

Son los trozos mas difíciles de la línea, y sus productos escasamente cubrirán los gastos si el gobierno no concede mayores ventajas.

De Barcelona á Zaragoza. A esta línea solo se ha concedido el seis por ciento, mientras duren las obras, y uno por ciento de amortizacion.

Es una línea que tambien será gravosa al Erario, aunque tal vez el gran movimiento industrial que habrá en ella será bastante para que rinda algunos productos.

Lo que es ahora necesitaba de otros auxilios.

De Barcelona á Mataró, de Barcelona á Sabadell, de Barcelona á Granollers, de Barcelona á Tarragona, y de Sevilla á Jerez.

Estas líneas no tienen mas subvencion del Estado que la libre entrada de los materiales y carbon, y por eso no adquiere el camino la nacion sino á los 99 años.

Y no es justo que el Estado adquiriera la propiedad de esos caminos, no dando, como á otros, el interés del siete por ciento.

9.^a clase. De Andújar á Sevilla, de Alcázar á Ciudad-Real; ferro-carril de Langreo. El primero lo hacen las provincias; el segundo, parte las provincias y parte el gobierno.

Ferro-carril de Langreo. Larga es la historia de este camino.

En el año 47 se celebró un contrato, por el cual el gobierno daba á la empresa el terreno y las maderas de los bosques del Estado; pero se comprometia la empresa á concluir el camino en cuatro años, y á tener á los dos concluida mas de la mitad de las obras, perdiendo el derecho al camino, sino cumplia con la primera parte; sacándole á pública subasta aunque solo fuese por dos terceras partes, por las que podia el gobierno quedarse con él.

Llegó el año de 1849, y como el interesado en ese camino te-

nia grande influencia, no se habia cuidado de cumplir la contrata, y pidió el seis por ciento interin se hacian las obras.

Se presentó un proyecto de ley y fué muy debatido, tanto que faltó poco para que se desaprobase, y ya se sabe que cuando en estos cuerpos está tan dividida la opinion, suele estar siempre la razon de parte de la minoría.

Dijo en aquella ocasion el gobierno (prometiéndolo mucho como siempre), que el carbon se venderia á dos reales en el puerto, y que esto haria que la industria prosperase, proporcionándola muchas ventajas.

Entonces el señor marqués de Viluma presentó una enmienda reducida á que ese donativo, porque no se podia llamar de otro modo, no tuviese lugar sino cuando estuviesen cubiertas todas las atenciones del Tesoro, y con este motivo habló de las viudas y de los hijos huérfanos de militares.

Dijo tambien el señor conde de Velle, con noble abnegacion: «yo tengo interés en ese camino, pero no puedo convenir en que se proponga una ley especial para favorecer los intereses de una persona.»

El señor conde de Quinto combatia el proyecto, diciendo que aquello no era mas que un regalo.

Pregunto yo ahora, ¿quién era el que tenia tanto favor para que todo se le concediera al señor Salamanca?

Verdad es que se decia en el proyecto de ley que aquello era con la condicion precisa de que se habian de continuar las obras con la mayor actividad, y que no se habia de faltar en nada al contrato.

Pues, señores, se faltó al contrato y sucedió lo que preveia el señor marqués de Viluma, y se dió el siete por ciento mientras se

negaba igual beneficio á nuestra línea capital, la de Cádiz á Madrid, y cuando se negaba á la de Játiva á Almansa y á otras varias.

Se decia entonces por algunos: ¿por qué no se da esa ventaja á todas las minas?

A lo cual contestaban otros, que estaban al lado del gobierno, que aquello se hacia con el fin de que el carbon de las minas de Langreo pudiera ser adquirido por los consumidores con muchas ventajas que el carbon inglés.

¿Y qué rebaja se ha obtenido?

La que resulta de ciento ocho maravedís á ciento dos: ¡buena rebaja, seis maravedís!

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

Las minas de Piedrafita y de Mieres se hallan cerca de la fábrica, y el gobierno podia haber aprovechado esta circunstancia; pero ahora se piensa en comprar para la fábrica de Trubia 500,000 quintales de carbon de dichas minas: en esto se piensa, en complacer á los capitalistas: á los hijos de estos es á los que se hace oficiales, y luego se nos dice que á los hijos de viuda.

¡Pobres viudas!

No es á vosotras á quienes se protege, sino á los empresarios.

