

DISCURSOS

PRELIMINARES

EN EL SENADO Y EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

TOMO I

EXCMO. SR. D. GERMAN GAMAZO,
MINISTRO DE FOMENTO.

En la discusion del proyecto de ley suprimiendo el 10
por 100 sobre los billetes de viajeros en los ferro-
carriles.

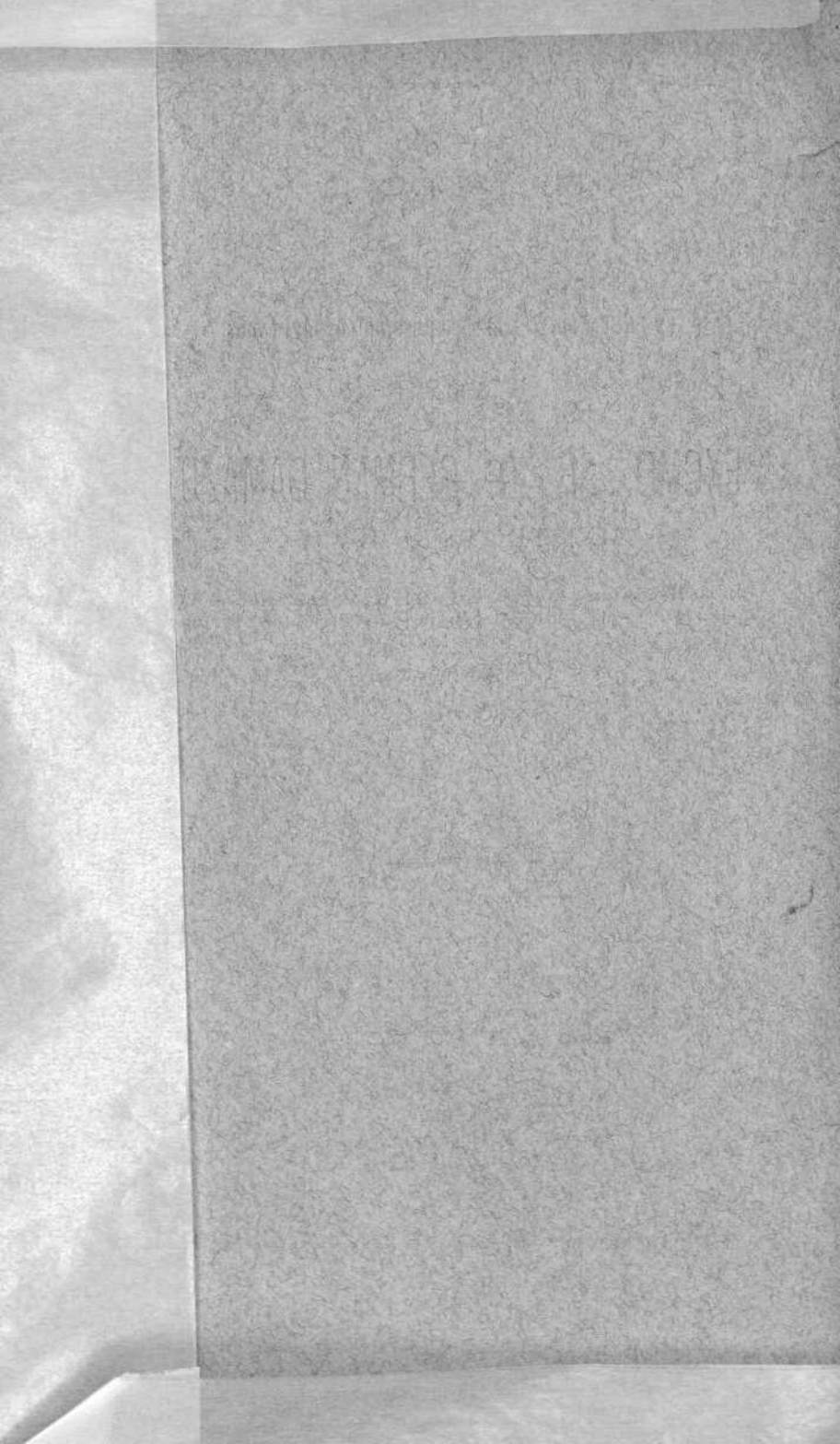
MADRID.

Imprenta de los Herederos de D. J. GARCIA.

Calle de Comedias, número 17.

1876.

G-F 15460



DGCL
A

DISCURSOS

PRONUNCIADOS

EN EL SENADO Y EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

POR EL

EXCMO. SR. D. GERMAN GAMAZO,

MINISTRO DE FOMENTO,

en la discusión del proyecto de ley suprimiendo el 10 por 100
sobre los billetes de viajeros en los ferro-carriles.



4.172137

MADRID:

IMPRESA DE LOS HIJOS DE J. A. GARCÍA,
Calle de Campomanes, núm. 6.

1888.

Al hacer esta edicion especial de los discursos y rectificaciones pronunciados por el Excmo. Sr. D. German Gamazo, Ministro de Fomento, en el Senado y en el Congreso, resumiendo el debate acerca de la totalidad del dictámen de las Comisiones de dichos Cuerpos Colegisladores referente al proyecto de ley suprimiendo el recargo de 10 por 100 sobre el precio del transporte de viajeros por ferro-carriles, nos proponemos, además de complacer á los miles de personas que han manifestado el deseo de poseer estos documentos parlamentarios, facilitar la consulta de verdaderos modelos de la elocuencia gubernamental en la época en que vivimos, y sobre todo, estimular á los que en lo sucesivo hayan de regir los destinos de nuestra Patria, con un notable ejemplar de la virtualidad intrínseca que, aun en períodos de decadencia del sentido moral, conservan la razon y la justicia, servidas por las múltiples cualidades que ha de reunir un estadista para ser digno de este nombre.

Por qué singular manera se reflejan esas cualidades en los discursos y rectificaciones que vamos á reproducir, lo ha dicho ya la opinion pública con sus infinitos medios de manifestarse, entre ellos la prensa periódica de todos los matices, cuyos juicios consignaremos tambien, copiando los términos con que más concretamente los ha expresado.

Hecha de mano maestra la historia del proyecto de

ley en la exposicion de motivos con que fué presentado á las Córtes; compendiada esa historia en el discurso del Sr. Gamazo, no es necesario reproducirla en este lugar; y aun cuando no sería inútil recoger algunos episodios que han dado á conocer los periódicos, y en los cuales ha observado el país algun signo del tiempo, que revela el punto de coincidencia de importantes elementos políticos, que puestos igualmente de acuerdo en otras cuestiones, colocarian muy pronto á la sociedad española en su perdido asiento; el temor de contrariar delicados y honradísimos escrúpulos nos aconseja desistir de consignar aquí los incidentes á que aludimos, aun cuando por ello privemos á los que pasado algun tiempo lean estas páginas, de datos muy interesantes para apreciar en todo su verdadero valer el acto por el Sr. Gamazo realizado.

Permítasenos, sin embargo, decir, puesto que no se refiere directamente al proceder del actual Sr. Ministro de Fomento, sino á la impresion por él producida en el país, que al tributarle éste sus entusiastas aplausos, se ha movido ménos por el beneficio natural que habia de reportarle el verse libre de una exaccion abusiva, y por los elocuentes é incontestables razonamientos de carácter constitucional, jurídico y económico que constituyen el fondo de los discursos puestos á continuacion, que por la significacion y trascendencia del hecho en sí mismo, y con relacion á las dificultades que habian de presentarse ante el intento de ejecutarle.

Antes que el proyecto del 10 por 100 fuera presentado á las Córtes, antes de que el Sr. Gamazo lo dijese en ellas con la delicadeza de forma propia de su excelente educacion intelectual y moral, el país presentia la existencia de instituciones "que son no solo mercantiles, sino que afectan el carácter de instituciones de gobierno;" el país observaba la aspiracion á establecer en él y en pleno siglo XIX "una especie de feudalismo industrial que viniera á sustituir á los feudalismos terri-

toriales de otros tiempos;» pero al fijarse en los elementos, de incuestionable valor político, que esas instituciones y esas aspiraciones habian logrado atraer á su servicio, sentíase falto de medios para conseguir el restablecimiento del derecho, que no tolera otras instituciones de gobierno que las establecidas por las leyes fundamentales del Reino, y para emanciparse de una servidumbre que no por revestir carácter industrial dejaría de ser odiosa, irritante, intolerable.

Al colocar, pues, el Sr. Gamazo las dos ideas cuya expresion dejamos entrecomada, como principio y fin de su discurso ante el Senado; al declarar, á continuacion de la primera, su resolucion de no consentir como Ministro responsable la permanencia de la violacion del derecho, y al ratificar, despues de la última, el propósito de mantener íntegro su pensamiento sin enmiendas ni adiciones, el país se ha reanimado, adquiriendo la conviccion de que el mal no solo no era irremediable por medios legales y pacíficos, como ya comenzaba á sospechar, sino que para dominarle é impedir su desarrollo, bastaba la voluntad decidida de un hombre de gobierno, ejercitándose pública y solemnemente en el seno de la Representacion nacional, y esperando fundadamente que una vez probado el temple de esos resortes, no habrán de continuar considerándose inatacables aquellas feudales aspiraciones.

