, luchó con ardimiento hasta alcanzar el puesto en que hoy se halla. Ingeniero erudito, el pensamiento, á su oscuro carácter, avasalla. Mientras otros se exhiven sin talento, el observa, medita, juzga y calla, siendo un diamante que nadie ha conocido, porque mostrar su brillo no ha querido.

CHARADA.

Primera es nombre latino del género masculino. Es segunda conjunción que se usa con profusión. Tercia y primera los venden, donde tabacos espenden, El todo, que aquí te exhivo, es hoy, el Dios de Almazán, y allí, te lo enseñarán en forma de hijo adoptivo.

(La solución en el número próximo.)

Solución de la charada anterior.

SO-RIA.

BURGO DE OSMA: IMP. DE LA VIUDA DE MARTIALAY.

SECCION DE ANUNCIOS.

GARANTIA POSITIVA.



TODOS LOS MODELOS

Á 10 RS. SEMANALES sin mas anticipo.

10 por 100 de descuento al contado.

Hilos de algodón.-Torzales de seda.

Agujas.-Aceite.-Piezas sueltas

y accesorios para toda clase de costura.

ENSEÑANZA GRATIS Á DOMICILIO.

SORIA

52.—Collado.—52.

AGENCIA DE NEGOCIOS

DE

CIPRIANO CACHO CABELLO.

SORIA.

Sin otro gasto para los Ayuntamientos, que el premio del MEDIO por ciento de las sumas que perciban; esta Agencia se encarga de la facturación y liquidación de cuantos créditos la correspondan, pudiendo nombrar uno ó dos individuos de su seno que la perciban. Tambien se les facilitarán gratis, notas detalladas de las cantidades que tengan derecho á percibir en metálico y valores, de lo emitido, cobrado y pendiente y cuanto les sea necesario para conocer de una manera clara y positiva su estado económico, por lo que respeta al 80 por 100 de sus bienes vendidos.

EL PLATERO DIAMANTISTA

Y GRABADOR EN PIEDRAS FINAS,

JUAN SANCHEZ ISIDRO

Hace bonitos enlaces en toda clase de piedra de sortijas, medallones y sellos para lacre.

Dora á fuego y galvanismo alajas del culto, las construye y compone. Hebillas desde 30 rs. en adelante.

Compra antigüedades de arte, plata, oro, platino, y coral.

Enseña á conocer las monedas falsas vendiendo los utiles necesarios, instruccion, Piedra, toque y ácidos por 24 rs.

En este taller se construyen toda clase de alhajas desde el más ínfimo precio hasta el más elevado habiendo trabajado en los primeros talleres de Madrid y contando con elementos hasta la altura de los primeros de España.

NOTA. En este establecimiento hay tambien lápidas para enterramientos de Carrara y Beljica; graba toda clase de inscripciones, encargándose de su colocacion con cristales y marcos de metal.

PLAZA DE SANTO DOMINGO NÚM. 3.

ODONTOLOGIA.

El Profesor en Medicina y Cirujía Dental D. Abel Serrano, se ha trasladado á Soria, Calle de la Claustrilla núm. 9; habiéndonos dejado un depósito en esta, de su Elixir Dentífico vegetal (el que tan buenos resultados les ha dado á las personas que lo han usado) en casa de D. José Gimenéz Subdelegado de Farmacia, en esta villa.

VENTA.

En la jurisdiccion de Pedraja de San Estéban, y sobre las aguas del Duero, se vende un molino arinero de la propiedad de Clemente Herrero, con quien puede tratar el que quiera comprarle.

SUBASTA VOLUNTARIA.

De una heredad compuesta de 18 pedazos de tierra de secano, de 1.ª, 2.ª y 3.ª calidad, sita en término de Barcones, que miden en junto 12 fanegas, 1 celemin y 3 estadales de marco nacional. Tendrá efecto á las 12 del dia 27 de Marzo del año actual, en la villa del Burgo de Osma, ante el Notario D. Ramon Alonso, bajo el tipo de 4,500 pesetas, sin que se admita postura inferior, debiendo los licitadores depositar previamente el 2 por 100 de dicha suma, destinado para la indemnización de perjuicios en su caso.—Burgo de Osma 26 de Febrero de 1883.—El dueño, —Santiago Gil, —El Notario — Ramon Alonso.

PABLO HUERTAS

TINTORERO QUÍMICO Y QUITAMANCHAS

BURGO DE OSMA, CALLE MAYOR NÚM. 26.

Soria, Sastrería de Ortega.

Se tiñen y limpian, con la mayor perfeccion, prontitud y equidad, toda clase de trages de caballeros, señoras y niños; paletós, pantalones, capas y chalecos; vestidos, mantones, pañuelos, cintas, y cualquiera otra prenda de vestir, sea de la clase que quiera.

Tambien se dá lustre y se limpian toda clase de paños, mantones etc., etc.; para cuyas operaciones hay preparadas varias prensas con arreglo á los adelantos modernos.

Acudid á mi tintoreria, y quedareis satisfechos.

AGENCIA DE NEGOCIOS

DE

VICENTE GARCIA ZORNOZA,

Calle de las Fuentes, núm. 8. Soria.

Esta Agencia tiene el gusto de participar á los numerosos Ayuntamientos y particulares, de los que tiene la honra de ser Apoderado, que ha terminado de remitir á cada uno el extracto de su cuenta corriente, correspondiente al finado año de 1882; á fin de que examinando las se enteren de si sus apuntes van conformes con los que lleva esta Casa.

Por lo tanto, si alguna Corporacion, ó particular, no ha recibido el referido extracto de cuenta, se le ruega lo participe á esta Agencia, para remitirle inmediatamente otro ejemplar.

DEVOCIONARIOS.

Hay un buen surtido de devocionarios y Semana Santa, desde 2 á 100 reales, librería Plaza mayor 4.

# DE LA PROPAGANDA.

## DISCURSO PRONUNCIADO EN EL SENADO

por el Excmo. Sr. D. Manuel Ortiz de Pinedo,

### EN DEFENSA DEL FERRO-CARRIL DE VALLADOLID A CALATAYUD POR SORIA.

No voy á ejecutar un acto público ni de oposición; consideraciones de un carácter jurídico y la necesidad, siempre grata para mí, de defender y amparar los intereses de la provincia de Soria, que tengo la alta honra de representar en esta Cámara, me obligan á impugnar una Real orden emanada del Ministro de Fomento, que á mi juicio entraña una infracción manifiesta de las leyes de obras públicas y ferro-carriles, y que vulnera la facultad que en esas mismas se reserva el Poder legislativo para otorgar cierta clase de concesiones. La apreciación parecerá algo grave por los términos absolutos en que la he formulado; pero ¿cómo considerar de otra manera una Real orden que concede un ferro-carril de 250 kilómetros á un particular, sin subasta, con la declaración de utilidad pública, con los beneficios de la ocupación del dominio público para el transporte de los viajeros y el tráfico de mercancías, con todas las condiciones de una línea de servicio general? ¿Cómo puede hacerse esto? ¿Qué remedio ofrece? Puntos son ambos de los que he de ocuparme con gran moderación y prudencia.

Señores, antes de continuar en el uso de la palabra, debó declarar, que dejó á salvo la rectitud de intención y la buena fé que reconocen el Ministro que ha dictado esa resolución, en que se ha cometido un error de derecho, por la tramitación defectuosa é irregular, impresa al expediente, antes de llegar á la resolución definitiva.

Señores Senadores, todos los vicios, todos los males de la Administración proceden y se originan en la falta de cumplimiento de las leyes. ¿Y qué sirve que hagamos leyes buenas, sábias y previsoras, si falta luego valor, entereza y severidad para cumplirlas y hacerlas cumplir?

Un orador ilustre, profundo conocedor de los vicios de nuestra Administración, decía no ha mucho en un elocuente discurso, cuyo tema era: *Costumbres administrativas. — Contratos de obras públicas*: «Tenemos un estado de derecho, que forman nuestras leyes, que encanta por su mecanismo, por su previsión; y un estado de hecho, que forman nuestras prácticas, nuestras corruptelas, y que debiera afligirnos, porque anula y hace ilusorio el anterior.» ¿De qué sirve, decía este orador, que todas las Constituciones con sangren de una manera más ó ménos explícita el ejercicio de los derechos individuales, si éstos quedan luego á merced de la arbitrariedad gubernativa, que hemos convertido en principio de Gobierno? ¿De qué sirve que hayamos hecho una ley electoral modelo donde están garantidos el ejercicio del sufragio, el derecho que las oposiciones tienen para enviar sus representantes á las Cámaras, si al ponerla en práctica la hemos acompañado con los abusos de la influencia electoral, las listas de los candidatos ministeriales por orden alfabético, y hemos vuelto á ofrecer el doloroso espectáculo de gobernadores premiados porque han hecho triunfar las candidaturas adictas y de gobernadores destituidos porque no han tenido tan buena fortuna?

Pues esto que sucede en el orden político se reproduce en el orden administrativo. En él tenemos también un estado de derecho inmejorable y un estado de hecho deplorable.

El orador á que me refiero añadía: «Las Cortes, en 1877, establecieron por medio de una ley el plan general de carreteras. Todo el mundo creyó que aquellas obras eran las que habian de construirse con toda preferencia, porque respondian á estudios anteriores, aten-

dian intereses generales y á la obligación de repartir por igual los recursos del Estado entre todas las provincias. Pues las que se construyen con preferencia son las que han venido despues á satisfacer necesidades electorales de distrito, necesidades particulares del que tuvo la fortuna de hacer pasar una proposición de ley, contando con la apacible bondad del Gobierno, que abandona constantemente la defensa de las leyes generales.»