Por la misma razon se presentó con harta ligereza el proyecto para construir el puerto de Gijon, haciéndose tres proposiciones: una de cuarenta, otra de sesenta, y otra de cien millones; al paso

que inmediato á Gijon hay un magnífico puerto llamado Luanco, cuyas obras están presupuestadas tan solo en tres, en cuatro, y en cinco millones.

Pues á pesar de esto, yo preveo que se hará el puerto de Gijon, que es malo, porque está en ello fuertemente interesada una empresa.

Voy á hablar del camino de hierro de Aranjuez á Almansa.

Señores, el proyecto del señor Reinoso acaba con la ley de febrero de 1850, porque por él se obliga al pais á amortizar en treinta y cuatro años el capital que debia amortizarse en noventa y nueve segun la mencionada ley, y además se paga el seis por ciento por el interés del capital, que con el uno de amortizacion es el siete, y aun llega á ser hasta nueve y un tercio por ciento de renta perpétua, mientras que por la ley ese interés es variable de tal manera, que puede llegar á ser hasta productivo para el Erario.

La construccion por cuenta del gobierno es gravosa al pais, cara, tardía, y á veces no da resultado, pues las obras no se concluyen, como en varias ocasiones ha sucedido, y está en la actualidad sucediendo.

La construccion por contratas es siempre mala, y apelo al señor Reinoso en prueba de esta verdad; de la cual son testimonio elocuente casi todas nuestras carreteras, como la de Valladolid, la de Salamanca, la de Zaragoza á Fraga y otras varias.

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

La administracion del gobierno es siempre cara, y el público está mejor servido por las empresas particulares: prueba de ello es que apenas adquirió el gobierno el camino de Aranjuez, lo cedió al señor Salamanca.

¿Y cómo lo hizo?

Faltando á la ley, sin abrir licitacion pública.

¿Y por qué lo hizo?

No adelanto nada en decirlo, porque sabido es que si lo hubiera adquirido otra persona, se habria visto que el referido camino no vale mas de treinta y tantos millones de reales, y que hubo una notable diferencia ventajosa al señor de Salamanca en la valoracion de cada legua.

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

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

Dice el señor Reinoso que el gobierno estaba facultado para hacer la compra del camino de Aranjuez: ¿dónde estaban esas facultades?

Se concedió la construccion del camino de Almansa para verse en la necesidad de comprar el camino de Aranjuez.

Su señoría no podia ignorar que si este camino se hubiese em-

pezado desde la costa, se habria ahorrado un sesenta y tres por ciento, teniendo en su favor la baratura del carbon que es lo principal.

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

El gobierno era tan generoso con el señor Salamanca que hasta le regaló un pico de 19,000 duros.

Las acciones de este camino no valian ni un cincuenta por ciento, porque la capitalizacion no estaba legitimada por las Córtes: era transitoria.

El disgusto con que la opinion pública, con que todos los partidos sin escepcion vieron la concesion de ese camino y la compra del de Aranjuez, llevó al gobierno á hacer multitud de concesiones, aumentando el mal y creando esperanzas que se verán frustradas.

En cuanto al camino del Norte, la historia que ofrece es muy larga.

Creo que la comision se va á ocupar de este asunto, y yo lo dejo por esa y otras consideraciones.

Los caminos de hierro en otros paises son elementos de prosperidad; en el nuestro lo han sido de disgusto y servido para que los gobiernos se lancen en cuestiones políticas.

El señor Bravo Murillo, en su programa, no nos habló nada de caminos de hierro; nos habló sí de economías, y de tal modo no queria caminos de hierro, que dijo que los sobrantes del Tesoro se emplearian en enjugar la deuda.

El señor Bravo Murillo tenia amigos que lo perjudicaban, obligándole á separarse de su sistema para lanzarse en los malhadados

proyectos de ferro-carriles, y de ahí á los malhadados proyectos de reforma.

Ha dicho el señor Reinoso que esta es una cuestion de oposicion.

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

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

Los sentimientos que animan al trono son liberales; los que no los tienen son aquellos que se interponen entre el trono y el parlamento.

No se quiere prensa ni tribuna, porque con prensa y con tribuna no se pueden defender ciertos actos, ciertas ilegalidades.

Los que hablan contra el parlamentarismo no recuerdan lo que ha sido España en 1852.

¿Hubo Córtes?

No.

Un día nos reunimos sin que pudiéramos constituirnos.

¿A qué condujeron aquellos decretos?

A nada: á fraccionar el partido liberal.