No sería justo desconocer que ha entrado por algo en esa esperanza la conducta ulterior de ciertos altos personajes á quienes se creyó en los primeros momentos dispuestos á presentar la batalla al Sr. Gamazo en todos los terrenos, pues si en gestiones semi-oficiales y semi-públicas mostraron una viva oposicion, llegada la hora decisiva y abierta la controversia ante el tribunal parlamentario, excusáronse en su mayor número de acudir á los debates é informar con su autorizada voz á la Cámara, tantas veces cautiva de su admirable elocuencia.

Parécenos que á ese para todos feliz resultado ha podido tambien contribuir no poco la discrecion del señor Ministro de Fomento, el cual, como verá quien leyere, ha tenido la fortuna de presentar las inspiraciones de su acendrado patriotismo y de su entrañable amor al derecho con los severos é irreprochables ornamentos de esa suprema prudencia que solo poseen los hombres superiores y que modera hasta los más nobles ímpetus del alma, aun en los casos en que la lucha por el triunfo del derecho, combatido más ó ménos de soslayo por enemigos poderosos, enciende en el corazon humano la más disculpable de las pasiones, la pasion de la verdad y de la justicia.

SESION CELEBRADA EN EL SENADO EL DIA 23 DE JUNIO.

SEÑORES SENADORES:

Entro en este debate sin la menor pasion ni prevencion de ánimo. Cualesquiera que sean las injusticias que se hayan cometido al juzgar el proyecto, y hasta la intencion del que lo presenta, yo sé que en este puesto estoy obligado á sufrirlas con resignacion, haciendo juez á las Cámaras y al país, que está por cima de todos. No debo, á pesar de esto, empezar sin declarar que estoy muy distante de creer que este proyecto ni ningun otro que con él se enlace deba tener una tendencia hostil á las compañías de caminos de hierro: lejos de eso, pienso que el Gobierno de esta Nacion, cuya prosperidad dista aún mucho de lo que anhelamos sus buenos hijos, está en el caso de no considerar como enemigos, sino como hijos predilectos, á todos aquellos que con el propio provecho (que esto es natural, y pedir otra cosa seria inocente), que aun con el propio beneficio hacen la causa del bien público y desarrollan los intereses materiales del país, cuidándose de aquello que por lo comun abandona la iniciativa privada en estos países latinos. Por eso yo estoy lejos de censurar los actos de proteccion que hayan podido dispensarse á las compañías de caminos de hierro en épocas en que su ruina podia enlazarse con la ruina del Estado. Por eso yo estoy dispuesto, en cumplimiento de los que creo deberes estrechísimos de mi cargo, á tener toda aquella tolerancia que se compadezca con el estricto cumplimiento de la justicia, y que sin mengua de los intereses públicos pueda reportar grandes ventajas y desahogo á los intereses de las compañías. Pero de esto, Sres. Sénadores, de esto á que yo crea que pueden mantenerse todas, absolutamente todas las concesiones de carácter transitorio y más ó menos privilegiadas que se hayan hecho, hay una distancia inmensa que no estoy dispuesto á recorrer. (*Muy bien, muy bien.*)

Porque entendí que la desaparicion del 10 por 100 sobre los billetes de viajeros era ya un deber ineludible para cualquier Gobierno; porque creí que lo que pudo ser en un momento legítimo, ó cuando ménos conveniente (aparte la cuestion de forma, de que hablaremos despues), el auxilio no pactado á las empresas de ferro-carriles, resultaba hoy en detrimento de los intereses privados de muchos millones de españoles que no tienen obligacion alguna de pagar ese impuesto; porque sentí la responsabilidad que

mi cargo impone, de consentir eso que me parecia una violacion de los derechos de todos los españoles; á pesar de mis propósitos de proceder conciliando los intereses públicos con los de las compañías; á pesar de mi repugnancia á hacer cosa que pareciese un acto de hostilidad hácia instituciones que no solo son instituciones mercantiles, sino que (y recientemente lo habeis visto) afectan hasta el carácter de instituciones de gobierno; á pesar de todo esto, me decidí á someter á mis compañeros el proyecto de ley que ha venido á esta Cámara. El Gobierno, pues, está completamente convencido de que este proyecto es una necesidad, y por mi parte debo declarar que no me pareceria bien consentir ni un solo instante, desde un puesto en que hubiese de experimentar ó sentir el remordimiento de la responsabilidad, que una que yo considero violacion manifiesta del derecho subsistiera entre nosotros, bajo mi amparo ó al ménos bajo mi tolerancia. (*Muy bien, muy bien.*)

Pero ¿por qué he guardado tanto sigilo? (Quiero individualizar la responsabilidad, no abusando del nombre del Gobierno.) ¿Por qué he guardado tanto sigilo en la presentacion de este proyecto? ¿Por qué no he instruido un expediente ámplio? ¿Por qué no me he presutado á largas audiencias? ¿Por qué no he recibido la consulta del Consejo de Estado? Pues debo decirlo con toda sinceridad: aun cuando entiendo y creo que se ha demostrado que la adopcion de esta medida no se enlaza ni poco ni mucho con el crédito público; aun cuando creo (y espero que el tiempo me dará la razon) que esta medida no será desventajosa en alto grado, ni siquiera en pequeño grado, al cabo de algunos años, á las compañías de ferro-carriles, esta medida podia haber sido asunto y materia de ágios con respecto á los valores de las compañías de ferro-carriles, y era mi primer deber el impedir que por una indiscrecion mia, si el mal viniere, no le sufrieran todos por igual y se aprovecharan de la noticia algunos privilegiados. (*Muy bien.*)

Pero despues de todo, Sres. Senadores, ¿qué tenia yo que consultar y que ver, que no estuviera visto y consultado desde mucho antes de mi ingreso en el Ministerio de Fomento? ¿Qué cuestion se iba á resolver en este proyecto de ley, que no fuera una pura cuestion de derecho, en las cuales no hay afeccion de intereses, ni se pueden oir aquellas reclamaciones que lanza el particular interés ofendido, enfrente de otro interés no ménos respetable, y á quien por igual, que no más, á quien por igual estamos nosotros obligados á atender?

Acostumbrado, Sres. Senadores, á contribuir á la administracion de justicia, he adquirido tambien el hábito de no tomar por razones los lamentos del interés que se siente amenazado de un sacrificio justo; y á la manera que el juez que va á fallar en una contienda grave entre particulares desoye las razones que alega el perjudicado, clamando por su futura ruina y exagerándola y pintándola con colores vivos, porque enfrente de aquel clamor puede oir y oye, y si ha enmudecido el interesado, la conciencia del juez le suple, los clamores de otro interesado que tambien se siente afligido

por el presente pesar ó la presente desgracia, me he colocado por cima de esos clamores de una y otra parte, y he procurado escudriñar pura y simplemente si el derecho favorecia á la causa de las compañías ó el interés de los ciudadanos españoles que usan de los ferro-carriles.

No quiero decir que á la altura en que nos encontrábamnos, un expediente informativo, despues de una informacion parlamentaria hecha en 1876 y de otra informacion extra-parlamentaria ahora mismo pendiente, y de los muchos datos que el Ministerio de mi cargo está obligado á recoger, y recoge y publica, hubiera sido de todo punto innecesario. Y yo que ante la presencia de la injusticia (podré ser inocente si quereis, seré quizá inexperto), yo que ante la presencia de la injusticia, digo, sobre todo cuando estoy llamado á compartir la responsabilidad de que viva, no me sentia con fuerzas para dilatar ni un solo momento la reparacion, despues de haber estudiado la cuestion de derecho, como ahora tendré la honra de exponeros; despues de haber pesado todas las consideraciones que en mi concepto debian pesarse (y estoy tranquilo de no haber omitido ninguna, porque las ilustres personas dedicadas á exponer la tésis contraria á la mia no han añadido una sola que yo no hubiese tenido en cuenta); despues de todo esto, me decidí á someter, como era mi deber, á mis compañeros el proyecto actual, y despues de la aprobacion de S. M., á leerlo en esta Cámara.

Pero ¡ah! la simple lectura del proyecto es ya un cargo grave contra mí. La autoridad de mi digno amigo el Sr. Fernandez de la Hoz, autoridad jurídica ante la cual me inclino, ha acogido este argumento y lo ha expuesto á la Cámara. No me ha sorprendido, sin embargo, el argumento, porque álguien que no está lejos de S. S., apenas se leyó el proyecto, creyó que podría prestarse á esta observacion, y solo me maravilla que los dignos representantes de las compañías, al informar contra las flaquezas del proyecto, no creyeran que era digna de ser expuesta la consideracion que ha alegado el Sr. Fernandez de la Hoz.