Citaba entre otras, como ejemplo de sus afirmaciones, este distinguido estadista la carretera de Málaga á Cádiz, y por haber visto un puente de costosa construcción, que aguarda, sobre un campo erial, á que salgan á subasta los dos trozos que han de unirle por cada uno de sus extremos, y lo que es peor, que aguarda el río, que no pasará ya por bajo de sus arcos, porque durante sus obras ha sufrido una desviación importante y marcha por otro cauce murmurando de la formalidad de la Administración pública.

Pues esto que pasa con el plan general de carreteras, acontece con el plan general de ferro-carriles. En 1870, las Cortes establecieron el plan general de ferro-carriles, teniendo presentes los informes de los cuerpos facultativos y una Memoria redactada por una Junta de eminencias en la materia, que presidió el inolvidable Sr. Marqués del Duero. Creyó todo el mundo que con aquél plan habian quedado satisfechos todos los intereses, atendidas todas las necesidades, y que sería respetado por todos los partidos. No sucedió así: la iniciativa parlamentaria comenzó á dar al traste con ese plan, y los abusos antiguos reaparecieron en mayor escala. Esto trajo, andando el tiempo, la natural reacción, y bajo su influjo se discutieron y votaron las bases para una legislación de obras públicas en 1878. Con arreglo á estas bases se hizo la ley de ferro-carriles de Noviembre de 1877. Necesito exponer algunas consideraciones sobre los preceptos fundamentales de esta ley, que considero vulnerados por la Real orden de que más adelante habré de ocuparme.

Son objeto, de esta ley, dice el art. 1.º, todos los ferro-carriles, cualquiera que sea el sistema de tracción empleado. Es, pues, una ley sustantiva que comprende toda la materia de ferro-carriles.

El art. 2.º divide los ferro-carriles en dos clases: unos de servicio general y otros de servicio particular. Son de servicio general los que se entregan á la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías, y de servicio particular los destinados á la exclusiva explotación de una industria determinada ó al uso privado. Era preciso determinar cómo se habian de incluir en la red general que se establece luego por el artículo siguiente, donde se enumeran todos los ferro-carriles que la componen, las nuevas líneas férreas cuando las necesidades del comercio, de la industria y de la producción las reclamasen. Y para subvenir á esta necesidad, dice el art. 11: «Cuando se haya de construir una línea de servicio general por los particulares ó por una compañía, deberá preceder siempre á la concesión una ley que establezca las condiciones con que ésta deba otorgarse.»

Quedaba otro problema, y era el de saber cómo habia de funcionar la iniciativa parlamentaria cuando se tratase de ferro-carriles solicitados por particulares ó por compañías; y para establecer respecto de esto un procedimiento claro, dice el art. 28 que cuando llegue este

caso se acudirá al Ministro de Fomento; allí se dará al expediente el curso que corresponda, oyendo á la Junta superior consultiva, y cuando se halle en estado de producir un proyecto de ley, el Ministro lo presentará á las Cortes.

Así quedó constituido lo que podemos llamar el estado de derecho. Pero vino en seguida el estado de hecho. La iniciativa parlamentaria pasó por encima de la ley, y cuando ésta llevaba muy pocos meses de existencia, se presentó ya una proposición de ley, pidiendo la inclusión en el plan general de una nueva línea férrea, contraviniendo así lo dispuesto en el art. 28. El Ministro de Fomento á la sazón, no tuvo energia bastante para oponerse, y apenas pasó la primera proposición, vinieron otras muchas. Entonces el partido constitucional, ocupando los bancos de la oposición, pidió un día y otro el cumplimiento de la ley. En el Senado formuló protestas elocuentes contra la iniciativa parlamentaria, y un orador distinguido y muy competente en materia de administración declaró que cuando su partido viniera al poder la ley se cumpliría.

Vino al poder el partido constitucional, y apenas se abrieron las Cortes un gran número de proposiciones de ley relativas á carreteras y ferro-carriles, saludó su advenimiento á las esferas del Gobierno. El anterior Sr. Ministro de Fomento, lleno de nobles aspiraciones por impulsar las obras públicas, declaró con franqueza que no podia resistir la iniciativa parlamentaria, que la creía legítima; expuso sus doctrinas sobre la omnipotencia de los Parlamentos, sobre su facultad para establecer excepciones á las leyes generales, y concluyó manifestando que él no se opondría á ninguna proposición de ley pidiendo la concesión de una nueva línea férrea, siempre que existiera proyecto informado favorablemente por la junta superior consultiva, depósito para garantizar la construcción y plazo señalado en que las obras debian empezar y terminar.

No en todas las proposiciones se cumplieron estos preceptos rigurosamente. Este es el estado de hecho cuando llegó la resolución del expediente de que voy á ocuparme. Es decir, que en este momento la ley estaba ya quebrantada por la iniciativa parlamentaria, pero se conservaba todavía en pié la facultad que en ella se reserva á las Cortes para hacer las concesiones en que se otorga el beneficio de la declaración de utilidad pública y la ocupación del dominio público.

Y llego al caso que voy á exponer, al caso presente. En el plan general de 1870 se incluyó una línea de Valladolid á Calatayud, que debia atravesar la provincia de Soria. Por una ley especial de Enero de 1877 se concedió también á esta provincia una línea férrea que partiendo de Valladolid pasaba por Aranda de Duero y Soria y terminase en Calatayud, concediéndola como subvención lo equivalente á la cuarta parte de su presupuesto, siempre que éste no excediera del precio de 60.000 pesetas por kilómetro. La provincia de Soria, que ha contribuido durante treinta años á la subvención de todas las obras públicas hechas en España, saludó esta ley especial con gran júbilo, porque si hay alguna provincia que merezca disfrutar de algún modo de la protección del Estado, es la que tengo la honra de representar. Colocada en ese cuadrilátero que forman la línea del Norte y la de Zaragoza, ha quedado completamente aislada, sin que haya un solo kilómetro de ferro-carril que beneficie sus intereses. Su capital es una

de las tres ó cuatro que permanecen aún sin enlace con la red general de ferro-carriles.

Esa provincia, sin ejemplo en la resignación, laboriosa como pocas, sencilla en sus costumbres, sóbria como ninguna, lejos de clamar contra el abandono en que se la deja, ha contestado á los agravios levantando sus cargas religiosamente. Ella ha sufrido, por virtud del régimen liberal que tanto ama, lo que no ha sufrido ninguna otra. Ella ha perdido su antigua, numerosa, acreditada y rica ganadería, por la abolición de los privilegios de la Mesta, y sus montes por la ley de desamortización. Ella vive hoy de una misera é incierta cosecha de cereales, y sin embargo, pocas habrá que la excedan en exactitud en el pago de las contribuciones á costa de terribles sacrificios. Ha hecho más: con tan escasos recursos, ha llevado su intrucción á donde no han podido llevarla las provincias más ricas de España. Permitid que la consagre el recuerdo de cariño y admiración que merece por sus virtudes.

Pues bien: considerando yo que la ley especial que la concedía dicho ferro-caril había de ser ineficaz mientras no existiera un proyecto que demostrase no ofrecía dificultad la construcción de esa línea, sino que antes bien era una línea de gran porvenir, hice estudiar á mis expensas un proyecto modesto, económico, que aspiraba á recibir, en lugar de la subvención, el aprovechamiento de una faja de la carretera que podía ocupar, por llevar esta la misma dirección que el trazado señalado en la ley. Este proyecto fué informado favorablemente por la Junta superior consultiva de caminos y canales.

Una Compañía importante se hizo cargo de él, y consignó el depósito necesario, pidiendo que se sacase á subasta. Continuó la tramitación, y se puso de manifiesto para saber si había alguna otra Compañía ó particular que estuviesen dispuestos á mejorarle. Y en efecto; D. Antonio Marqués, dueño de un proyecto de Valladolid á Ariza que existía en el Ministerio de Fomento desde 1864, acudió pidiendo se tuviera su proyecto como mejora del de Valladolid á Calatayud espuesto al público.

Los antecedentes de este proyecto son estos. Aunque existía en el Ministerio desde 1864, la petición de concesión no fué formulada hasta despues de hallarse vigente la ley de ferro-carriles de 1877. Entonces fué cuando el dueño del proyecto pidió que se considerase el suyo como destinado á servir de base á la construcción de la línea de Valladolid á Calatayud, puesto que en 150 kilómetros llevaba una dirección paralela á la línea concedida por la ley. De modo que la primera vez que se formuló la petición reconoció el peticionario que debía someterse á la ley general de ferro-carriles vigente y que su línea era una línea de servicio general. Quedó sin curso aquella solicitud, y el peticionario volvió á acudir al Ministro de Fomento para que presentase un proyecto de ley á fin de incluir en el plan general la línea de Valladolid á Ariza. También quedó sin curso esta nueva instancia, y por último se presentó en el Congreso una proposición de ley pidiendo se autorizase á D. Antonio Marqués para construir, sin subvención de ningún género, una línea de Valladolid á Ariza de servicio general, y con la declaración de utilidad pública para la expropiación forzosa.

Este era el estado de los dos expedientes cuando el negociado debía informar acerca de la exposición del Sr. Marqués pretendiendo se considerase su proyecto como mejora del de Valladolid á Calatayud por Soria.

Estoy, pues, en el momento en que tengo que hacerme cargo de la nota del negociado causa de la perturbación producida en este asunto, y de las infracciones de la ley de ferro-carriles y de obras públicas á que ha dado lugar.