La division desaparecerá el día en que desaparezcan los hombres que se hallan en el gobierno.

Yo no he visto á España amenazada como otros países por partidos disolventes, y por eso he creído que se podía gobernar en ella sin faltar á la legalidad.

El Parlamento español no morirá como otros por atacar las facultades del poder ejecutivo.

Nuestra situacion es franca.

Abandonemos á los ministros que nos dicen: «Votad conmigo, si ó no.»

Votemos con nuestra conciencia; juzguemos á los ministros por sus antecedentes; y si hay alguno de ellos que falte á la ley, que rompa las páginas de la ordenanza, que destruya los reglamentos, que tome el nombre de la reina para cometer injusticias, démosle un voto de censura.

Señores, cuando la opinion pública se ha manifestado tan unánime contra el modo de hacer esas concesiones de ferro-carriles; cuando todos se han admirado al ver el decreto del ministro de la Gobernacion, quien manifestaba no hace muchos días que no entendía esta cuestion porque era nueva en este ministerio, y cuando el día 26 decía á la comision me enteraré, siendo así que en aquel momento habia firmado esa concesion del camino del Norte, faltando á la ley, ¿es posible que nos callemos?

Esto hace un ministro de la corona, ¿y estamos aquí nosotros?

Yo rogaria al ministerio que si ha de seguir gobernando de ese modo, cerrase el Parlamento é hiciese lo que queria el ministerio Bravo Murillo, que era gobernar sin Córtes, porque entonces no habria responsabilidad para nosotros.

Pero estando abiertas las Córtes, por nuestro decoro y dignidad debemos dirigir á los ministros los cargos severos que merecen.

Cuando el Consejo real desechó por segunda y tercera vez la proposicion del empresario de Aranjuez; cuando no se quiso ni oír á la junta facultativa de caminos sobre la concesion del ferro-carril de Almansa; cuando todos sabemos los perjuicios que se han ocasionado á nuestro Tesoro, á los pueblos y al crédito; cuando por esto huyen de España los capitalistas extranjeros; cuando por todas

estas cosas se dice fuera de España que esta nacion es una nacion degenerada, ¡la España del año ocho nacion degenerada! es preciso, señores, que se vea que hay nobles y caballeros en Castilla.

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

La posicion dictatorial que tan impunemente ocupaba Bravo Murillo haciale cada vez mas atrevido é insolente, y alentado por la *influencia secreta* y el ejemplo del golpe de Estado que dió en Francia Napoleon *el pigmeo*, creyó que no debia retardar una imitacion que derribára la Constitucion vigente y colocára en la diestra de Isabel II el cetro de hierro del absolutismo.

Su cínica osadía deseaba cómplices que legalizáran la reforma por medio de una votacion de las Córtes, Córtes viciosamente elegidas, bajo los resortes de que pueden disponer los gobiernos inmorales.

Convocólas para el 10 de diciembre, y á pesar de los criminales esfuerzos que hizo el gobierno para obtener mayoría, quedó burlado; pero no se dió por vencido, é hizo firmar á la reina el decreto de una nueva disolucion convocando otras Córtes para el 1.º de marzo de 1853; publicando simultáneamente en la *Gaceta* el proyecto de reforma, y prohibiendo á los periódicos entablar discusion sobre el mismo.

El espresado proyecto era UNA SOLEMNE NEGACION DEL SISTEMA REPRESENTATIVO, ERA UN ATENTADO Á LA CONSTITUCION, ERA EL

RESTABLECIMIENTO DEL MAS ABOMINABLE DESPOTISMO.

No es estraño que contra él se subleváran todos los partidos mas ó menos liberales de la nacion.

El mismo Narvaez que con su dictadura habia hollado la Constitucion é inaugurado la série de iniquidades con que se avasallaba al pueblo, declaróse abiertamente contra el gobierno retrógrado, impulsado acaso por espíritu de venganza mas bien que por el deseo de conservar unas instituciones que nadie como él habia pisoteado con inaudito atrevimiento; pero la Providencia, que tarde ó temprano castiga á los opresores, quiso á no dudarlo, que el deportador del año 1848, sintiera á su vez los sinsabores de una espatriacion violenta, acompañada de cuantas circunstancias pudieran exacerbarla, y abatir la orgullosa altanería de que quiso hacer alarde aun en aquellos momentos en que la fortuna acababa de volverle las espaldas.

Probaremos la verdad de nuestros asertos en el capítulo inmediato.