Y ciertamente, señores, á un hombre ilustre y experimentado en la aplicacion de las leyes, ¿se le ha podido ocurrir que sea inconstitucional la presentacion del proyecto en esta Cámara? ¿Que la Constitucion determina que las leyes sobre el crédito público y sobre impuestos han de presentarse primero al Congreso! Pues, Sr. Fernandez de la Hoz, si efectivamente fuera hoy el 10 por 100 de los ferro-carriles un impuesto, y ese impuesto estuviera en manos de una compañía ó de varias compañías, ¡qué argumento entonces más grave contra él! ¿De qué habria servido la abolicion de los señoríos, si no se redime al país del signo de vasallaje que consiste en pagar impuestos á los particulares? (*Muy bien, muy bien.*)

Pero dejando á un lado esta teoría, ¿no es verdad, Sres. Senadores, que todo impuesto debe ser anualmente votado y que ha de constar en la ley de presupuestos que rija ó en una ley especial? Pues yo le pregunto al Sr. Fernandez de la Hoz: ¿caso el 10 por 100 de que tratamos está en la ley de presupuestos de 31 de Di-

ciembre de 1881? ¿Acaso estaba en ninguna otra de las leyes anteriores, desde que concluyó el ejercicio de 1866? Pues si no está en las leyes de presupuestos (y no puede haber impuesto que no esté en ellas, porque esas se votan todos los años y es elemental la consideración que ha obligado á los legisladores á consignarlo así en las Constituciones), ¿con qué derecho se puede hacer el argumento de que se ha cometido infracción constitucional por haber presentado este proyecto ante al Senado?

¿Y qué he de decir yo, Sres. Senadores, qué he de decir yo del otro argumento de inconstitucionalidad que el Sr. Fernandez de la Hoz ha hecho contra el proyecto? «Se trata de una ley de Hacienda que el Ministro de Fomento viene á derogar,» decía S. S. Empiezo diciendo que el Sr. Fernandez de la Hoz no ha tenido tiempo bastante para enterarse de quién era el autor del decreto de 29 de Diciembre, puesto que lo suponía firmado por el Sr. Ministro de Hacienda, y quien lo firmó fué el Sr. Presidente del Consejo de Ministros; pero aparte de esto, pregunto yo al Sr. Fernandez de la Hoz, amigo nuestro y persona respetabilísima: lo que S. S., usando de la iniciativa parlamentaria, podría hacer, lo que podría hacer cualquier Sr. Senador, proponer al Senado la derogación de una ley de Hacienda, de una ley de Fomento, de una ley de Gracia y Justicia, ¿no podrá hacerlo la entidad Gobierno, cualquiera que sea el Ministro que la represente en ese acto? Yo bien sé, señores, á qué extremos conduce el hábito de discutir y de defenderse, y este hábito le tiene el Sr. Fernandez de la Hoz hace mucho tiempo; pero no siempre el abogado se encuentra en una posición desahogada para salir de los apuros en que lo pone su contrario, y por eso me explico ciertos argumentos, después de haberse pronunciado dos discursos en este debate; discursos que, como dijo S. S. con justicia, y yo he de confirmar, habían realmente espigado el campo.

Pero aun así y todo, créame S. S., cuando ayer le pareció que yo no atendía con la debida consideración (y le pido por ello perdones, aunque su creencia fuera equivocada), cuando ayer le pareció quizá que yo no atendía con la debida consideración á sus palabras, en aquel momento me movía un secreto recuerdo de lo que S. S. habría hecho y de lo que yo mismo habría hecho en el banco del abogado, constreñido por la dialéctica del adversario ó por la necesidad de presentar á los ojos del auditorio (aunque aquel auditorio es experto y no se deja alucinar con vanas apariencias) como buen argumento lo que en realidad no pasase de puro sofisma ó de mera declamación. (*Muy bien, muy bien.*)

Entremos ya, señores (puesto que parece el campo desembarazado de estas primeras dificultades), entremos en otro de los aspectos de la cuestión; el aspecto de las conveniencias, el aspecto del interés. Y no porque yo crea (ya os lo he dicho antes) que en el momento actual, en que estamos llamados á realizar una obra de justicia y á restablecer un derecho violado, estos clamores y estas quejas deban ser atendidas, sino porque un miembro del Gobierno no debe, no puede consentir que invocando los derechos de las com-

pañías, y hablando como hablaría la causa de las compañías, se ataca al Gobierno español de haber faltado á sus compromisos y se le amenace con la ruina del crédito nacional, como si éste pudiera enlazarse ni sufrir menoscabo con la depreciacion insignificante de algunos valores de las compañías de caminos de hierro, no igual en todas las Bolsas, porque no en todas las Bolsas están igualmente desconceptuados algunos de los valores que circulan. ¡Pretender que el crédito del Estado ha de sufrir menoscabo, que la palabra del Estado tendrá ménos valor, que la honra del Estado (que de todo esto ha hablado el Sr. Fernandez de la Hoz, y lo he oido con pena, aunque reconozco hasta qué punto puede llevar la exageracion en los debates), que la honra del Estado puede sufrir quebranto ó detrimento porque el Estado trate de reivindicar ahora lo que hace tiempo ha debido revertir á él! Y esto se afirma y dice ¿en nombre de qué? en nombre de las compañías.

Pues qué, Sres. Senadores, ¿se ha podido dar espectáculo más lisonjero para las compañías, aunque no más triste en parte alguna para el interés público, que el espectáculo dado por esta Nacion, á la que ahora se acusa de faltar á su palabra con las compañías; el espectáculo dado por esta Nacion proclamando los déficits en los presupuestos de 1866 y 1867 y regalando una parte de sus ingresos á las compañías; proclamando su ruina en 1868 y constituyendo un fondo de 29 millones de pesetas para entregarlo á las empresas (*Muy bien, muy bien*), haciendo una reduccion de la deuda en 1876 y regalando á las compañías los anticipos y convirtiéndolos despues en subvenciones? (*Muy bien.—Repetidos aplausos.*)

Seamos justos siquiera con nosotros mismos, y no nos dejemos extraviar por la pasion del debate ú otro interés respetable. No nos dejemos extraviar hasta el punto de escupir á nuestra madre en el rostro que debemos y estamos acostumbrados á venerar. ¿Ha cumplido ó no el Estado con los compromisos que contrajo? Éste es el problema.

Se invoca el crédito con las compañías de ferro-carriles, y al llegar á este punto, yo invito, é invito uno por uno á todos los señores Senadores, cualquiera que sea el juicio con que vean estas cuestiones, á que me digan qué cláusula de los pactos de concesion ó de las leyes que regulan estas cláusulas, qué preceptos reglamentarios, qué Real órden, arrancada con las lágrimas ó con las súplicas, no ha sido cumplida con creces por parte del Gobierno español. En cambio, permítaseme decir (y esto á todos nos interesa, porque á todos interesa el crédito del Gobierno de la Nacion), permítaseme decir y proclamar que el Gobierno español ha demostrado bastante generosidad (lo he dicho antes y no me arrepiento), justificada en ciertas circunstancias, en otras aconsejada por el interés político ó por el interés social, pero discutible para las compañías en muchos casos. Si así no fuera, ¿ea qué se funda (y no quiero hablar de otras cosas), en qué se funda esa esperanza tan vulgarizada, y que á tantos especuladores alienta, de que un camino en construccion, aunque haya sido concedido sin derecho á subvencion ni auxilio

alguno, jamás concluye sin que venga el auxilio ó la subvencion?

¡Qué elocuentes argumentos no ofrecen leyes como la de Octubre de 1869, la de Julio de 1870 y otras muchas especiales que no quiero citar! Cuando ha sido necesario otorgar una franquicia negada al principio por el legislador en la concesion, ha sido al fin otorgada; cuando se han pedido auxilios y la experiencia ha demostrado que eran necesarios, han sido otorgados, y con tal generosidad, que ni siquiera hubo la más pequeña precaucion para recuperarlos. Y cuando todo esto pasa (y no quiero hablar de condescendencias que la Administracion tenga con las compañías, y hace bien en tenerlas en todo cuanto no afecten al interés público y puedan tenerse sin detrimento del servicio); pero cuando todas estas cosas han pasado, y el Estado, cumpliendo lo que ofreció, y mucho más de lo que ofreció, ni una sola vez ha faltado al cumplimiento de aquello á que estaba comprometido, ¿con qué derecho se hablará de descrédito para el Estado?

Una cuestion queda en este aspecto de la conveniencia, un argumento, para hablar con más propiedad, que algunas veces repetido, parecia tener la tendencia de enternecernos á todos. Ya no se habla de grandes; el ceder con los grandes podia ser debilidad: se trata de pequeños, se trata del infeliz obrero catalan que ha recogido ó economizado el dinero necesario para comprar algunas obligaciones. ¿Qué va á suceder si estas obligaciones se deprecian? Señores Senadores, poned enfrente de ese cuadro este otro cuadro. Se trata de los infelices braceros del centro de la Península, ó de sus extremidades, que necesitan ir al Juzgado de primera instancia, á la capital cuando más, ya por haber sido acaso regidores de un Ayuntamiento y tener que rendir cuentas, ó sentirse agobiados por un apremio, ó haber sido testigos en un contrato y tener que prestar una declaracion; y pensad si algo importa el que á esos infelices en vez de 7 rs. les cobren 9, y que en vez de recoger la economía de una semana, tengan que agregar medio dia de salario, que representa un dia de ayuno para toda su familia, un dia sin pan para todos sus hijos. Y uso este lenguaje y este argumento, Sres. Senadores, ya que se acude al terreno de las ternezas, para que se vea que no debe nadie fijar su atencion en el aspecto de los intereses de una de las partes contendientes, cuando se trata de desentrañar una cuestion tan esencialmente jurídica como la presente.