El negociado, con verdadera ofuscación, pues no lo atribuyo á ninguna otra causa, en vez de informar al Ministro sobre el caso concreto de si debía ó no considerarse la línea de Valladolid á Ariza como una mejora de la de Valladolid á Calatayud, olvida por completo el objeto, reseña los antecedentes de todas las peticiones del Sr. Marqués y concluye planteando la cuestión de si puede ó no concederse la aprobación de dicho proyecto y la declaración de utilidad pública.

Antes de plantear esta cuestión, reconoce el negociado que la única legislación aplicable á la petición del Sr. Marqués es la ley general de ferro-carriles. Despues de reconocerlo así, consigna una declaración que he de leer íntegra porque forma singular contraste con la serie de contradicciones en que cae despues, para proponer lo que no podía nunca esperarse que propusiera: la infracción de las mismas leyes que señalaba como aplicables al caso.

Dice el párrafo á que me refiero:

«Aplicando esta legislación al presente caso, se ve

que el ferro-carril de Valladolid á Ariza no está comprendido en el plan general (art. 4.º de la ley.) pero que es de la clase de aquellos que por su importancia alcanza á prestar un servicio público y se halla comprendido en el art. 64 de la ley y en los 75, 76 y 77 del reglamento.»

Este artículo exige la presentación de un proyecto de ley.

Despues de consignar de esta manera tan terminante el precepto legal, ¿qué hizo el negociado? Ocuparse en una crítica de la ley de ferro-carriles; establecer un estudio comparativo con la de expropiación forzosa por causa de utilidad pública; reunir todos los ejemplos que le sugirió su obcecada fantasía para demostrar que la segunda ha derogado la primera, y que es la única que puede y debe aplicarse cuando se trate de la declaración de utilidad pública; es decir, que se arrogó las facultades del Poder legislativo para interpretar la ley que declaró derogada despues de haber consignado que debía aplicarse al caso, y concluyó tras una larga disquisición jurídica proponiendo la aplicación de una ley posterior, por parecerle que conduce mejor á su doctrina singular de que puede hacerse una concesión de una línea de 250 kilómetros sin necesidad de acudir al Poder legislativo.

Por virtud de un trabajo tan extraño, tan contrario al órden dialéctico en la manera de formularlo y á las disposiciones vigentes que rigen en la materia; por virtud de esta confusión, el negociado opina en resumen, que en cuanto á la declaración de utilidad pública de la línea, puede hacerla el Ministro de Fomento, sin acudir á las Cortes, por resolución administrativa; que en el estado actual del expediente, no hay inconveniente en que se haga la declaración de utilidad pública y se apruebe la autorización; que tampoco lo hay en otorgar la concesión, prévia la aprobación del pliego de condiciones y su aceptación por parte del peticionario. Consigna, pues, estas tres conclusiones; todo lo que prohíben la ley general de ferro-carriles y la de obras públicas.

Así olvidaba el negociado que el Ministro había hecho declaraciones contrarias en el Parlamento de respeto á su prerrogativa, y que solamente obrando en contradicción con ellas podía conceder la línea de Valladolid á Ariza con todos los beneficios que solamente puede otorgar el Poder legislativo. Y así como de pasada, para que todo sea extraño en este trabajo, el negociado advierte en una nota final, que por si puede influir en la resolución que se adopte, ha sido presentada una proposición de ley en el Congreso relativa á la concesión de este ferro-carril sin subvención alguna.

De modo que cuando estaban conociendo de esa petición los Cuerpos Colegisladores, el negociado cita las proposiciones, como si entendiese que esto no tenía importancia y que la Administración podía resolver sobre esa misma petición, reproducción de lo mismo que tenía solicitado el Sr. Marqués al Ministerio para sejetarse á las leyes vigentes.

El expediente pasó á informe de la sección de Fomento del Consejo de Estado. Y aquí llego á un punto en extremo delicado para mí, porque nadie me gana en respeto y en consideración á ese alto cuerpo consultivo; pero yo me veo obligado hoy á hacer la crítica de su dictámen, colocando por encima de mis respetos y consideraciones el cumplimiento ineludible de mi deber.

La sección de Fomento de ese alto cuerpo adoptó los mismos puntos de vista, y cometió el error inexplicable de hacer suyas las ideas raras y extravagantes del negociado y de redactar un dictámen en el que se establecen las mismas conclusiones: que la concesión de un ferro-carril, que no puede dudarse que es de servicio general, puede hacerse sin el concurso del Poder legislativo; que la declaración de utilidad pública puede hacerla también la Administración; que á ella compete otorgar el beneficio de ocupación del dominio público, y que no hay para qué atender en este caso á ninguno de los artículos de la ley general de ferro-carriles, que reservan únicamente á las Cortes la facultad para hacer esta clase de concesiones. Pero ¿qué fundamentos invoca la sección de Fomento del Consejo de Estado para llegar á tan extrañas conclusiones? Yo no quiero exponerlos, por temor á cometer una inexactitud que me haga faltar á la más estricta equidad, y prefiero leer los párrafos más importantes del dictámen.

Dicha sección, despues de reconocer que no puede aplicarse á la resolución de este expediente más que lo dispuesto en los artículos 68 y siguientes de la ley general de ferro-carriles, dice: «Estando este precepto en contradicción manifiesta con lo dispuesto en el párrafo 2.º del art. 10 de la ley de expropiación forzosa, que confiere al Gobierno por medio del Ministro respectivo hacer dicha declaración cuando la obra interesa á varias provincias, como sucede en el presente caso; la sección ex-

pondrá las razones que le asisten para creer que este artículo ha derogado el correspondiente de ley de ferro-carriles, como ya también ha demostrado el negociado.»

No viene, como era de esperar despues de esta afirmación, un trabajo extenso y luminoso en el que la sección se ocupe, con la competencia ilustración y saber que reconozco á sus dignos individuos, en demostrar que esa derogación existe. Las razones que enuncia están reducidas á las que contienen los siguientes párrafos:

«A más de los argumentos que esto aduce, fundados en que la ley de expropiación forzosa es posterior á la de ferro-carriles, y en que el art. 65 de aquella deroga todas las leyes, decretos, reglamentos ú órdenes que sean contrarias á la misma, existe en favor de esta interpretación otra razón primordial, si se atiende á que se trata de una materia cuyo total planteamiento y desarrollo constituye el objeto propio y exclusivo de la ley de expropiación forzosa, por lo que debe ser aplicada con preferencia á cualquier otra disposición, ya general, ya particular, que incidental é inconexamente hable del mismo asunto, como sucede con el citado párrafo 2.º del art. 68 de la ley de ferro-carriles.»

Si yo no hubiese pasado ya por la pena de ver escritos estos párrafos y consignadas estas opiniones, hubiese negado siempre que emanaban de la sección de Fomento del Consejo de Estado. Porque ¿cómo puede asegurarse que la ley de expropiación forzosa es la única que rige ya en materia de ferro-carriles, que á ella han pasado todas las disposiciones de la ley técnica de Noviembre de 1877? ¿Cómo es posible que una ley adjetiva como es la de expropiación forzosa, que una ley de procedimiento, derogue una ley sustantiva, y que ésta se califique de inconexa y accidental? ¿Inconexa y accidental la ley general de ferro-carriles? ¿Es por acaso la expropiación forzosa más que un accidente de esa misma ley, donde la facultad para hacer las concesiones es lo esencial? Yo entiendo (salvo los respetos que me merecen hasta las flaquezas de la sabiduría) que la sección debía haberse tomado la molestia de estudiar los antecedentes de la ley de expropiación forzosa antes de establecer esta interpretación; interpretación que le está prohibida en la materia, porque la interpretación auténtica que en este caso ejerce la sección de Fomento del Consejo de Estado es una interpretación que no puede ejercer, que está reservada únicamente al mismo Poder legislativo, del cual emanan las leyes.

Regla fundamental es desde que se consignó en el Digesto que sólo el Poder de donde emanan las leyes es el que puede ejercer la interpretación auténtica, á la manera que los tribunales de justicia ejercen la usual por medio de sus fallos: pero ejercer la interpretación auténtica, como la ejerce el Consejo de Estado, sobre todo en un expediente en que no se le consulta sobre la ley de expropiación forzosa, en concordancia con la de ferro-carriles sino únicamente sobre si un proyecto de vía férrea puede considerarse como mejora de otro proyecto; es cosa que no esperaba ver, que tal vez se registre como único ejemplar en los anales de nuestra Administración.

Si la sección de Fomento del Consejo de Estado hubiese examinado los antecedentes de la ley de expropiación forzosa, ¿qué habría visto en ellos? Cómo nació y se desarrolló dentro del Parlamento esta ley, á la que considera como derogatoria de la de ferro-carriles; habría visto que la ley empezó por una proposición del Diputado Sr. Danvila, cuya fecunda iniciativa legisladora todos conocemos. Esa proposición figuraba entre 10 ó 12 que aquel Diputado presentó en un mismo día. El Ministro de Fomento de entonces manifestó que no se oponía á que se tomara en consideración, porque existía ya la ley de bases para la legislación de obras públicas, con arreglo á la cual habian de publicarse pronto las dos leyes á que las bases debían servir de información necesaria.

