

CAPITULO II.

FERRO-CARRILES.

La conducta de los gobernantes supeditados á la-influencia del PALACIO DE LOS CRÍMENES, era de dia en dia mas inmoral y escandalosa.

En 2 de abril espidió el ministerio un largo decreto circulado por don Manuel Beltran de Lis, aumentando las trabas de la imprenta en general, sin esceptuar las litografías y los grabados.

Creyeron los ministros que con la mordaza que acababan de poner á los escritores públicos, habian de permanecer ignorados sus actos de inmoralidad, pero se equivocaban solemnemente, porque si el invento de Guttemberg estaba aherrojado en España, prensas habia en el extranjero para que no quedase oculta la verdad.

La imprenta de Schulze y compañía de Lóndres dió á luz cierto *Apunte contemporáneo para la historia política de España,*

que sin responder nosotros de los asertos del autor, creemos dá bastante luz para formar una idea del medio inícuo que empleaban los instrumentos del *poder secreto* para esquilmar al pueblo español.

El autor del citado *Apunte*, que por las señas debia estar iniciado en los mas recónditos secretos del club de la calle de las Rejas, después de censurar los dos decretos firmados por don Mariano Miguel Reinoso, ministro de Fomento, creando 140,000 acciones de caminos de á 2,000 reales para llevar á efecto el camino de Almansa, en cuyos decretos, que aumentan la deuda pública en 14.000,000 de pesos fuertes, ni siquiera se hizo uso de la acostumbrada fórmula: «Se dará oportunamente cuenta á las Córtes» se espresa en los términos siguientes:

«En 28 de marzo se concedió á don A. Alvarez, por otro decreto, la construccion de un ferro-carril de Alcázar de San Juan á Ciudad-Real, á razon de 3.800,000 reales por legua, disponiendo como para el de Almansa que después de 6 meses se haria una subasta, y que entre tanto empezase don A. Alvarez la obra; en el concepto de que si algun otro que no fuese él mismo se quedaba con la empresa, en virtud de la pública licitacion, deberia abonar en *metálico* y en el término de un mes, todos los gastos hechos por el primitivo concesionario.

Es de advertir que como el gobierno habia de pagar en acciones de ferro-carriles que corrian en la plaza con un 20 ó 25 por ciento de descuento y el rematante tenia que abonar en *metálico* las obras hechas por don A. Alvarez, habia solo por esto una pérdida inmensa para el nuevo constructor.

Mas tarde se alteró el trazado del camino haciéndolo arrancar de Socuellanos con lo cual se alargaba, contra toda razon de con-

de seis cortos artículos pidiendo la concesion por contrata de la construccion por cuenta del Estado del camino de Madrid á Miranda, al precio de 4.000,000 de reales desde Madrid á Burgos y 5.000,000 de Burgos á Miranda; y que se garantizasen el interés de 6 por ciento y uno de amortizacion al trozo de Miranda á Irun á razon de 6.000,000 por legua.

¿Cómo fué recibida esta solicitud del señor Salamanca?

Copiaremos aquí las palabras de la memoria oficial publicada por la respetabilísima comision presidida por el duque de Sotomayor, á la cual el Senado encomendó el exámen del expediente de ferrocarriles.

«No fué preciso que su solicitud, para concesion tan gravosa á los intereses públicos, pasase á informes de la junta consultiva, ni de la direccion de obras públicas, ni aun para que de ella se hiciese cargo el oficial del negociado, segun así consta del expediente que hemos examinado; y que no hubiera mas planos aprobados que los de Burgos á Bilbao para que á los ocho dias de presentada aquella solicitud se pasase por el ministerio de Fomento de acuerdo del Consejo de Ministros una comunicacion al señor Salamanca, acompañándole un proyecto de decreto como resultado de su solicitud, para que manifestase si se conformaba con él, á lo que en el mismo dia contestaba, dándose por satisfecho de las modificaciones que se hacian á sus proposiciones.»—No es extraño que tan pronto se conformase, pues las modificaciones en lugar de perjudicar favorecian al señor Salamanca.