Aquí hablamos á hombres experimentados, y los hombres experimentados saben que cuando se usa de un derecho no se causa perjuicio á nadie, y que la cuestion que se debate es, si efectivamente el Gobierno usa de su derecho cuando ha presentado este proyecto de ley, y si cuando la Nacion retira el 10 por 100, no solo usa de un derecho, sino cumple además un estrecho deber para con los ciudadanos, retirando á las compañías un rendimiento que se exige contra ley y á costa de los particulares. Este es el problema que vamos á examinar. (*Muy bien, muy bien.*)

No doy importancia alguna á la primera de las cuestiones que aquí se han presentado. Importa poco en realidad que fuera ley ó

decreto el que trasmitió á las compañías de ferro-carriles el derecho de percibir el 10 por 100. El preámbulo del proyecto que he tenido la honra de leer á la Cámara dice: «El Ministro que suscribe no tiene conocimiento de que se diera cuenta á las Córtes de aquel Real decreto;» y esto que entonces dije, ahora lo mantengo. Lo mantengo, Sres. Senadores, fortalecido con autoridades que no pueden desconocerse, que tienen no solo la fuerza de su reputacion científica, sino tambien la autoridad de su testimonio personal, porque intervinieron como testigos ó actores en aquellos sucesos.

No he de repetir yo ahora la historia de la concesion hecha á las compañías de ferro-carriles; ya la sabeis todos. En una época calamitosa, despues de sucesos que perturbaron el órden público (coincidencia esta que se repite en la historia), aquel Gobierno creyó que debia atender á las compañías de ferro-carriles, y les cedió el 10 por 100, alegando que no necesitaba de él para salir de sus apuros. Pero hay un artículo en ese decreto que imponia á aquel Gobierno la obligacion de dar cuenta á las Córtes. ¿Cómo se cumplió esta obligacion? Hé aquí mi tésis, tésis que ahora reproduzco. No se cumplió esta obligacion. No importa, Sres. Senadores, que la ley de Mayo de 1867 otorgara un *bill de indemnidad* al Ministerio de 1866; no importa que la ley de 1867 declarara leyes todos los decretos que el Gobierno hubiera dictado usando de atribuciones legislativas; no importa nada de eso. Lo que importa es, si se cumplió el precepto del art. 4.º del decreto de 29 de Diciembre, ó si ese precepto quedó de todo punto incumplido. Este es el problema; y yo afirmo que no se dió cuenta á aquellas Córtes del decreto de 29 de Diciembre. ¿Con qué derecho lo afirmo? Con el derecho que da el haber hojeado una por una todas las sesiones de aquella Cámara y no haber visto que se mencionara jamás el decreto de 29 de Diciembre. ¿Con qué otro derecho? Con el de haber meditado las palabras del preámbulo de aquel proyecto de ley, en las cuales no hay una sola que se refiera á actos administrativos, sino únicamente anuncios de las medidas políticas adoptadas para reprimir, para robustecer la fuerza de aquel Gobierno y para salvar lo que aquel Gobierno creyó que eran los intereses sociales amenazados.

Y cuando es ese el preámbulo del proyecto, y por el articulado del proyecto se mencionan vagamente todas las disposiciones adoptadas, y cuando allí hubo, Sres. Senadores, personas de la autoridad de mi respetabilísimo amigo y respetable Senador el Sr. Moyano, personas de la autoridad del Sr. Cánovas del Castillo, que echaban de ménos la relacion de las disposiciones que iban á convertirse en ley, porque no se podia votar con conciencia sin saber antes lo que se pretendia sancionar, tengo el derecho de decir que de aquel decreto no se dió cuenta á las Córtes, y cualquiera que sea la fórmula adoptada, esa fórmula es evidentemente inconstitucional. (*Muy bien, muy bien.—Muestras de aprobacion.*)

He dicho que allí estaba el Sr. Moyano y que fué actor en aquellos sucesos, porque al Sr. Moyano se le resistia, como se resiste á toda conciencia recta, prestar un voto de aprobacion á leyes que no

habia examinado, sancionar quizá enormidades que pugnarán con la Constitución, y por eso, cuando se trató del *bill*, el Sr. Moyano, hombre de órden, defensor de las instituciones, amante de todo aquello que se pretendia salvar y que desgraciadamente no se salvó, pidió que la votacion fuera por partes, y el Sr. Moyano fué derrotado en este punto. ¡Qué más, Sres. Senadores! (Invoco en esto el testimonio del Sr. Cánovas.) Cuando se presentó aquel proyecto de ley pidiendo el *bill*, se omitió en el decreto presentado á S. M. la Reina (así lo declara el Sr. Cánovas) la autorizacion para convertir en leyes todas las dictadas durante el interregno, y este era uno de los cargos más graves que el Sr. Cánovas formulaba contra aquella situacion.

¿Cómo se habia omitido poner en conocimiento de la Reina que se trataba de trasformar en leyes una série de decretos de uno y otro carácter, y sin obtener su Real autorizacion se pretendia arrancar el voto de las Cámaras?

Por eso dije y por eso sostengo que no se cumplió el precepto del art. 4.º del decreto de 29 de Diciembre, y que de este decreto no se dió cuenta á las Córtes. Pero repito que doy poca importancia á este punto, porque fuera decreto ó fuera ley, cumpliérase ó no el precepto del art. 3.º, sancionáranlo ó no las Córtes, la sancion de las Córtes no ensancharia seguramente las prescripciones del decreto de 29 de Diciembre, sino que en todo caso las confirmaria; y como en esas prescripciones es donde está la evidente prueba de que hace mucho tiempo que debió desaparecer el 10 por 100, eso me basta, sea ley ó sea decreto, para demostrar que no puede subsistir ni un solo instante.

¿Qué quiso hacer aquel Gobierno? Supongamos que álguien quiera lo que no conoce, y que aquí mienta el principio aristotélico que encamina la voluntad hácia las cosas conocidas. ¿Qué quisieron las Córtes? ¿Fué, por ventura, la cesion perpétua? ¿Fué incondicional é irrevocable? Pues lo primero que hay que hacer es examinar el testimonio de los interesados en la cuestion. Ya se ha dicho aquí, Sres. Senadores: la cuestion de auxilios á las compañías empezó en virtud de gestion de las compañías mismas; motivó un proyecto de ley; ese proyecto de ley no hablaba de cesiones gratuitas, sino de anticipos reintegrables; á ese proyecto de ley substituyó un dictámen de la Comisión, luego otro dictámen y despues este decreto; pero ¿qué pedian las compañías? Porque es notorio (y yo no puedo hacer agravio á ningun gobernante de mi país), es notorio que no llegaría la generosidad del Estado español, representado por el Gobierno de entonces, á dar más de lo que pidieran; hubiera sido una grandísima imprudencia, digna de toda responsabilidad, el dar más, siendo tal vez digno de aplauso el haber dado lo justo.

Las compañías, Sres. Senadores, habian sometido al Gobierno en colectividad un proyecto, un pensamiento de auxilio, y este pensamiento está perfectamente analizado en una Memoria que se entregó á todos los Ministros, que se encuentra por todas partes, que en la misma Biblioteca del Senado puede encontrar cualquier señor

Senador, y en esa Memoria se trazaba un plan, el cual consistía en que el Estado contribuiría durante doce años á lo sumo; á los doce años empezaría á reintegrarse, y al cabo de veintidos años estaría completamente reintegrado y tendría un sobrante de 1.740.000 escudos. El sacrificio, pues, era temporal; el auxilio era, pues, temporal; no había de pasar del duodécimo año; en el décimotercero debería empezar el Gobierno á reintegrarse. Esto era lo que querían las compañías; y yo pregunto, Sres. Senadores: ¿hay álguien que sea capaz de inferir á aquel Gobierno la ofensa de que cuando las compañías le pedían auxilio temporal y transitorio, quisiera darles un auxilio más duradero y perpétuo quizá?

Hé aquí las palabras de las compañías: «Solo desde el segundo año de la garantía hasta el duodécimo hará sacrificios el Estado, sacrificios que varían desde el mínimum de 295.000 escudos hasta el máximun que en un solo año llega á 5.865.000, ó sea por término medio de un año con otro, 3.383.333 escudos; desde el décimotercero al vigésimosegundo inclusive, se reintegra por completo con un exceso de 1.740.000 escudos á su favor. En los últimos siete años, ningun desarrollo se supone á los productos.» Hacían este argumento las compañías para demostrar que su cálculo era modesto y que no podría defraudar á nadie; «y sin embargo, en ellos, y mucho ménos en adelante, lejos de hacer nuevos sacrificios el Estado, ni aun siquiera tendrá que pagar los intereses y amortización de los tereses ú obligaciones que emitiera en un principio.» Porque las compañías partían del supuesto de que, no ellas, sino el Gobierno había de ser quien, por medio del crédito, se proporcionara los recursos para adquirirlas; «cuyo pago quedaria perpétuamente á cargo de las respectivas líneas, sobrando aún para las empresas una fuerte suma anual de 2.135.000 escudos, sin necesidad de embeber el 10 por 100 del impuesto de viajeros, que puede continuar á favor del Gobierno.»