Pues en esta proposición de ley, que es anterior á la de ferro-carriles de 1877, incluía el Sr. Danvila entre los expedientes de expropiación forzosa por causa de utilidad pública «los de construcción de carreteras, de caminos provinciales y vecinales, de hierro, tranvías y de servicio particular.» Cuando esta proposición andando el tiempo llegó á ser ley, ¿qué fué lo primero que hizo la Comisión que dió dictámen sobre ella? Suprimir el artículo que acabó de leer relativo á las carreteras generales, caminos de hierro y tranvías, por considerar que la expropiación relativa á estos expedientes estaba ya incluida en la ley general de ferro-carriles, que es la única que podía consultarse en la materia, que es la única por cuyas disposiciones debían regirse todos los expedientes sobre esta clase de concesiones. De modo que si la sección hubiese consultado los antecedentes de esa ley que considero como derogatoria de la de ferro-

arriles, habriase persuadido de que estaba fuera de la jurisdicción de la ley posterior todos los expedientes de declaración de utilidad pública relativos á ferro-carriles, que no podía dar á su interpretación el alcance que se propuso darle. Pero yo voy más allá en mi crítica, y quiero ver si aún admitiendo solamente como hipótesis que la ley de expropiación forzosa ha derogado la general de ferro-carriles, ha podido proponer la sección el alto cuerpo consultivo la concesión, sin el concurso del Poder legislativo, del ferro-carril de Valladolid á Ariza.

Decía la sección en su dictámen que podía concederse con arreglo al párrafo 2.º del art. 10 de la ley de expropiación forzosa por causa de utilidad pública. Veamos qué dice la ley que se invoca:

«Art. 10. La declaración de que una obra es de utilidad pública será objeto de una ley cuando en todo ó en parte haya de ser con fondos del Estado ó cuando sin concurrir esta circunstancia lo exija su importancia á juicio del Gobierno.»

El trámite previo que establece esta disposición legal es el de declaración de importancia. Sin llenar este requisito, sin apreciar la importancia, no puede procederse á hacer la concesión por la Administración; y si la importancia es de tal naturaleza que exige una ley, el Ministro debe llevar el proyecto á las Cortes. ¿Cómo es posible dejar de conceder esta importancia á una línea férrea de 250 kilómetros, que atraviesa el territorio de cuatro provincias, que tiene una gran importancia militar porque marcha sobre el Duero, una línea que pone en comunicación el este con el Oeste de España, y que está llamada á ser el trozo de la gran transversal que ha de unir con el tiempo á los dos mares si llegare á construirse? ¿Para cuándo deja la importancia la sección del alto cuerpo consultivo? ¿Cómo no recomendar al Ministro la necesidad de apreciar esta importancia de evacuar esta apreciación previa antes de proceder á la concesión? ¿Pues sin decir nada de la importancia ó no importancia de la línea, la sección del Consejo de Estado invoca el párrafo 2.º, sin tener en cuenta lo que dispone el 1.º, con arreglo á él propone que se puede hacer la concesión. ¿Qué dispone el párrafo 2.º? ¿Qué cuando una obra interesa á varias provincias puede el Gobierno hacer la concesión? ¿Pero la obra de que se trata en ese párrafo es un ferro-carril? ¿Hay en el espíritu, en la letra de ese párrafo algo que dialécticamente pueda conducirnos á suponer que pasen á la Administración pública todas las facultades que los Cuerpos Colegisladores se han reservado en la ley de obras públicas y en la de ferro-carriles? ¿Puede llevarse la interpretación por parte de este alto cuerpo consultivo á campos tan oscuros, á extremos tan increíbles, y sin fundamento legal en que apoyarse, llevarla hasta opinar que esta ley de procedimiento, no relacionada con la anterior, técnica, sustantiva, compleja con su reglamento propio, la ha derogado sin embargo en sus disposiciones fundamentales? ¿Qué tiene que ver la materia de concesión con la de expropiación? ¿Pues cuándo deroga la posterior á la anterior sino cuando es ley sobre la misma materia? ¿Cuándo la deroga sino cuando expresamente aparece así de su letra y de su espíritu? ¿Para qué sirven las leyes posteriores sino para completar las anteriores en todo aquello en que expresamente no aparecen derogadas? ¿Por dónde la ley de expropiación forzosa, que en todo caso puede ser una ley complementaria de la de ferro-carriles, ha de poderse elevar á la categoría de ley derogatoria de aquella? Con este dictámen vino el expediente á Fomento, y el Ministro acordó oír al Consejo de Estado en pleno. Noticiosa entonces la representación del ferro-carril de Valladolid á Calatayud por Soria de que se proponía la concesión sin el concurso del Poder legislativo, acudió al Ministerio de Fomento con una reverente exposición, haciéndole presente que este asunto era de la competencia del Poder legislativo y que obraba en el Congreso la petición de la línea de Valladolid á Ariza, en la que el mismo peticionario reconocía que por ser de servicio general, solo las Cortes podían otorgarle la declaración de utilidad pública, y anunciaba al Ministro el conflicto que podía originarse entre ambos poderes, entre la Administración pública y el Poder legislativo, si por caso, cuando la primera concediese por Real orden el ferro-carril, el Congreso en uso de su prerrogativa, acababa desestimar la petición de la línea de Valladolid á Ariza, añadiendo que la mayoría de la Comisión nombrada para dar dictámen sobre esta petición le había reaccionado ya en sentido negativo, proponiendo que se desestimara la concesión del ferro-carril de Valladolid á Ariza, por estar amparada por las leyes la línea de Valladolid á Calatayud, llamada á servir más ventajosamente los intereses de la provincia de Soria y de las demás provincias, por ser la línea adoptada por la ciencia

después de profundos estudios facultativos. Al día siguiente presentó D. Antonio Marqués otra instancia al Ministerio de Fomento, en la que se da por informado de lo que se dice en la anterior; lo rebate á su manera, y pide que continúe la sustanciación del expediente.

Acerca de cómo pudo enterarse tan pronto el solicitante no he de decir una palabra; pero es lo cierto que ambas instancias pasaron al Consejo de Estado. Este las tomó en consideración al emitir su dictámen en pleno, y después de hacer suyas las conclusiones de la sección de Fomento, introduce una aclaración importantísima acerca del carácter que debe darse á la concesión del ferro-carril de Valladolid á Ariza.

Dice el Consejo de Estado en pleno « que en este expediente no se trata de conceder una línea de servicios general, sino de servicio particular, con destino también á uso público, con lo cual cae por su base la instancia del director general del Crédito de ferro-carriles, que parte, como se ha visto, de un error manifiesto, y desaparece también el conflicto de atribuciones que infundadamente se anunció, porque sin perjuicio de las facultades del Poder legislativo para declarar de servicio general la línea de Valladolid á Ariza, puede la Administración concederla sin este carácter, pero sin subvención con arreglo á la legislación hoy vigente.» De modo que el Consejo de Estado acepta las doctrinas de la sección de Fomento, en cuanto según ellas puede la Administración conceder una línea de servicio particular con destino al uso público sin el concurso del Poder legislativo; pero reconoce que la declaración de servicio general no puede hacerla más que las Cortes, y que solo por este carácter de servicio particular y público es como puede la Administración otorgar la concesión del ferro-carril de Valladolid á Ariza. Vuelve al Ministerio el expediente con el informe del Consejo de Estado en pleno, se da cuenta al Ministro y no se le propone lo único que podía proponerse, aceptando el dictámen del Consejo de Estado, que es que sacase á subasta el ferro-carril de Valladolid á Ariza. ¿Pues cómo era posible que después de haber obtenido estos beneficios de utilidad pública y ocupación del dominio no cumpliera lo que dispone los artículos 14 y 15 de la ley de obras públicas? El 14 dispone « que ninguna obra pública para cuya explotación sea necesario ocupar otra del Estado, provincia ó pueblos, pueda concederse sin previa licitación.» Dispone á su vez el art. 15 « que si la obra hubiese de causar perjuicio al referido uso ó afectarle de cualquier modo, procederá concederle la licitación pública, versando ésta sobre la rebaja en las tarifas de aplicación ó sobre el que valor de antemano se fije de la parte de dominio público que habrá de cederse.» Pues este expediente, que había pasado ya por encima de la ley de ferro-carriles infringiendo sus disposiciones más fundamentales, por un error de derecho, incurre también en la infracción de los dos artículos de la ley de obras públicas que acabo de citar. El Ministro resolvió de acuerdo con el Consejo de Estado en todas sus partes, y esta resolución produjo la Real orden de 27 de Julio de 1882. ¿Quedaba algo que temer en este expediente, algo en perjuicio de la ley de ferro-carriles y de obras públicas? ¿Era posible un nuevo error sobre los cometidos? Pues por más que haya producido sorpresa al Senado, aún debían ser vulneradas de nuevo esas leyes. ¿Y cómo lo fueron? Se redactó el pliego de condiciones, fué este aceptado por el peticionario y una vez obtenida su conformidad, se dictó la Real orden que he señalado al principio como objeto principal de mi impugnación, la cual está concebida en los siguientes términos.

«Ilmo. Sr.: Visto el expediente promovido por Don Antonio Marqués, con el fin de que se otorgue la concesión de un ferro-carril de Valladolid á Ariza: vista la Real orden de 27 de Julio último, por la que de acuerdo con el Consejo de Estado en pleno se declaró la procedencia de aprobar el proyecto correspondiente, declarar de utilidad pública la línea de que se trata y proceder así mismo al otorgamiento de la concesión: visto el pliego de condiciones particulares aprobado para el efecto por la Real orden de 3 de Octubre último y la tarifa de precios máximos de peaje y transporte que al mismo acompaña: vista la aceptación del referido pliego de condiciones suscrita por D. Joaquín Martínez Carrete, como apoderado del peticionario D. Antonio Marqués; S. M. el Rey (Q. D. G.) ha tenido á bien otorgar al indicado D. Antonio Marqués la concesión del ferro-carril entre Valladolid y Ariza, empalmando en el primer punto con la línea de Madrid á Valladolid, y en Ariza con la de Madrid á Zaragoza, con sujeción á la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877, al reglamento para su ejecución y al pliego de condiciones particulares aprobado por Real orden fecha 3 de Octubre último.» (20 de Diciembre de 1882.)