Así, por ejemplo, en lugar de los 4.000,000 por legua que pedia desde Madrid á Valladolid se le concedian 3.800,000; pero no se comprendian en este precio *el Túnel ó los túneles que fuese necesario construir.*

En consecuencia de esta íntima y precipitada negociacion se espidió el decreto de 4 de julio de 1852 (que la citada comision del Senado llama *célebre y triste*) haciendo concesion *definitiva* á don José de Salamanca y á la diputacion de Bilbao en los términos que arriba dejamos indicados.

En este decreto ya se veia al gobierno ir perdiendo su corteidad de genio y su poquito de rubor.

Desdeñó la contemplacion que hasta entonces habia tenido con la opinion pública haciendo concesiones *en el nombre* interinas, con autorizacion de empezar desde luego las obras, y anunciando pública licitacion para después de seis meses de empezadas.

En este decreto ya se arrojó, estando cerradas las Córtes y sin autorizacion alguna de ellas, á hacer una concesion *definitiva* sin subasta alguna real ó ilusoria de un camino de hierro que habia de aumentar inmensamente nuestra deuda pública.

Dejemos en este punto la historia del camino del Norte, que es muy larga, y que volveremos á reanudar luego.

Atendiendo á las fechas debemos dar cuenta ahora de la compra hecha por el gobierno del camino de Aranjuez en 13 de agosto de 1852.

Habia sido construido este por don José de Salamanca, y hacia tiempo que tenia empeño en que se le comprase el Estado.

El proyecto de compra habia sido presentado por el gabinete á las Córtes, habiendo logrado hacerle pasar en el Congreso de los diputados, pero fué desechado en el Senado.

Posteriormente, estando cerradas las Córtes, pasó el gobierno el expediente al Consejo real; y aunque los miembros todos que le componen dependen, como es público, de un simple real firman, fué de dictámen que no convenia al Estado la tal compra.

A pesar de todo esto se llevó á efecto por medio de un decreto dado en 13 de agosto de 1852, habiendo antes sido tasado, por las personas que el gobierno nombró, en la suma de 60.000,000 de reales.

Copiaremos aquí algunas líneas de la ya varias veces citada memoria oficial de la comision del Senado encargada de examinar los expedientes de ferro-carriles.

«No nos detendremos sobre el valor que á ese camino se dió para la venta por efecto de una real orden; no indicaremos tampoco que antes de esto, y para el solo efecto de la garantía del interés, cuyas consecuencias eran infinitamente menores para el Estado, no se pasó por la cantidad de cuarenta y cinco millones que se figuró al camino, recordaremos únicamente lo que en este punto manifestó en el Senado un individuo del gabinete mismo que hizo la compra, el señor marqués de Miraflores, cuyas palabras no podemos dejar de transcribir, porque honran su franqueza y tambien ilustran el punto con su irrecusable manifestacion.»

Dijo el señor marqués: «Parto desde luego del supuesto de que la tasacion de sesenta millones era un escándalo, pero yo no la habia hecho.»

En 26 de agosto se concedió á don José Campos la construccion por su cuenta del ferro-carril de Játiva á Almansa, abonándosele el seis por ciento á los capitales empleados solo durante la época que duren las obras.

Es de notar que habiéndose concedido un interés alto é indefinido al trozo de Valencia á Játiva y construídose por cuenta del Estado el de Almansa á Madrid, solo se concedió al que media entre Almansa y Játiva, que es cabalmente el único difícil y costoso, el seis por ciento durante el tiempo de la construccion.

Esto prueba el ningun sistema que se ha tenido presente en el infausto asunto de ferro-carriles, los cuales han sido considerados tan solo como una mina que se ha descubierto para proteger á favorecidos, y hacer negocios los gobernantes.

Detengámonos un instante para consignar una conviccion en que estamos y que algo debe consolarnos.

No todos los ministros de la época cuya historia vamos bosquejando aceptaron y han desempeñado sus puestos por motivos innobles.

La existencia de ellos (tales como el marqués de Molins, el de Gerona, el conde de Mirasol, don Anselmo Blaser y otros) en las regiones ministeriales se esplica solo por el irresistible aliciente que tiene para muchos el poder; por esa debilidad tan comun en el hombre que se llama *vanidad*.

En 28 del mismo mes de agosto se hizo otra concesion á don Rafael Sanchez Mendoza para construir un camino por cuenta del Estado desde Sevilla á Jerez y tambien desde Jerez á Cádiz, si el que habia adquirido anteriormente la de este último trozo queria cederla.