Esto pedían las compañías en 1866, Sres. Senadores. ¿Lo ensanchó ó lo restringió el Gobierno de 1866 cuando dictó el decreto de 29 de Diciembre? Quiero apelar á las mismas palabras del preámbulo, que son el comentario más natural del precepto del artículo 1.º, y despues examinaremos el art. 2.º y veremos con toda evidencia que se ha levantado, como decia mi digno amigo el señor Saavedra, un verdadero castillo de naipes en defensa de un interés caduco é indefendible. Decía el preámbulo del Real decreto en uno de sus párrafos: «Motivos son todos estos que deben inclinar el ánimo de los Gobiernos previsores á proteger á las compañías de ferro-carriles. Obrando de esta suerte, el Estado no hace un sacrificio estéril, sino que antes bien labra en un doble concepto su prosperidad, en el hecho de contribuir á la salvacion de dichas empresas; pues que ellas mismas son las primeras en considerar como pasajera la crisis que paraliza su marcha, y esperan dominarla al cabo de algunos años.»

Y añadia en otro párrafo: «El Gobierno de V. M., sin embargo, se ve imposibilitado por ahora de imitarlas (á otras Naciones) en

su largueza, porque ni la situacion del Tesoro lo permite, ni es posible dictar una solucion definitiva sin el concurso de los Cuerpos Colegisladores.»

Era, pues, pasajera, era de algunos años, era transitoria, nada tenia de definitiva, ya lo habeis oido.

Pero ¿para qué buscar en el preámbulo la explicacion, si el texto del decreto la da?

Hemos oido aquí y fuera de aquí repetir, como si este fuese el único argumento, la consideracion de que el art. 1.º del decreto otorgaba ese auxilio para que sirviese de garantía en emisiones de obligaciones futuras, y que si las obligaciones habian de durar noventa y nueve años, este mismo tiempo habria de durar la cesion. Pues ahora bien, Sres. Senadores; fijad vuestra atencion en el artículo 2.º, y vereis de qué manera el Gobierno entendia los radicales, al parecer, los absolutos términos del art. 1.º

Porque es claro: si el art. 1.º hubiese entrañado una cesion absoluta é incondicional, nada tenia el Gobierno que hacer desde entonces.

Cada compañía participaria de los ingresos del Tesoro en el 10 por 100 que se le cedia; unas más, segun la cuantía é importancia de sus redes, y otras ménos, si estas redes fueran más insignificantes; el Gobierno nada tenia que hacer; habia concluido allí su mision. ¿Es esto verdad, ó no? Pues si esta premisa es incontestable, ¿por qué entonces el art. 2.º reserva al Gobierno la facultad de adjudicar ese 10 por 100 á cada compañía, segun las condiciones y circunstancias que en ella concurren, y no se limita á la prescripcion absoluta del art. 1.º? El art. 2.º dice: «El Gobierno dictará las disposiciones convenientes: primero, para procurar y llevar á cabo, por los medios que estén á su alcance, la fusion de las compañías de ferro-carriles, ya en explotacion, ya en construccion, formando grupos cuya longitud no baje de 1.000 kilómetros, debiendo conceder con preferencia los auxilios...» No hay más auxilio que el 10 por 100; «los auxilios de que trata este decreto, á las empresas que se coloquen en tales condiciones. De igual preferencia disfrutarán las empresas de vías férreas que vayan á cuencas carboníferas.»

Y decidme, Sres. Senadores: si todas las empresas hubieran tomado al pié de la letra y se hubieran apropiado el 10 por 100 de sus productos, ¿cómo podia el Gobierno compelerlas á la fusion, premiando sus sacrificios en una mayor cuantía, y cómo habia de estimular la construccion de los ferro-carriles carboníferos, si de esta manera quedaban completamente privados de sus recursos? (*Muy bien, muy bien.*) Por esta razon, Sres. Senadores, las empresas entendian entonces bien lo que ahora fingen haber entendido mal; por eso las empresas recurrieron á la Comision creada en virtud del artículo 3.º, y pidieron una á una que se les autorizara para emitir valores sobre este 10 por 100, amortizables en diez años: recurrió la empresa de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, como ya os he dicho; recurrió tambien la empresa de Tarragona á Martorell y Barcelona; recurrió la de Barcelona á Francia. ¿Y qué dicen y cómo entendian

estas empresas los artículos 1.º y 2.º del decreto? Fijad vuestra atencion en esto. Lo que decia la empresa de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, se ha leído ya, si mal no recuerdo, y de todos modos, puede leerse en el expediente traído al Senado. Decia otra de ellas: «De tan negra sima creyó la compañía haber logrado apartarse, y sin duda que el evitar que cayeran todas ellas fué la mente del Gobierno de S. M., cuando éste, en el mismo Real decreto de 29 de Diciembre, mientras se estudiaban los auxilios que habian de otorgarse (no más que mientras se otorgaban éstos, es decir, transitoriamente), cedió en beneficio de las empresas, como remedio de momento á aflicciones apremiantes y de momento tambien, el importe del impuesto del 10 por 100 sobre los viajeros. Con él pudo esta empresa acudir á la necesidad de su deuda flotante y enjugarla mediante la creacion de valores sobre el importe de la cesion verificada; y para hacerlo no esperaba sino la necesaria autorizacion del Gobierno, que creía haber de darse de un momento á otro por la misma lógica de las cosas, cuando ha sólido estar el asunto pendiente de consulta en esa Comision.»

Todas, pues, entendieron que no podian empezar á gozar incondicionalmente de ese derecho, y mucho ménos que pudieran adjudicársele á perpetuidad; todas entendieron que necesitaban recurrir al Gobierno y obtener la autorizacion de que hablaba el art. 2.º; autorizacion que el Gobierno habia de dispensar segun los servicios de las empresas, los sacrificios que para la fusion hiciesen, ó segun la importancia de los ferro-carriles que se destinaran á cuencas carboníferas. Y recurrieron á la Comision, la cual dió su informe como ya se os ha dicho; en ninguno de sus dignos individuos prevaleció la idea de que el art. 1.º entrañara una cesion incondicional, y el Gobierno ninguna declaracion hizo en contrario. Nos encontramos, pues, Sres. Senadores, frente á frente de esta disposicion tal y como la hemos visto. Nos encontramos tambien frente á frente de otros sucesos que recomiendo á vuestra meditacion.

La medida de 29 de Diciembre era transitoria y provisional; se adoptaba mientras se otorgaban otros auxilios, y es claro que debia ceder su plaza á los auxilios definitivos. ¿Cuándo y cómo vinieron éstos?

Tambien se ha dicho ya, y he de pasar muy rápidamente sobre este extremo. El Gobierno no cesó en el empeño de cumplir su oferta: en 1867, con motivo de la conversion de la deuda amortizable, pidió autorizacion para destinar el 15 por 100 de los productos á auxiliar á las empresas; aquel Gobierno no pudo cumplir su promesa: vino la revolucion, y su Gobierno se encontró con la palabra empeñada, y á pesar de que el Sr. Figuerola protestaba de que ese era un sistema vicioso que no debia seguirse, quiso cumplir lo ofrecido por las Córtes, constituyó el fondo de auxilios y lo repartió entre las compañías. Yo pregunto, Sres. Senadores: en cualesquiera otras circunstancias, tratándose de otros intereses, ¿hay álguien á quien se le hubiera ocurrido dudar de que sustituidos los auxilios definitivos al provisional, el provisional debia en estricto de-

recho desaparecer? (*Muy bien, muy bien.*) Los auxilios definitivos fueron 116.200.000 rs., que se repartieron con acuerdo de las compañías y las compañías se apropiaron.

Entrego, pues, á vuestra consideracion este argumento. Sin embargo, el 10 por 100 ha seguido percibiéndose. Pero el 10 por 100 tenia un objeto: el de salvar la crisis por que atravesaban las compañías, impedir la quiebra de éstas y evitar que se complicara en su ruina á miles de familias tenedoras de obligaciones y acciones. ¿Quién diria que no habiendo logrado ese objeto, habiéndose consumado la ruina de miles de familias, habiendo ocurrido la crisis tremenda que se trataba de evitar, habiendo sufrido reduccion el capital de casi todas las compañías, este auxilio habia de subsistir? Porque es menester que sepais que son muy pocas las compañías que despues de 1866 no han reducido sus capitales; es menester que sepais que á pesar de los esfuerzos del Tesoro público, á pesar de haber éste buscado recursos con el desnivel del presupuesto y progresivo aumento del déficit, á pesar de todo eso, los Gobiernos españoles han tenido que experimentar la triste impresion de ver arruinados á multitud de infelices tenedores de obligaciones y acciones de ferro-carriles.

Pero concluyamos, Sres. Senadores: el decreto de 29 de Diciembre, ó la ley de Mayo de 1867 (lo mismo me da una cosa que otra), no han podido contener una cesion incondicional y perpétua, por una sencilla razon que es incontestable: porque quien lo hizo no tenia poder para hacerlo, y porque nadie da lo que no tiene; ni el Gobierno, ni las Córtes, ni nadie podia hacer cesion de un impuesto por más de un año.