De modo que en vez de conceder á D. Antonio Marqués una línea férrea clasificada con arreglo á lo que disponen los artículos 1.º y 2.º de la ley general de ferro-carriles, se le concede una línea férrea inominada. Ya ha oído el Senado que la ley no admite más que los de servicio general ó particular, y que solo admite por el art. 68 el caso de que uno de servicio particular pueda pasar á prestar servicio público, exigiendo para que se le declare de utilidad pública en este caso la presentación de un proyecto de ley. Pues bien: según los términos de esta Real orden, se le concede á D. Antonio Marqués un ferro-carril que es preciso saber á cual de las tres categorías establecidas por la ley pertenece examinando su pliego de condiciones. Este viene inserto en la *Gaceta* á continuación de la Real orden y de los artículos que le forman; aparece que lo que se le ha concedido es un ferro-carril de servicio general, ni más ni menos. La omisión cometida en la Real orden es completamente inútil, porque la declaración está expresa en el pliego de condiciones.

Es éste una reproducción de todos los que se hacen cuando se trata de las líneas de servicio general. Por eso se le impone por el artículo 6.º el transporte de tropas, de la correspondencia pública, en los carruajes que para este servicio destina la Administración; por eso se le impone por el art. 8.º la conducción gratuita de presos y penados, á cuyo fin dispondrá del material móvil que el Ministerio de Fomento determine, oyendo á los Ministerios de Guerra y Gobernación.

Por eso se le impone por el art. 13 la única obligación que puede imponerse á las grandes líneas subvencionadas de servicio general, que es la de atenerse á lo establecido en el reglamento vigente de transportes militares y al que se publique cuando se haga esta clase de transportes. En lo único en que se diferencia este pliego de los de su clase es en que en todos ellos se consigna el tiempo por el cual se concede el ferro-carril, cumpliendo aquél precepto de la ley que establece que no pueden concederse más que por noventa y nueve años.

Y ¿en qué consiste esta diferencia? Pues, á favor de la línea de que me ocupo, en que no se fija el número de años y parece una concesión hecha á perpetuidad. Yo no conozco expediente más infortunado que éste y que contenga mayor copia de infracciones legales, que no califico más que de errores de derecho, por la intrincada sustanciación que se le ha impreso antes de llevarlo á la resolución definitiva. Se me dirá: «Es que no hay necesidad de clasificar un ferro-carril en la Real orden de concesión ni en el pliego de condiciones.» ¿Cómo se puede sostener esto, cuando tengo á disposición del Senado todas las Reales órdenes que conceden ferro-carriles de servicio particular, en las cuales se usa esta denominación y se repite luego en el pliego de condiciones, para que no pueda confundirse nunca con los de servicio general y sus concesionarios no puedan, fundados en esta omisión, pedir beneficios que la Real orden no ha podido concederles? ¿Qué remedio ofrece esto, decía yo al principio, publicada la Real orden y á la altura á que ha llegado este expediente? Pues el remedio que reclaman los altos intereses del Estado, la prerrogativa del Poder legislativo, vulnerada de un modo tan evidente, que es reconocer el error cometido y revocar esa Real orden para que se cumplan las disposiciones de la ley de obras públicas, y no se dé el ejemplo de conceder sin subasta á un particular una línea que viene pingüemente adornada de grandes beneficios. Sobre esos beneficios debe versar la subasta pública, y sobre que este acto es ineludible, no citaré más que un ejemplo al Sr. Ministro de Fomento: supongamos que la Compañía que tiene á su cargo la línea de Valladolid á Calatayud le pidiese á S. S. que la sacase á subasta sin subvención; ¿qué haría S. S. Sacarla á subasta, porque á favor de ella está la declaración de utilidad pública consignada en la ley y la ocupación del dominio del Estado; y si la línea de Valladolid á Calatayud sin subvención, amparada por aquellas leyes, necesita la subasta, cumpliendo las disposiciones de la ley de obras públicas, ¿es admisible que deje de necesitarla la línea de Valladolid á Ariza? ¿Qué contradicción tan irritante aparecería entre estas dos concesiones? La amparada por las leyes objeto de una subasta; aquella acerca de la cual estaba conociendo el Poder legislativo cuando la Administración la otorgó en la forma que ha creído conveniente, concedida sin subasta de ninguna clase.

Otra reparación demanda esa Real orden, á la cual espero no se niegue el Sr. Ministro de Fomento, y es la de consignar en una Real orden aclaratoria de la misma que la línea concedida por la de 22 de Diciembre es de servicio particular y de uso público, porque solo con esta aclaración es como se podrá poner sus términos en concordancia con la consulta del Consejo de Estado.

Esta ocasion servirá también al Sr. Ministro de Fomento para corregir ese artículo, en el que no se especifica el número de años por que se ha hecho la concesion, y declarar que esta es por noventa y nueve años.

Espero, por último, que como reparacion á los intereses de la provincia de Soria, que estoy obligado á defender con gran celo, el Sr. Ministro de Fomento se sirva declarar que sea la que fuere la suerte de esa Real orden de concesion del ferro-carril de Valladolid á Ariza, no perjudica á la continuacion del expediente para sacar á subasta la línea de Valladolid á Calatayud por Soria. Esta declaracion á más de ser justicia, la demandan los intereses alarmados de la provincia que tengo la honra de representar, la demandan Soria y Calatayud, que entienden que mientras subsista esa Real orden y trascurren ó no los cuatro años para la construccion, podrá oponerse dificultad á continuar el expediente del ferro-carril de Valladolid á Calatayud, no obstante estar incluida la línea en la red general de ferro-carriles, y no obstante lo que dispone la ley especial de Enero de 1877.

Grande es la confianza que abrigo en las explicaciones que espero del Sr. Ministro de Fomento. ¿Cómo no he de abrigar esa confianza, si S. S. nos dijo ayer, contestando al Sr. Conde de Casa-Valencia, que estaba dispuesto á inspirarse siempre en sentimientos de rectitud y de estricta legalidad para mantener el cumplimiento de las leyes generales, no ya contra los abusos de la Administracion, sino contra la iniciativa parlamentaria? Su señoría debe agradecerme la ocasion que le ofrezco de mostrar ese amor que, con tanto placer mío he visto que profesa al cumplimiento de las leyes vigentes.

Comprendiendo la obligacion reglamentaria de entrar en la orden del dia y el cansancio de la Cámara, como he de contestar á dos discursos muy importantes, ruego al señor Presidente me reserve para mañana el uso de la palabra.

Pero no quiero que termine esta sesion sin declarar que no he tenido la menor intencion de ofender, ni siquiera de mortificar la delicadeza personal de ningun funcionario de aquellos que han intervenido en el expediente, y que reconozco como notoria. Lo que he hecho á sido declarar que solo por ofuscacion podia explicarme, dada la ilustracion de S. S., un dictámen que califico de erróneo al examinarlo.

Si esta declaracion no basta al Sr. Colmeiro retiro gustoso cualquier frase que S. S. considere ofensiva, porque repito que no he tenido intencion de ofender ni molestar á S. S. y á sus dignos compañeros; lo que he expuesto ha sido por la necesidad de impugnar una Real orden cuyos fundamentos y antecedentes no puedo aceptar.

Dicho esto, mañana me ocuparé con toda extension de los aspectos jurídicos que al hacerse cargo de mis observaciones han formulado los Sres. Colmeiro y Ministro de Fomento. Entre tanto entiendo que queda por tratar y resolver por parte de estos señores el problema jurídico que he planteado: á saber; si la ley de expropiacion forzosa ha despojado al Poder legislativo de la facultad que le conceden las leyes generales de ferro-carriles y obras públicas para otorgar las líneas de servicio general y de uso público. El problema no lo es para mí ni puede serlo.

Señores Senadores en el dia de ayer el Sr. Ministro de Fomento, mi digno compañero de profesion, con la habilidad que tiene acreditada en los debates forenses y parlamentarios, al contestar á mi desaliñado discurso, y sin duda con objeto de desvirtuar mis apreciaciones, suponía que influido yo por un celo excesivo en defensa de los intereses de la provincia de Soria, he estudiado el expediente con verdadero apasionamiento. Declaro que nunca he examinado un asunto con ánimo más sereno, con mayor imparcialidad, ajeno á toda clase de preveniciones.

«No de otro modo, decía S. S., se explica que al impugnar el Sr. Ortiz de Pinedo la resolucion ministerial objeto de su interpelacion, olvide los principios de la escuela á que pertenece. Segun los principios de S. S., el interés público es al que debe consultarse siempre cuando se trata de obras públicas y de promover y desarrollar la riqueza del país, y éste interés debe colocarse por encima del rigorismo de las prescripciones legales.» El argumento tiene fuerza aparente, pero ninguna real. ¿Olvida el Sr. Ministro que estoy impugnando una Real orden dentro del derecho vigente? ¿Qué idea formaría el Senado de la oportunidad y de la pertinencia de mis argumentos, si al combatir la Real orden la hiciese en nombre de los principios de la escuela á que pertenezco? Reclamo contra una infraccion legal, y al hacerlo, no puedo menos de citar la ley que considero infringida.