En esta concesion hubo la cláusula de otras anteriores, autorizando á Mendoza á comenzar las obras, y que luego se celebraria subasta, y que si alguno hacia mejor postura le abonaria en metálico dentro de un mes las obras hechas y el material comprado; mas un diez por ciento por razon de administracion y un seis por ciento anual por interés del capital.

Aunque no ha sido ni es en modo alguno nuestro propósito manifestar los vicios y errores de las concesiones de los ferro-carriles respecto á las líneas ó trazados, no podemos sin embargo menos de llamar la atencion sobre la circunstancia de haber el gobier-

no mandado construir *por cuenta del Estado* un ferro-carril á orillas de un rio navegable y cruzado diariamente por vapores, mientras que hay infinitos distritos importantes del pais que ni una mala carretera poseen para poder esportar sus frutos á los puntos de consumo ó comercio.

En 14 de setiembre se hizo otra concesion análoga á don Martín Larios para construir un camino de hierro desde Málaga hasta el punto mas conveniente de la línea de Córdoba á Sevilla.

No estando todavía construido este camino de Córdoba á Sevilla ni aun hechos los estudios para construirle, no se podia designar el punto á donde el ramal de Málaga habia de dirigirse y así el gobierno tuvo que hacer una concesion en el aire.

Las condiciones eran idénticas á las de la concesion anterior.

En ningun decreto habia sido la redaccion tan esplicita ó descarada.

Decia así el artículo 4.º: «Seis meses después de comenzadas las obras, se adjudicará, este camino, al mejor postor en pública licitacion que se verificará bajo el tipo de 4.000,000 de reales por legua de á 20,000 piés, pagaderos en obligaciones de ferro-carriles.

En 13 de noviembre se otorgó una concesion interina para el camino de hierro de Barcelona á Zaragoza, con promesa de hacerla definitiva.» —

Esto no fué mas que una especie de inauguracion del sistema de escándalos y dilapidaciones que habian de seguir otros ministerios en mayor escala y mas crapulosa desfachatez y que mas tarde censuró el marqués del Duero, pronunciando en el Senado (el 6 de abril de 1853) el siguiente discurso:

«El Senado ha oido los ataques que el señor Reinoso á dirigido

á la oposicion, y yo me propongo tratar mejor á su señoría, á pesar de que pudiera contestarle con hechos.

Tambien el gobierno ha dicho que atentábamos á la prerogativa de la corona, y lo decia sin duda porque quiere que el Senado sea un cuerpo mudo.

La corona es para nosotros un sagrado; no sabe lastimar á nadie ni perjudicar al crédito nacional, ni echar por tierra la prensa y la tribuna.

Se queja el señor Reinoso, y se alarma por mis palabras, siento decir las; pero esto es lo que se ha repetido por todas partes.

Hago justicia á los señores Reinoso, marqués de Miraflores y Ezpeleta: todos son mis amigos: creo que como particulares son excelentes; pero como ministros se han portado muy mal, y han sido muy débiles, no sabiendo resistir las exigencias de un capitalista poderoso, por lo que se ven envueltos en esas cuestiones de moralidad. Sabido es de todos que las construcciones de los caminos de hierro en España no deben ser tan costosas como en otros paises, en atencion á que el terreno vale poco, y los jornales son baratos; si se exceptúa la Bélgica, donde por tener á mano los elementos mas indispensables, como son el hierro y el carbon, su construcion es mas económica, no obstante lo cual apenas producen un dos ó dos y medio por ciento.

He pedido la palabra en contra de la comision, porque aun cuando apruebo el proyecto de ley, no estoy conforme con el considerando; pues deseaba que hubiese sido mas esplicita.

El Senado me permitirá que sea algo estenso.

He tenido que estudiar esta cuestion, y no podré menos de ocuparme de ella detenidamente.

Antes de que se publicára la ley de 1850 sobre ferro-carriles

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

Se hicieron á pesar de esto concesiones de líneas, particularmente al señor Salamanca; y qué! ¿no había en España capitalistas que ofrecieran, que diesen más garantías que el señor Salamanca?

Que me lo diga el señor Reinoso, pues aquí se debe decir la verdad.