Con asombro he oido, Sres. Senadores, el argumento de mi digno amigo el Sr. Conde de Tejada de Valdosera, que una y otra vez ha insistido en que esta cesion fué ratificada en catorce ó quince presupuestos. ¿Por qué? direis. Por la sencilla razon de que no la ratificaban. ¡Qué! ¿se ratificarian los impuestos de la ley de 31 de Diciembre de 1881 suprimiéndolos en la ley destinada á regir el ejercicio de 1883? (*El Sr. Conde de Tejada de Valdosera: Ese es un chiste, no es una razon.*) No es una razon, Sr. Conde de Tejada de Valdosera; pero la razon viene ahora.

Su señoría es una persona digna de todo mi respeto, y yo no puedo tener intencion de molestarle; sabe S. S. además que le quiero y le considero como merece, pero no puedo ménos de poner al desnudo el argumento.

¿Cómo he de admitir yo, cómo admitiria S. S. la doctrina de que los impuestos se ratifican omitiéndolos, es decir, no sometiendo á la aprobacion de las Córtes? Yo no tengo más que hacer que una cosa. (*El Sr. Ruiz Gomez: El Gobierno lo ha consentido.*) ¡Ah, señor Ruiz Gomez! De que durante catorce años haya consentido el Gobierno ese abuso, ¿pretende S. S. deducir el derecho? ¿Cómo S. S., liberal, defenderia la abolicion de aquellos derechos mantenidos al abrigo de siglos, y muchos de ellos con título más claro, aunque no tan gracioso como el derecho actual? ¿Cómo defenderia S. S. la obra

de las Córtes de 1811, desde el momento en que cree que una simple tolerancia ha podido autorizar el abuso? (*En la mayoría: Muy bien, muy bien.*) Yo digo que en estas materias no cabe tolerancia. El art. 76 de la Constitucion de 1845, Sres. Senadores, establecia que no podia imponerse ni cobrarse ninguna contribucion ni arbitrio que no estuviera autorizado por la ley de presupuestos ú otra especial, y aquella misma Constitucion establecia, como todas, que los impuestos habian de votarse anualmente.

El Gobierno que cedió en 29 de Diciembre de 1866, estuvo en su derecho, porque tenia votado aquel impuesto mediante la ratificacion de las Córtes; pero no estaba en su derecho ningun Gobierno delegando esta facultad *mayestática* de exigir contribuciones sin que préviamente las hubieran votado las Córtes. Comprenderia, Sres. Senadores, que se entendiera ratificada la cesion, si en los presupuestos de 1867, de 1868 ó 69 las Córtes hubieran autorizado esa exaccion; pero ¿no la autorizaron? Pues no puede subsistir más que por medio de un abuso.

Por eso, Sres. Senadores, cuando oigo el argumento de que se hizo un contrato bilateral, donde no intervino más que una persona, el cedente, y quedó desligado de toda obligacion porque en el acto de perfeccionarla la consumó; cuando oigo hablar de contrato bilateral, de contrato irrevocable y de derechos de tercero, no puedo ménos de sorprenderme; porque ¿cómo el ilustre jurisconsulto Sr. Conde de Tejada de Valdosera puede ignorar que cuando el derecho del que da se resuelve, queda anulado el derecho del que recibe? Si quien dió á los obligacionistas fueron las compañías, y su derecho quedaba anulado por haber fenecido el ejercicio de los presupuestos, ¿con qué derecho las compañías que reciben despues de caducado su derecho lo vuelven á ejercer, ni con qué derecho los terceros se podian sentir agraviados, si agravio hubiera, de que aquel que buenamente habia otorgado por el tiempo que podia y en las condiciones que habeis visto, retirara su otorgamiento?

¿Cómo he de admitir yo, Sres. Senadores, la doctrina absoluta del Sr. Conde de Tejada de Valdosera, que viene á parar á que todo acto nulo queda convalidado por el solo hecho de que un tercero intervenga y se aproveche de ese acto? ¿A qué extremo nos conduciria esta doctrina? No es aquí doctrina legal, ni lo ha sido en ninguna parte. Si el que ilícitamente tiene una cosa la empeña ó enajena, el que la adquiere no la adquiere sino con el lapso del tiempo y mediante la presuncion de abandono por parte del propietario. (*El Sr. Conde de Tejada de Valdosera: Prescripcion ha habido.*) ¡Prescripcion, Sr. Conde de Tejada de Valdosera! ¡Prescripcion de cosa imprescriptible é inalienable! ¡Prescripcion en diez y seis años tratándose de cosa del Estado! ¿Es menester, señores, que lleven á este extremo sus argumentos los que defienden la causa del 10 por 100? (*En la mayoría: Muy bien, muy bien.*)

Examinemos, pues, aunque ya comprendéis que es de todo punto innecesario, la cuestion del derecho de tercero. Se dice que el 10 por 100 se ha dado en garantía de las obligaciones emitidas;

que el Estado lo ha visto, lo ha consentido, y ha aprobado los cuadros de amortizacion, y está por lo mismo tácitamente obligado para con los terceros. No creo que debilite el argumento; pero ¿cómo he de admitir yo la consecuencia, si la premisa no es exacta? Me dirijo á personas que conocen perfectamente todas estas cuestiones, que saben cómo se hacen las emisiones de obligaciones, cuáles son los elementos que fijan la cuantía del capital á emitir, y yo invito á todos ellos á que rectifiquen esta tesis: en la ley de 1862, en la de 1856, ni en ninguna ley, ¿se habla de otra cosa que de los rendimientos del camino?

¡Ah! ¿Es, por ventura, rendimiento del camino una contribucion votada para el Estado y por el Estado cedida? ¿Creeis que los rendimientos del camino se componen de algun otro elemento en las tarifas españolas ni en las extranjeras, más que de los derechos de pasaje y transporte? Luego, Sres. Senadores, así como la ley hace base inalterable para autorizar las emisiones, el capital realizado por las compañías en acciones y subvenciones del Estado, de las Provincias y los Municipios, respecto á la cuantía de los rendimientos con que ha de verificarse la amortizacion se limita á cómputos ó conjeturas, cómputos que se fundan algunas veces en la experiencia de cinco años, algunas otras en la de un año, y en un puro y simple arbitrio en muchas más ocasiones; porqué cuando se autoriza á las compañías de ferro-carriles en construccion para emitir obligaciones, no es posible, Sres. Senadores, calcular los rendimientos que haya de tener aquel camino; no hay datos para formar ese cálculo.

Y entonces, ¿qué se hace? Se fija una cifra de 14, de 16.000 pesetas de rendimientos por kilómetro, se deduce el 40 por 100 por gastos de explotacion, y se fija el resto como ingreso positivo de la compañía, con el cual, dentro de los noventa y nueve años, ha de amortizar los valores emitidos. De esta manera eventual é insegura se hace el cálculo de los rendimientos de las compañías. ¿Por ventura se puede fundar en él ningun derecho? ¿Por ventura la alteracion de este cálculo daría facultades á nadie para reclamar indemnizacion? ¡Ah, Sres. Senadores! Entonces despedíos de ejercer vuestra soberanía; entonces despedíos de reformar la administracion, y declarad que estais sometidos á una servidumbre de la cual no hay redencion posible. (*Muy bien, muy bien, en los bancos de la mayoría.*) Porque, ¿qué sucederá? Pues sucederá que el día en que rebajeis los derechos de aduanas en los puertos del Cantábrico de géneros que, por ejemplo, conducian los ferro-carriles de Andalucía al centro de España, los ferro-carriles andaluces crearán que atacais á sus ingresos y perjudicais á sus obligacionistas: el día que estableciérais primas de exportacion para productos que hoy totalmente se obtienen en una zona y casi totalmente se consumen en otra, no dejaría de surgir reclamacion de alguna compañía que creeria lastimados los intereses de sus obligacionistas al ver alejado un tráfico que constituyera parte importante de sus ingresos, y entonces se levantaria todo ese clamoreo ficticio con que ahora se quiere coar-

tar la libertad de vuestros votos. (*En los bancos de la mayoría: Muy bien, muy bien.*)

Más fácil, señores, que andarse por caminos de conjeturas sería estudiar los actos de la Administración, los actos anteriores y posteriores al decreto de 29 de Diciembre, para ver si en ellos entra como elemento permanente el 10 por 100 cedido en esa fecha. Líneas se han concedido despues del 29 de Diciembre; á esas líneas se les han fijado sus tarifas; ved si en alguna de ellas entra por algo el 10 por 100. Y si no entra, y si la Administración no lo ha considerado como elemento permanente, ¿con qué derecho quereis hacerla responsable para con terceros de que mengüen ó aumenten los recursos que se destinan al pago de las obligaciones? ¡Pues no faltaba más, Sres. Senadores, sino que de cálculos que las mismas compañías hacen, de los datos que ellas suministran y estadísticas que ponen á disposicion del Ministro de Fomento, y que sirven para hacer estas cuentas de productos, se pretendiera deducir que el Estado está obligado á indemnizar á los terceros, y nada ménos que á acudir á la expropiacion forzosa cuando quieran hacer uso de su libérrima soberanía! Dos veces he oido hablar de la expropiacion: lo he oido á mi digno amigo el Sr. Conde de Tejada de Valdosera y al no ménos digno amigo mio Sr. Fernandez de la Hoz.