Obligado estoy á prescindir por completo de mis principios políticos y administrativos, de las doctrinas de la escuela democrática, que no es ésta una discusion académica y teórica, ni siquiera de derecho constituyente, sino una interpelacion en que debo ceñirme estrictamente al criterio legal que informan las leyes que invoco como vulneradas.

Pero aún en el caso presente, quien sostiene el criterio liberal no es el Sr. Ministro de Fomento, sino el Senador que tiene la honra de dirigir su palabra á la Cámara. Impugno la Real orden emanada del Ministerio de Fomento, que concedió á un particular sin subasta un ferro-carril de 250 kilómetros, con todas las condiciones de los ferro-carriles de servicio general, porque entiendo que esa concesion no ha podido hacerse más que por medio de una ley. ¿Cuál es el sentido de mi impugnacion? La defensa de la prerogativa del Parlamento frente á frente de lo que considero una usurpacion de parte del Poder administrativo.

Defiendo el principio parlamentario frente á frente del despotismo ministerial. No soy en verdad el que merece la calificacion de no seguir un criterio liberal que esté más ó menos relacionado con la escuela en que milito.

Desembarazado de estas consideraciones generales, importa mucho que puntalicemos el caso de que se trata, para que el Senado pueda apreciarle en toda su gravedad y trascendencia.

No estoy preocupado en este asunto; con criterio verdaderamente imparcial sostengo que lo que entraña esa Real orden es una verdadera usurpacion de atribuciones y facultades que corresponden única y exclusivamente al Poder legislativo, y que hay aquí cuando menos un conflicto entre los Poderes públicos, que es preciso resolver para que no vuelva á reproducirse. El caso es el siguiente: el expediente del ferro-carril de Valladolid á Calatayud por Soria corria el trámite de hallarse de manifiesto por treinta dias para saber si algun particular ó Compañía estaba dispuesto á mejorarlo. En este trámite administrativo acudió D. Antonio Marqués al Ministerio de Fomento, como dueño de otro proyecto de Valladolid á Ariza, pidiendo que se tuviera el suyo como mejora de aquella otra línea. Tengo aquí la exposicion del petionario, en la cual se hace consistir la mejora en que puede la Administracion conceder sin subvencion esta línea desde Valladolid hasta el Burgo, en que ambos trazados llevan una direccion paralela y con subvencion desde el Burgo, á Calatayud; y como segun el petionario, esto representaba la economía de la mitad de la subvencion á favor del Gobierno, entendia que era una verdadera mejora y que debia dividirse la concesion entre las dos Compañías.

Proponia también, como otra solucion para el caso de que no se adoptase la anterior, que le concedieran la línea de Valladolid á Ariza, con obligacion de construir el ramal desde Almazán á Soria, con la subvencion correspondiente al número de kilómetros que comprende este trayecto, y concluía solicitando que su instancia se tramitara con arreglo á la ley general de ferro-carriles y á lo dispuesto en el reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Sobre esta peticion, redactada en términos tan precisos, debió emitir dictámen el negociado; ¿y qué hizo? Prescindió por completo de lo que disponen los artículos 39 y 40 del reglamento; prescindió de la peticion del Sr. Marqués, y suscitó una cuestion (sin instancia de parte) relativa á saber si podía ó no otorgársele la concesion al dueño del proyecto de Valladolid á Ariza. De modo que en vez de cumplir lo que disponen los artículos del reglamento, de que no se podía prescindir, se dió al expediente un curso que no podía dársele, una direccion que no solicitaba nadie, contraria á la procedente.

Los artículos á que me he referido dicen así:

Artículo 39 del reglamento: «Si dentro del tiempo hábil (es decir, de los treinta dias) que se prefija en el art. 17 del presente reglamento se hubieren presentado una ó más peticiones de concesion para una misma línea, se hará para cada uno de los proyectos admitidos la confrontacion que se menciona en el art. 18, asi como la informacion que se prescribe el 24 del reglamento de la ley general de obras públicas, informacion que en este caso deberá extenderse á la comparacion entre los proyectos presentados para examinar si alguno de ellos merece la preferencia entre los demás.»

Y añade el párrafo 2.º: «Informará despues la Junta consultiva de caminos, canales y puertos y la seccion de Fomento del Consejo de Estado, decidiéndose en su caso por Real decreto acerca de la preferencia que deba darse á uno de los proyectos en competencia para otorgar á su autor la concesion solicitada y devolviendo los demás á los individuos ó corporaciones que los presen-

taron, con los depósitos correspondientes. Promulgada la ley necesaria al efecto, segun lo prevenido en el artículo 20 de este Reglamento, será declarado condecorado el firmante de la proposicion aceptada, despues que aquel verifique la consignacion de fianza del 3.º 100 del presupuesto, dentro del plazo de quince dias contar desde la fecha en que se le comunique la orden de adjudicacion.»

Ya ve el Senado de qué manera tan clara y precisa establecen esos artículos del Reglamento la única tramitacion que podia darse á la peticion del Sr. Marqués. ¿Puede negarme el Sr. Ministro de Fomento que esos artículos quedaron sin cumplir, y que el expediente no recibió la tramitacion que debía recibir? ¿Se confrontaron los proyectos? ¿Se oyó á la Junta superior consultiva? ¿Se cumplió alguna de las tramitaciones que prescribe el reglamento? Nada de eso se hizo. Llamo especialmente la atencion de S. S. sobre los artículos que acabo de citar.

El negociado por sí y ante sí, sin instancia de parte por inspiracion propia, por una situacion de ánimo que no puedo calificar más que de ofuscacion, en lugar de cumplir los artículos del reglamento y de atender á las súplicas de las diferentes instancias del Sr. Marqués, consagra su nota á un estudio comparativo de la ley de ferro-carriles de Noviembre de 1877 con la ley posterior de expropiacion forzosa, y opinaba, como dije antes, que podia otorgarse la concesion de la línea de Valladolid á Ariza sin concurso del Poder legislativo. ¿A qué venia obligado? Al cumplimiento de los artículos del reglamento. El expediente perdió la tramitacion reglamentaria y ajustada á la ley que debiera seguir, y entró en vía extraordinaria que ha dado lugar en todas partes á confusiones y á que se produzca esa Real orden que he visto en la necesidad de calificar de infraccion de leyes de obras públicas y de ferro-carriles y de atar la prerogativa que para ciertos casos está reservada única y exclusivamente al Poder legislativo.

Pasó el expediente al Consejo de Estado, y la seccion de Fomento, en lugar de restablecer el cumplimiento de los artículos 39 y 40 del reglamento, aceptó la cuestion segun vino planteada por el negociado y consignó el dictámen la opinion á que consagré en la sesion anterior mi critica. No he de reproducir aquí mi protesta á favor de la rectitud de los dignos individuos de esa seccion de la competencia é ilustracion superior que yo les conozco para informar en este y en todos los asuntos que se someten á su consulta.

Pero ¿aspira la seccion á ser infalible y á formar dictámenes tan luminosos, justos y acordes con las leyes, que no pueden ser objeto de observacion de ningun clase? La mayoría ó casi totalidad de sus dictámenes merecerán ese alto concepto; pero alguno podrá haber en que la seccion de Fomento, por admitir la cuestion segun viene planteada de cualquier Ministerio, cometió el error de derecho en que ha incurrido al evacuar consulta en este expediente. El error cometido por el negociado habria sido fácilmente enmendado si la seccion se hubiese limitado á decir: «No se trata hoy de otorgar si se puede ó no hacer la concesion del ferro-carril de Valladolid á Ariza, con arreglo á la ley de expropiacion forzosa por causa de utilidad pública; trátase únicamente de saber si el proyecto presentado por D. Antonio Marqués puede considerarse como una mejora de Valladolid á Calatayud, que se encuentra de manifiesto.» Con ese dictámen y recordar que habia dejado cumplirse artículos y trámites que no podia menos de observarse, se hubieran evitado las consecuencias de la continuacion de aquella tramitacion nos ha traído.

Voy ahora á hacerme cargo del único argumento que fuerza más ó menos aparente con que el Sr. Ministro de Fomento intentó defender este dictámen.

Decía S. S. (y en esto contesto también á las observaciones del Sr. Colmeiro). «Hay que admitir que la ley de expropiacion forzosa, posterior á la de ferro-carriles de Noviembre de 1877, ha llamado á sí cuanto menos todo lo relativo á la declaracion de utilidad pública; y que con arreglo á ella, sin infringir las disposiciones de la anterior, sino interpretándolas, ha podido darse esta declaracion y otorgársela al petionario del ferro-carril de Valladolid á Ariza.» Consultada la ley estudiando la concordancia que debe existir entre sus párrafos, resulta que por el segundo del art. 10.º el Sr. Ministro citaba como fundamento de sus observaciones se puede hacer la declaracion de utilidad pública cuando se trate de una obra que interese á varias provincias. A esta afirmacion oponía yo la de que la ley que á que el párrafo se refiere no puede ser nunca un ferro-carril; y para convencerse de ello, basta leer el artículo que congruente con los anteriores, declara «exceptadas de esa tramitacion todas las obras públicas compr-



didas en leyes anteriores, cuyo sentido jurídico es que las concesiones hechas por una ley llevan consigo la declaración de utilidad pública, y por consiguiente, no hay para qué considerarla sujeta a la ley de expropiación forzosa. Aquí ve S. S. que la declaración de utilidad pública de que habla la ley de ferro-carriles es una declaración especial de esta clase de obras, que debe hacerse siempre por medio de una ley y con arreglo á los artículos de la que rija en la materia.