Al señor Salamanca se le compró el camino de hierro de Aranjuez en la cantidad de sesenta millones, porque tenía que pagar quince á sus acreedores, concediéndosele la construcción del camino de hierro de Almansa, en el cual iba á ganar un cuatrocientos por ciento para salir de sus apuros como banquero.

Señores, he dicho ya que una de las cláusulas del informe dado por la comisión del Congreso fué clasificar las líneas, dándose la preferencia á las que ofrecían mayores ventajas.

Esta clasificación fué: 1.º la línea de Cádiz con Madrid para ponernos en comunicación con América: 2.º la de Irun: 3.º la de Portugal; y 4.º la del Mediterráneo.

Sin embargo, esta es la línea que se ha empezado á construir, y para ello el gobierno ha comprado el camino de Aranjuez desatendiendo otras empresas que serían muy beneficiosas, particularmente la del camino de hierro de Valencia á Játiva, que en igualdad de circunstancias tenía más probabilidades de éxito, y á cuya cabeza se hallaban personas muy acreditadas.

No obstante, no se ha concedido á esta empresa más que el seis por ciento, y esto durante las obras, á pesar de que tienen que atravesar una cordillera.

No comprendo cómo este empresario, que es el mismo de Valencia, se haya comprometido á hacer la carretera.

Pero si el gobierno creía esto tan importante ¿por qué no concedió al empresario de Játiva á Almansa las mismas garantías que al del Grao á Játiva?

Sigue después el de Almansa á Aranjuez, y aquí entra el señor Salamanca.

En esta concesión el gobierno es generoso, espléndido y compra este camino á razón de cuatro millones y pico por legua.

Pero la historia de este camino es muy singular.

El señor Reinoso, ministro entonces de Obras públicas, recibió la proposición del señor Salamanca, quien ofreció hacerlo con ventaja, y en beneficio del país, en la cantidad de 220.000.000, y se aprobó sin oír á la dirección de caminos ni á la junta consultiva.

He dicho, señores, con qué desigualdad é injusticia se hacían concesiones en esa línea del Mediterráneo.

Pues si pasamos á la de Andalucía tenemos que á la empresa que propone hacer el camino de Andújar á Sevilla no se le da más que el permiso de hacerlo.

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

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

Esto sucedía allí, ¿qué no podremos decir aquí? (Leyó.) «Las dificultades que se ponen si los ingenieros etc.»

Vea el señor Reinoso una de las razones por qué en Inglaterra son mucho mas caros que en España.

Porque allí se respeta la propiedad y se indemniza; aquí se toma la propiedad y las mas veces no se paga.

El mismo ingeniero dice: (Leyó.) Este consejo debió tomar el señor Reinoso y haber determinado que se empezára el camino de Almansa por la costa, porque, como dice ese ingeniero, el carbon cuesta mucho, y si este encarece tiene que ser gravoso el camino.

En la costa vale á 7 ú 8 rs., y á la empresa del camino de Aranjuez le cuesta, segun creo, á 14 ó 15.

Véase la diferencia que hay y el ahorro de trasporte que se hubiera conseguido habiendo empezado el camino por la costa.

Aun hay mas; en 1844 se determinó que las vias tuviesen seis piés de anchura que es lo que se ha reconocido en Inglaterra como la mejor.

Pues bien, el señor Reinoso, sin mas razon que su omnimoda voluntad, y porque así se hace en Francia, dijo:

«Pues yo quiero que tengan cinco piés y tres pulgadas.»

De modo que vamos á tener unas vias de seis piés y otras de cinco y tres pulgadas.

Decía tambien su señoría que el gobierno habia preferido la via tercera ó cuarta, porque nos pone en comunicacion con el Mediterráneo.

Pues qué, señores, ¿no son mas importantes nuestros puertos de Cádiz, Vigo, Santander y Bilbao, que hacen el comercio con América é Inglaterra?

¿Qué comercio vamos á buscar dentro del Mediterráneo?

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

De Aranjuez á Almansa, de Madrid á Irun, de Málaga á Córdoba y de Madrid á Aranjuez.

Este se compró por sesenta millones cuando se gobernaba sin Cortes, cuando no teniamos mas que el Consejo real que respondiese á la ansiedad pública.

Sus dignos individuos cuando estaban amenazados en sus empleos, cuando se hablaba de un golpe de Estado, casi todos votaron contra lo que proponia el señor Salamanca.