El Sr. Conde de Tejada de Valdosera pretendia encerrarnos en el siguiente dilema: ó novacion ó expropiacion. Decia S. S.: «aquí hay un contrato bilateral: pues si modificais el contrato, debeis buscar el consentimiento de las compañías, porque todo contrato no se desliga sino por la voluntad de los contrayentes. Si no hay contrato, proseguia, habrá un derecho adquirido. ¿Le arrebatáis? Pues debeis expropiar.» Sobre esto ha insistido tambien esta tarde el señor Fernandez de la Hoz. Pero ¿he de molestaros yo despues de la demostracion que acabo de hacer, sosteniendo que ni necesito novar ni necesito indemnizar? ¿Pues no habeis visto la opinion de las mismas compañías (y no quiero hablar de la de la Comision creada por el decreto de 29 de Diciembre); no habeis visto que ellas nunca pensaron cobrar ese recargo más que doce años? Pues si lo han tenido diez y seis, ¿qué novacion es necesaria?

Pero en cuanto á la expropiacion, ¿de qué? ¿Por ventura se trata de cosa apropiable, ni los derechos desprendidos de la soberanía se indemnizan? ¡Señor Fernandez de la Hoz! Su señoría que habla de cargas de justicia, ¿me puede citar alguna que se haya reconocido, como no fuera en compensacion de oficios ó derechos adquiridos á título oneroso? Porque oneroso es á los ojos de la ley de 1811, lo mismo el título de remuneracion de grandes servicios reconocidos, que aquel en virtud del cual se recibiera una suma en metálico; y como sobre este punto están terminantes nuestras leyes, me asombra que cuando se ha cedido generosa y transitoriamente un disfrute como el de que aquí se trata, se pida compensacion en el momento en que se reivindica.

Creo, Sres. Senadores, haber examinado los principales puntos de contienda en este debate, y no me he de detener en demostraros

que este proyecto es beneficioso á los intereses públicos; porque sobre que esta consideracion no habria sido bastante decisiva para moverme á presentarle, si al propio tiempo no le creyera eminentemente justo, me parece tan evidente, á pesar de la negacion de mi digno amigo el Sr. Fernandez de la Hoz, que temeria molestaros y ofenderos si insistiera largo tiempo sobre esto. ¡Cómo! Porque no podemos otorgar la rebaja del 25 por 100, ¿arruinamos al país dándole un 10 por 100? ¡Ah! Pero es menester hacernos cargo del argumento tal cual es (me llaman la atencion sobre esto): «es que dificultamos la rebaja del 25 por 100.» Pero ¿por qué, Sres. Senadores? ¿Es que no está libre la iniciativa de las compañías ó de los que simpatizan noble y justamente con la causa de la rebaja del 25 por 100, no está libre la iniciativa de esos señores para presentar una enmienda al proyecto de presupuestos que se discute en el Congreso? (*El Sr. Ruiz Gomez: No hay Ministro de Hacienda que lo acepte.*) El Sr. Ruiz Gomez confiesa que no hay Ministro de Hacienda que admita eso. Entonces, señores, hablemos noblemente; entonces, ¿se pide la rebaja del 15 porque se sabe que es imposible, y de este modo se aspira á dificultar la supresion del 10 por 100? (*Muy bien, muy bien. Aplausos.—El Sr. Fernandez de la Hoz: Se puede dar.*)

No engañemos, pues, á nadie; estamos delante del país y le daremos la verdad. Si es posible la rebaja del 15 por 100 que cobra el Estado, vayamos á ella noblemente; pero si comprendiendo que no lo es, se pide sin embargo, asociándola indisolublemente á la del 10 por 100 que se consigna en este proyecto, entonces... entonces yo entrego la peticion al país, bien seguro de que la hará cumplida justicia. (*Muy bien, muy bien.*)

Quiero reconocer, Sres. Senadores, que tiene un grave inconveniente el proyecto que se discute; que el Gobierno, y especialmente el Ministro de Fomento, se suscita una dificultad grave. El arte de gobernar es el arte de transigir; por consiguiente, el Gobierno ó el Ministro de Fomento deben transigir; y en efecto, ciego seria quien no viera que se enajena, ó á lo ménos por el momento lo parece (aunque yo tengo la esperanza de que todos entraremos en razon), que se enajena uno de los elementos de gobierno de este país.

Yo á pesar de esto me atrevo á pedirlos, Sres. Senadores, que voteis el proyecto sin enmiendas ni adiciones, que despues del comentario del Sr. Ruiz Gomez no necesitan alabanzas. No vacilo en pedirlos que aprueben este proyecto, porque he dicho al empezar, y repito para concluir, que confio en que este proyecto, si por el momento mortifica el interés material de las compañías de ferro-cariles, levanta sus intereses morales y los armoniza con la opinion pública, con la cual, en los tiempos de publicidad y de crítica, no se puede vivir en pugna sin grandes peligros.

Y como es pequeño sacrificio el sacrificio que se hace renunciando á lo que no nos pertenece (*Risas*), yo espero que las compañías mismas se asociarán á mi ruego y buscarán en una concordia con la opinion general del país la solucion de los conflictos que

forzosamente vendrian sin esa concordia, cualquiera que fuese la resistencia que el Gobierno les opusiera. Confio tambien en que se apresurarán á demostrar para otro tiempo que puede llegar, que no se aspira por nadie en este país á establecer en pleno siglo XIX una especie de feudalismo industrial que viniese á sustituir á los feudalismos territoriales de otros tiempos. (*Muy bien, muy bien.*)

En esta confianza, que espero no será defraudada por las compañías, á quienes estoy dispuesto á hacer justicia y aun favor, sin detrimento de los intereses públicos, yo me siento rogando al Senado que vote el proyecto sin enmiendas ni adiciones. (*Muy bien, muy bien.—Muestras generales de aprobacion.—Individuos de todos los lados de la Cámara felicitan al orador.*)

SESION DEL DIA 23 DE JULIO.

Señores Senadores, me levanto pura y simplemente á rogar á mis dignos amigos y contendientes que no extrañen que no me detenga en recorrer punto por punto todos los que se han servido tratar en su rectificacion. Estoy seguro de que este debate se ha de prolongar aún algun tiempo, y temo que falte materia á los que han de consumir los turnos contra la totalidad y apoyar las enmiendas, para discutir y alcanzar la atencion del Senado, como temo que me falte á mí cosa nueva que decir si nos entretenemos ahora en apurar los argumentos. Voy, pues, únicamente á hacer dos sencillas observaciones.

Refiérese la primera á un punto tratado ya en su primer discurso por el Sr. Ortiz de Pinedo, reproducido por el Sr. Fernandez de la Hoz, y del cual no creí que necesitaba hacerme cargo en el discurso del otro dia. ¿Cómo, se dice, el Estado no se considera en ningun género de obligacion y vínculo con las compañías de ferro-carriles, siendo él propietario y ellas usufructuarias del camino? ¿No hay, se añade, ningun interés para el Estado en proveer á las necesidades de las compañías de ferro-carriles, que en definitiva no son más que precarias tenedoras de una cosa que al Estado pertenece? Señores Senadores, he dicho que creia innecesario hacerme cargo de esta observacion, porque me parece, salvo el respeto que debo á la superior ilustracion é innegable competencia de los señores Ortiz de Pinedo y Fernandez de la Hoz, que es de tal novedad el argumento, que si la consecuencia hubiera de deducirse con estricta lógica, trasformaria por completo nuestro derecho civil. Que-daria establecido que el propietario privado temporal y transitoriamente de los disfrutes de la cosa, no solo tiene esta privacion, sino

que además carga con el gravámen de acudir solícito á todas las necesidades, más ó ménos artificiales, del usufructuario, y remediar comó un padre bonachon, no como un padre celoso, todos sus despilfarros, enajenando lo poco que le restara de su patrimonio con la incierta esperanza de salvar lo que otro disfruta y trata de consumir. ¿Es esta doctrina que puede admitirse como fundamento de ningun acto de los Gobiernos? El Estado tiene ciertamente la propiedad de las líneas, y el Estado debe velar para que esa propiedad no se menoscabe por el mal uso del disfrute transitorio; pero esto, que es un derecho en el Estado, nunca, de ninguna manera, ni en ninguna parte, engendra el deber de proveer á los descuidos, ó á las negligencias, ó á las malas gestiones del usufructuario.

Claro es que por lo mismo que el Estado tiene la propiedad de los ferro-carriles, no podia consentir y no ha consentido que los actos del usufructuario comprometan esta propiedad; claro es que por ser los ferro-carriles una obra pública y estar destinados á prestar servicios públicos, el Estado no ha podido ni debido consentir que el servicio se paralizara y que la obra pública fuera secuestrada en manos de acreedores; pero esto, que es un natural é indiscutible derecho, no puede establecerse como premisa de deberes desconocidos en todas partes y en ninguna legislacion afirmados.