Pero ¿quiere persuadirse hasta la evidencia el Sr. Ministro de que la ley de expropiación forzosa no se refiere nunca á los caminos de hierro, en los trámites que establece para la declaración de utilidad pública? Pues júese S. S. en el último párrafo de ese artículo, que concede á los gobernadores la facultad de hacer esa declaración cuando se trate de obras que no afecten más que á los intereses de una sola provincia. Si S. S. ha de ser consecuente con la doctrina que ayer sostuvo, resulta de ella en un orden rigurosamente dialéctico que los gobernadores tienen ya la facultad de hacer dicha declaración en proyectos de ferro-carriles que tengan una longitud de 200 kilómetros, puesto que hay muchas provincias que cruzadas por un ferro-carril de Este á Oeste ó de Norte á Sur pueden alcanzar esa estension.

¿Admite S. S. la doctrina de que tratándose de ferro-carriles, están implícitamente autorizados los gobernadores para hacer la declaración de utilidad pública, según lo que dispone la ley de expropiación forzosa? No quiero hacerme cargo de lo que significa la afirmación de S. S. interin no oiga los fundamentos de derecho en que se apoya. Admitiendo por un momento que la declaración de utilidad pública, aún tratándose de ferro-carriles, puede hacerse por medio de la ley de expropiación forzosa y sin consultar la técnica de Noviembre de 1877, preguntó á S. S.: ¿debe entenderse que con arreglo á aquella se hagan también de aquí en adelante las concesiones de ferro-carriles? La Negativa de S. S. es la mayor censura que pueda imponer al dictamen de la seccion de Fomento del Consejo de Estado.

No ha propuesto el Consejo que se haga la declaración de utilidad pública al ferro-carril de Valladolid á Ariza con arreglo a la ley de expropiación forzosa; lo que ha propuesto es que con arreglo á ella se haga también la concesión de ese ferro-carril. Si no hubiera declarado en su dictamen que hay contradicción entre las dos leyes y que optaba por la más moderna, ¿cómo era posible que el Consejo, en su superior ilustración, no hubiese visto que solo por medio de una ley puede hacerse que un ferro-carril particular pase á la categoría de los que prestan servicio público? O la concesión es viciosa por haberse hecho con arreglo á la ley de expropiación forzosa, ó el Sr. Ministro no puede menor de reconocer que está infringido el párrafo 4.º del art. 64.

Otro punto que expuso ayer el Sr. Ministro de Fomento fué el de dar á entender que yo sustentaba la doctrina de que la Administración debe paralizar el curso de los expedientes desde el momento en que relativamente á ellos se ha presentado en cualquiera de las Cámaras una proposición ó proyecto de ley. ¿Para qué había yo de sostener semejante doctrina? La petición formulada por el Sr. Marqués obrante en el Congreso sobre la concesión del ferro-carril de Valladolid á Ariza en los términos que ya he expuesto, ¿es un trabajo legislativo que paralice el curso de ningún proyecto en el Ministerio de Fomento? No, es una de aquellas peticiones en que por virtud de sus facultades propias, el Poder legislativo debe conocer con preferencia á la Administración, sin paralizar el curso de la misma más que en aquél asunto. ¿Y es esto embarazar, obstruir la marcha de la Administración? ¿Qué hizo Marqués sino acudir á las Cortes cuando su petición se hallaba sin curso en el Ministerio? ¿No obran en el expediente las solicitudes en que Marqués acude una y otra vez al Ministerio de Fomento solicitando que se presentase un proyecto de ley para concederle sin subvención un ferro-carril de Valladolid á Ariza? ¿Por qué acudió á las Cortes por medio de un Diputado con una proposición de ley? A causa de no dar curso el Ministro á las solicitudes. ¿En qué se perjudicaban los intereses públicos con aguardar á que las Cortes resolviesen sobre la proposición de ley? ¿Quién reclamaba la urgencia en el despacho de este expediente en el Ministerio de Fomento? No consta que fuera el Sr. Marqués, puesto que resulta que solo se limitaba á pedir la tramitación que debía darse con arreglo á la ley.

Pues bien; ¿cómo no he de dolerme yo de que apresuradamente, sin ruego de nadie, se diera al expediente ese curso extraordinario cuando las Cortes estaban entendiendo en el mismo asunto? ¿Cómo no he de dolerme si la Comisión del Congreso había formulado ya su dictamen en sentido negativo? Hoy mismo, no teniendo

como no tiene medios la Administración para paralizar el curso de esa proposición, ¿no puede suceder que ese dictamen se ponga á la orden del día, se discuta y reciba la aprobación de la Cámara? ¿Y qué sucederá entonces? Que mientras la Administración concede un ferro-carril sin subasta de 250 kilómetros, el Congreso por medio de una ley desestima esa misma concesión. ¿Existe ó no aquí un verdadero conflicto entre los Poderes públicos, conflictos creados por la sustentación defectuosa impresa á este asunto? Otro aspecto de la cuestión hay verdaderamente grave, acerca del cual llamo la atención del Ministro de Fomento, en cuya ilustración, así como en rectitud, tengo la más absoluta confianza. Si prevaleciere la doctrina establecida en el Real orden resultaría que las facultades que la ley de ferro-carriles reserva al Poder legislativo para hacer estas concesiones habrían pasado por completo á la Administración, y entonces mi discurso sería la oración fúnebre de esa ley; los Cuerpos Colegisladores habrían perdido una de las facultades que conservan, amparados por las leyes en todos los Estados donde existe el régimen representativo.

No hay una sola donde exista el régimen constitucional en que los Cuerpos Colegisladores no tengan la facultad única de otorgar ó negar las concesiones de ferro-carriles. No quiero citar tristes ejemplos de la historia contemporánea en que hemos pasado por graves sucesos políticos á causa de la lucha entablada entre el Poder legislativo y la Administración sobre la facultad de esta clase de concesiones. Si prevaleciera el criterio establecido en esa Real orden, cualquiera podría empezar pidiendo como de servicio particular un ferro-carril como este, y solicitando luego que prestara el servicio público que se le concediera con ese carácter. Sentado este precedente, esta facultad importantísima y esencial para el régimen administrativo del país y para el desarrollo de la prosperidad pública llegaría á empequeñecerse de tal manera en manos de la Administración, que del mismo modo que se pide á un Ministro una credencial de 6.000 rs., y esto no es una hipérbole, se le podía pedir la concesión de un camino, por ejemplo de Madrid á Irún. Tienen, por tanto, los Cuerpos Colegisladores derecho para quejarse al ver vulneradas sus atribuciones. Motivo grave de alarma tiene también las Compañías constituidas cuando ven que estas prerogativas exclusivas de los Cuerpos Colegisladores pasan á ser resorte de la Administración pública.

De menor importancia fué el cargo que S. S. hizo para desvirtuar mi argumentación al ocuparse del pliego de condiciones que acompaña á la concesión del ferro-carril de Valladolid á Ariza. Decía S. S. que acerca de ese pliego criticaba yo los gravámenes impuestos al concesionario: «El Sr. Ortiz de Pinedo critica lo que debiera ser objeto de su elogio, porque indica de qué manera ha sabido pesar la administración para obtener todas estas ventajas.» Yo citaba esos gravámenes para demostrar al Sr. Ministro de Fomento que si los había admitido el peticionario, era porque ellos sirven para determinar que la concesión que se le hizo tiene el carácter de servicio general, y solamente á las de esta clase es á las que se le imponen gravámenes como el transporte gráti de la correspondencia pública, el de los penados y el de las tropas. En provecho suyo, pues, y para engrandecer su línea, es para lo que el peticionario los había admitido. Ventajas para la Administración habrían sido esos gravámenes si el pliego de condiciones, de acuerdo con el Consejo de Estado, hubiese sido calificado como ferro-carril de uso particular destinado al servicio público. Pero como esta calificación no se consigna ni en la Real orden ni en ese pliego, el peticionario ha tratado de obtener ciertos gravámenes, que en justa compensación conceden á su línea todas las ventajas de un camino de servicio general. Si no se dicta una Real orden aclaratoria, el peticionario podrá decir, cuando trate de formar Compañía, que debe considerarse como de servicio general, puesto que le han sido atribuidas todas las condiciones ventajosas y propias de esta clase de ferro-carriles.

Vuelvo á llamar la atención sobre este punto porque tiene verdadera importancia, y sobre la omisión que se observa en el pliego de condiciones de no fijar el tiempo por que se hace la concesión. La ley de ferro-carriles prescribe en varios de sus artículos que estas concesiones no podrán hacerse más que por noventa y nueve años. Pues en este pliego no se fija el número de años de la concesión. Si esto no merece aclaración ninguna, hay que confesar que dicha concesión, con su carácter innominado es la más ventajosa de cuantas registran los anales administrativos. Una última observación para terminar, y no abuso más de vuestra benevolencia.

Pedia yo al Sr. Ministro de Fomento una declaración

que me importaba obtener para tranquilizar los intereses alarmados de la provincia de Soria, representados en el ferro-carril de Valladolid á Calatayud: yo le exigía que manifestase que cualquiera que sea la suerte de esa Real orden de concesión, el expediente de la línea concedida por las leyes continuaría sus trámites para sacar el camino á la mayor brevedad á subasta.