Tengo la esperanza de que no saldrán muy bien parados de esta Cámara los autores de aquella medida, á quienes el Consejo real les daba leccion tan elocuente.

El señor Reinoso se rie: tendré mucho gusto en oír la contestacion de su señoría, y de todas suertes creo que no es asunto para reirse.

Nos ha dicho su señoría que para hacer la oposicion nos valiamos de un disfraz.

Por mi parte puedo decir que jamás he acostumbrado á usarlo, y que si algun defecto tengo es el decir siempre lo que siento.

El de Langreo. Habiendo faltado el concesionario varias veces al contrato, se le ha señalado el seis por ciento de interés y el uno por ciento de amortizacion, á cuya gracia no tenia derecho alguno.

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

De Játiva á Almansa. Se concede el seis por ciento de interés mientras duren las obras.

veniencia, en algunas leguas el camino; y por último se prorogó á 8 meses en vez de 6 la época de la subasta; añadiendo que el rematante tendria que abonar á don A. Alvarez en metálico y en el término de un mes, no solo todos los trabajos hechos y el material comprado, sino tambien el que estuviere adquirido ó embarcado en Inglaterra.

Pero así y todo era tan monstruosamente alto el precio de 3.800,000 reales por legua, atendidas las circunstancias del terreno, que antes de la época de la licitacion se ofreció una respetable casa á construir la obra por la suma de 2.500,000 reales por legua.

No fué tomada en consideracion; pero de resultas de ello, don A. Alvarez se presentó voluntariamente rebajando en 1.200,000 reales por legua al precio que el gobierno le tenia concedido.

Y sin embargo todavía al tiempo de verificarse la subasta pública se hizo una nueva rebaja de 250,000 reales por legua.

Por manera que de estos sencillos *oficiales* datos resulta que el gobierno, al conceder dictatorialmente á don A. Alvarez la construccion de las veintidos leguas y media de ferro-carril desde Socuellanos á Ciudad-Real (sobre cuya conveniencia y urgencia no queremos ahora discurrir) le hacia gratuitamente y á costa del pobre pueblo español, un regalo de cerca de CUARENTA MILLONES de reales que habian de devengar un indefinido alto interés anual!

No entraremos, como podriamos, en algunos indecentes detalles de la parte secreta de estas negociaciones; preferimos concretarnos á las reales disposiciones publicadas en la *Gaceta* del gobierno, acerca de las cuales no pueden suscitarse dudas ni cabe atribuirles á espíritu de oposicion.

Ellas nos bastan para decir que jamás, ni aun en los tiempos

del valido omnipotente Godoy se habian visto ni sufrido tales cosas en la nacion española.

Llegamos ya al ferro-carril del Norte que ha sido la cuestion de las cuestiones entre el gobierno y la oposicion, y la que ya ha derribado á tres ministerios.

En 1845 se concedió á la Diputacion y Junta de Comercio de Bilbao autorizacion interina para construir y esplotar por su cuenta un ferro-carril de Madrid á Irun.

Siendo mayores los deseos que las fuerzas de aquella corporacion, hizo varios esfuerzos para reunir capitales.

En 1851 solicitó que este camino de hierro fuese comprendido en el número de los que habian de disfrutar el beneficio de la garantía del 6 por ciento anual y uno de amortizacion de los capitales que se invirtiesen en su construccion.

En junio de 1852 hizo un convenio con don José de Salamanca cediéndole la parte de Miranda hasta Madrid con la condicion de que él obtuviese para el trozo que se reservaba la Diputacion de Bilbao la mitad mas de la ventaja que para el de Miranda á Madrid; «de modo que si por cada una de estas leguas abonase el gobierno el interés correspondiente á 4.000,000 de reales, lo que habria de abonar por las restantes desde el Ebro á Bilbao é Irun seria el interés correspondiente á 6.000,000, y mas en igual proporcion, segun las ventajas que el Excmo. Sr. don José de Salamanca pueda obtener en su negociacion con el gobierno, pero en ningun caso será para los primitivos concesionarios menor el abono por legua que el correspondiente á los 6.000,000 como minimum.»

En consecuencia de este convenio presentó en 12 de junio de 1852 don José de Salamanca una solicitud al gobierno compuesta