El Sr. Ministro de Fomento rehusó darme una explicación categórica acerca de este extremo, tan importante para Soria, y se limitó á decir que no sabía cuándo podría construirse el ferro-carril en cuestión. Pues ese ferro-carril no se construye, no está ya en obra por culpa de la Administración. Terminado el expediente, informado favorablemente por la Junta superior consultiva, existe una Compañía que ha consignado el depósito hace más de un año, y sin embargo, mientras el de Valladolid á Ariza ha marchado con apresuramiento, el otro que representa intereses tan legítimos, ha quedado como condenado á un completo olvido; y eso que invocando los intereses públicos, el Sr. Ministro de Fomento, quería elevarlos hoy por encima del rigorismo de las leyes. Si esa invocación es sincera, ¿cómo no se hace justicia á Soria, cuando basta para ello cumplir con la ley? ¿Cómo no se saca su vía férrea inmediatamente á subasta? Sea cualquiera la suerte de ese expediente, yo permaneceré en mi puesto, luchando sin tregua ni descanso con tenacidad inquebrantable, firme en mi derecho, por los intereses de mi provincia, cuya causa nobilísima sustento confiado en su triunfo. Yo pediré también la reparación que tengo derecho á exigir respecto á las leyes que han sido vulneradas, y que en el día de ayer y en el de hoy he examinado con una crítica imparcial, y haré uso de mi derecho de Senador presentando una proposición de ley en defensa de la prerogativa de los Cuerpos Colegisladores, para que se establezca la verdadera concordancia que debe existir entre esta ley y la de expropiación forzosa por causa de utilidad pública.

Este debate resulta estéril, apesar de haber ocupado la atención del Senado durante dos días, desde el momento en que el Sr. Ministro de Fomento se empeña en sostener la Real orden siguiendo el funesto criterio de considerar á la Administración infalible en todas sus resoluciones, el criterio de elevar á principio de gobierno la defensa de todos sus actos. Resulta además estéril, porque yo le planteo dentro de los términos que me ofrece el expediente y el Sr. Ministro de Fomento contesta dentro de los términos que interesan á la defensa de los actos de la Administración. Dentro de los términos que ofrece el expediente, resulta que el peticionario del ferro-carril de Valladolid á Ariza dirigió una exposición al Ministerio de Fomento para que se tuviese su proyecto como mejora del de Valladolid á Calatayud, cuando éste se puso por treinta días de manifiesto. Solicitó en esta instancia que se le diera la tramitación de los art. 39 y 40 del reglamento. Reclamo yo contra la falta de cumplimiento de estos artículos, y contesta el Sr. Ministro de Fomento invocando el interés público, asegurando que se trata de un ferro-carril sin subvención del Estado, y que en conformidad á lo que demanda el interés público, se le ha dado la tramitación que puede conducirle á una resolución inmediata. Establecido el debate en estos términos, ¿es posible llegar á un resultado satisfactorio? Dos días ha durado la discusión, y aunque durase dos meses, no lograríamos nunca entendernos.

Mientras el Sr. Ministro de Fomento se niegue á discutir conmigo el asunto dentro de los términos del expediente, no es posible esperar que esta discusión dé resultados para nadie, ni aún para los intereses públicos que los dos invocamos.

Yo sostengo, elevando la cuestión á otras consideraciones de derecho, que la Real orden ha infringido la ley de ferro-carriles en sus disposiciones más fundamentales, supuesto que ha usurpado las atribuciones que esta misma ley concede solamente al Poder legislativo para hacer las concesiones de servicio general. ¿Qué contesta á esta afirmación el Sr. Ministro de Fomento? Que aquí se trata de un ferro-carril de los comprendidos en el capítulo 10 de la ley y en los art. 62 y siguientes. ¿Pues sabe el Senado de qué trata ese capítulo con los artículos que le constituyen? De los ferro-carriles destinados á la explotación de una industria ó á un uso particular. ¿A qué industria, á qué explotación de cuenca carbonífera, á qué explotación de minas se destina un ferro-carril que en su proyecto no ofrece más explotación que el transporte de viajeros y el tráfico de mercancías? El mismo peticionario le venía calificando en su exposición de «ferro-carril de servicio general,» calificándole así por el objeto á que lo destina. ¿Cómo puede hoy el Sr. Ministro de Fomento, contra esas mismas ex-

posiciones, contra el proyecto, contra todos los antecedentes que existen en el Ministerio de Fomento, contra lo que afirma el peticionario, llamarle de servicio particular, para invocar los artículos de la ley que de alguna manera puedan servir el interés de su defensa? ¿Cuándo ha sido industria particular, ni industria privada, ni explotación minera el transporte de viajeros y el tráfico de mercancías? Pues aun encerrado en el terreno á que me quiere llevar el Sr. Ministro de Fomento, en el único terreno convencional en que puede tener alguna apariencia de razon la defensa de esa Real orden indefinible, que es la trasgresion de las disposiciones fundamentales de la ley de ferro-carriles y el ataque más grave que ha sufrido la prerogativa parlamentaria en esta materia; aún encerrado yo en ese terreno impropio, inexplicable, del capítulo décimo, le cito, le señalo á su señoría dentro de ese capítulo, el artículo de la ley que impone la obligacion de llevar un proyecto al Congreso cuando se trata de conceder á estos ferro-carriles el desarrollo de uso público. ¿Puedo hacer más? ¿Es posible discutir así de un modo útil y provechoso? ¿Qué se contesta? Que no es necesaria esta concesion en este caso, porque está implícitamente contenida en la ley de expropiacion forzosa ¡Donosa respuesta!

No he de molestar al Senado reproduciendo argumentos amparados por las disposiciones legislativas que he citado en su apoyo, porque sería volver á caer en un debate sin resultado. Yo veré si hay otra forma de reproducirle que nos conduzca á ese resultado; pero entre tanto, hechas quedan mis afirmaciones frente á las afirmaciones del Sr. Ministro, y yo estoy seguro que el Senado habrá formado un juicio más favorable á mis opiniones respecto á la gravedad de este asunto que á las expuestas por el Sr. Ministro de Fomento.

Pocas palabras consagraré á las pronunciados por el

Sr. Colmeiro como explicacion del apresuramiento con que se ha trasmitido este expediente. Acerca de esto, que á mi interés conviene consignar, nos ha dado S. S., despues de confesarlo, la explicacion nobilísima de que personas influyentes se acercaron á la seccion del Consejo de Estado á pedir á S. S. que despachára cuanto antes el expediente y que S. S. tuvo la flaqueza de atenderla porque invocaron la miséria de las clases proletarias de Valladolid, que aguardaban impacientes que comenzasen cuanto antes las obras. Aplaudo los sentimientos generosos de S. S., por más que no reparase entonces que lo que le pedian aquellos celosos defensores de la linea de Ariza era sin duda un remedio para el porvenir, porque desde que la seccion de Fomento del Consejo de Estado emitió su dictámen con tanto apresuramiento hasta hoy ha pasado cerca de un año, y como las obras no han comenzado, no puede haber llegado aún el socorro á los infelices proletarios.

Otra razon nos ha dado el S. Colmeiro para explicar su conducta en este asunto, la cual siempre la considero noble en su intencion. Ha dicho que la consideracion de que el ferro-carril de Valladolid á Calatayud debia concederse con una fuerte subvencion, fué la que á él y á sus dignos compañeros les habia inducido á otorgar la preferencia en la concesion al de Valladolid á Ariza, que no pedía subvencion ninguna. A este propósito calificaba la subvencion de extraordinaria, aunque al designar la cifra resultaba una subvencion insignificante, puesto que no la hizo exceder de 60 000 pesetas. Hay, en efecto, un dato sobre este punto en el dictámen de la seccion de Fomento del Consejo de Estado, de que no quise ocuparme ayer por verdadera generosidad, por considerarlo un error de hecho, pues consiste en asegurarle al Sr. Ministro de Fomento que debe siempre mirar como preferente la concesion de la linea no sub-

vencionada, puesto que la subvencion de la otra se eleva á 20 millones de pesetas. El error es tan enorme, como que la seccion del Consejo de Estado equivocó el presupuesto total del camino con el precio de la subvencion, y como ésta es la equivalente á la cuarta parte resulta que la correspondiente á los 20 millones de pesetas es verdaderamente insignificante.

Concluyo, pues, anunciando al Senado que á pesar de las opiniones sustentadas por el Sr. Ministro de Fomento respecto á la facultad que el Gobierno tiene para hacer las concesiones de ferro-carriles sin el concurso del Poder legislativo, continuaremos aquí recibiendo todos los dias, aprobadas por el Congreso, peticiones de ley en que los particulares, que tienen un criterio distinto al que hoy sustenta la Administracion, y yo siento que lo sustente por medio de persona tan ilustrada respecto á las facultades del Parlamento como S. S., seguirán pidiendo la declaracion de utilidad pública hasta de caminos que alcancen la extension de 5 kilómetros. A la orden del dia están tres, y no se si alguno de ferro-carril de servicio particular, que ni al número de 5 kilómetros llega. Invoco este criterio de los particulares para poder afirmar que la opinion pública, que estudia estas materias con verdadera profundidad, que marcha en estos asuntos delante del Gobierno y de la Administracion, á pesar de haber visto esa Real orden extraordinaria en la *Gaceta*, no quiere admitirlo como precedente legal serio, y seguirá profesando un gran respeto a la prerogativa que otorga á los Cuerpos Colegisladores la ley de ferro-carriles de Noviembre de 1877, como la ley de obras públicas, á pesar del desden con que esta prerogativa empieza á ser considerada por la Administracion pública.

BURGO DE OSMÁ.-IMP. DE LA VIUDA DE MARTIALAY.