La posicion del Gobierno, señores, es en esta cuestion una posicion delicada y difícil, porque el Gobierno no se propone sostener ni discutir con las empresas de ferro-carriles una cuestion que seria de mal gusto en todas partes, y que no puede mejorar de carácter aunque se entable entre colectividades tan importantes como las compañías de ferro-carriles y otra entidad que lo es más sin género de duda, como el Gobierno. No puede el Gobierno discutir cuántos favores ha hecho á las compañías y cuántos ha recibido de ellas; y aunque podria hacerlo, demostrando, si llega el caso, que son muy superiores los favores del Gobierno, no se cree en el caso de lanzarlos al rostro de las compañías. Pero ¿qué sucede? Que aunque el Gobierno cree ver los argumentos de las compañías en esta cuestion, se encuentra cohibido, porque no discute con las compañías, y no quiere por tanto abusar de su derecho. El Sr. Fernandez de la Hoz, como todos los Sres. Senadores que han tomado parte en este debate, protesta, con razon, de que no viene á hacer la causa de las compañías, y ciertamente que el Sr. Fernandez de la Hoz podia excusar la protesta, porque en sus argumentos hay base para conclusiones que no le agradecerán aquellas colectividades. *(Risas.)*

Pero el caso es que cuando yo tenia que contestar al Sr. Fernandez de la Hoz, que empleaba argumentos propios de las compañías de ferro-carriles, me encuentro cohibido por un deber moral que me impide discutir con quien no me ha provocado. Por eso no entro en cierto terreno á que llegaria si en nombre del interés de las compañías se me plantease la cuestion. Cuando venga de esta manera planteada, cuando el Gobierno aparezca provocado, cuando por personalidad legítima se suscite la duda de si el Gobierno trata con

más ó ménos consideracion á las compañías de ferro-carriles, cuando la provocacion sea tan clara que el deber de la defensa se imponga, discutiremos todo lo que hay que discutir. No me niego á eso, aunque protesto que sentiré hacerlo.

Por la posicion en que me colocan los Sres. Senadores que impugnan el proyecto, no he de entrar yo en terreno vedado mientras la provocacion no venga directamente. Dejo, pues, á un lado la historia que el Sr. Fernandez de la Hoz ha recorrido sobre las disposiciones legislativas que siguieron á la cesion del 10 por 100, y el espíritu y valor de esas disposiciones. Porque esta historia, señores Senadores, si yo estuviera discutiendo con quien ostentase el interés de las compañías, seria para mí un argumento gravísimo en apoyo de lo que decia el dia anterior; es á saber: que no solo el Gobierno no ha faltado á ninguna promesa de los pactos de concesion, ni de las leyes confirmatorias, ni de decretos, ni de órdenes, sino que ha ido bastante más allá, y (lo dije, y no me arrepiento) en las circunstancias en que lo hizo, ha ido con razon. Porque en definitiva, todo lo que recordaba el Sr. Fernandez de la Hoz de la ley de 12 de Noviembre de 1869, y pudiera haber añadido, de los actos del Ministerio de Fomento en la época de 1866 á 67, de que fué en cierto modo trasunto la ley de 12 de Noviembre de 1869, ¿qué son, sino la reproduccion en este tiempo de aquellas moratorias que por ministerio de su poder absoluto otorgaban los Monarcas bajo el otro régimen, en pró de determinados favoritos, á quienes de esta suerte daban carta blanca para consumir la fortuna de sus acreedores, sin devolverles, hasta que buenamente pudieran, un solo real de lo que habian recibido? Pues qué, ¿se ha visto con ningun otro motivo en España, despues de establecido el régimen constitucional, que haya un Gobierno que de Real orden se dirija á los Tribunales de comercio prohibiéndoles oír las reclamaciones de los acreedores contra las compañías? Pues cuando yo afirmaba el sábado que el Gobierno habia cumplido sus promesas y no habia faltado á ninguna de las que hizo, no llegué á decir lo que ha dicho el Sr. Fernandez de la Hoz, esto es, que se hubiese violado el sistema constitucional en interés y en defensa de las compañías. Pero ya que se evocan esos recuerdos, yo los recojo para sostener y afirmar una vez más que el Gobierno español no solo no ha negado su proteccion á los capitales extranjeros invertidos en ferro-carriles, sino que se la ha otorgado á veces con celo desmedido. (*Muy bien, muy bien.*)

Voy á concluir. Se habla del crédito de la Nacion. ¿Es que el Sr. Ortiz de Pinedo, es que ningun Sr. Senador (tambien me refiero al Sr. Conde de Tejada, que del crédito ha hablado), es que nadie estima en más el crédito de aquel comerciante, industrial ó propietario, muy espléndido con aquellos á quienes nada debe y muy moroso con aquellos á quienes está obligado, que el crédito de aquel otro industrial, propietario ó comerciante, tacaño con aquellos respecto de los cuales no tiene ninguna obligacion, pero esclavo en la puntualidad con sus acreedores? ¿Cómo se fortalece el crédito mercantil, que tiene poco de sentimental? ¿Se fortalece prodigando á

manos llenas el favor á nuestros protegidos, con quienes no tenemos relaciones de derecho estricto, ó cumpliendo religiosamente las obligaciones escrituradas ó pactadas bajo la palabra honrada del hombre? (*Muy bien, muy bien.*) No tenga cuidado el Senado, no tengan cuidado los españoles; mientras los capitalistas extranjeros vean que puntualmente se cumplen las obligaciones contraídas, les importará poco nuestra falta de generosidad con las empresas... ¿qué digo? les importará mucho ver que el Estado recobra aquello que se ha ido diseminando, y de esta suerte reconstituye el caudal de la Nación, que es garantía de sus verdaderos acreedores. No tengo más que decir. (*Muy bien, muy bien.—Aplausos.*)

SESION DEL 30 DE JUNIO.

Señores Senadores, de todas suertes tenia el propósito de decir algunas palabras antes de que la Cámara votase este proyecto; quizá he adelantado el momento de hacerlo, al ver al Sr. Marqués de Villamejor en la pendiente de entablar un debate que, con los respetos debidos á S. S., no me parece propio de este sitio. Yo tengo que declarar (aunque la declaracion es innecesaria, pues en la mente de nadie se albergaba sobre este punto la menor duda), tengo que declarar, repito, que de tal suerte se ha mantenido este debate, y con tal elevacion se ha llevado, así por la Comision como por los impugnadores del proyecto, que cualesquiera que fueran los pronósticos que sobre él se hubiesen hecho, han debido quedar totalmente desvanecidos en cuanto á que aquí se emplearan malas armas ó se hicieran insinuaciones de mal carácter. Despues la discusion ha demostrado otra cosa, y es, que en una ó en otra parte podrá haber habido error de apreciacion, pero que ese error es de todo punto involuntario, y que está sostenido con tales razones, que no puede ménos de ser satisfactorio para los que han combatido y para mis dignos amigos los que han defendido el proyecto, á cuyo patriotismo y á cuya buena intencion el país hará cumplida justicia.

Hechas estas declaraciones, que, repito, no eran necesarias, pero que me parecia conveniente dar como resumen de toda la discusion que aquí se ha sostenido, no me detendré á rechazar la especie de si la Comision ha procedido con ó sin la necesaria independencia. Claro es que siendo esta una cuestion extraña de todo punto á la política, el Ministro que ha presentado el proyecto espera tener algun voto en la derecha, como en la izquierda, como en el centro de la Cámara, y no apela á la opinion política de nadie, sino al recto sentido que en todas partes ha de manifestarse, y espera que se manifestará en conformidad con su opinion; y siendo esto así, no podia haber presion de ninguna clase, del Gobierno ni de nadie, contra la

libertad que todos los Sres. Senadores tienen de defender leal y noblemente la opinion que sobre este punto profesen.

En este momento me hacen saber que hay quien piensa hablar en segundo turno contra el art. 1.º del proyecto; y si esto fuera así, yo que deseo economizar molestias á la Cámara, y que creo poder usar siquiera una vez del derecho que el Reglamento me concede de poder cerrar el debate, pido su vénia al Senado para dejar de hablar y esperar que concluyan las impugnaciones al proyecto. Yo respeto el derecho de todo el mundo (*El Sr. Magaz pide la palabra*), y si hay álguien que cree que debe hacer uso del segundo turno y hasta del tercero en contra, esperaré tranquilo, y de una vez, á fin de no repetir, recogeré todos los argumentos para contestarlos. Ruego, pues, á la Cámara que me perdone si interrumpo mis observaciones.

Señores Senadores, la misma presion que el tiempo ha ejercido sobre el Sr. Conde de Bernar, estoy yo condenado á sufrir en estos momentos. Por esto no me detendré tanto como quisiera y como debiera, en consideracion á las personas que han contendido conmigo, en recoger aquellos argumentos que quedan flotando en el debate.

He de hacer, sin embargo, ligera mencion de ellos, indicando rápidamente la contestacion que cada uno merece, porque no soy de los que sacrifican la razon á un artificio retórico, ni pretenderia (aunque pretenderlo seria vana é inútil empresa), ni pretenderia, digo, influir nunca en el ánimo de una Cámara tan respetable, por otro género de consideraciones que aquellas que mueven á la razon serena y fria.

Señores Senadores, lo que ménos creía yo cuando empezó esta contienda y cuando acabé de hablar el sábado último, era que se me haria el cargo de haber procedido con pasion, con saña, con hostilidad marcada contra las empresas de ferro-carriles. (*El Sr. Conde de Bernar: Yo no.*) No es ciertamente el Sr. Conde de Bernar quien lo ha dicho, pero se ha dicho en el debate, y aunque sea innecesario, creo deber protestar otra vez de que solo me ha movido en este asunto un espíritu de justicia; á lo cual añado que con el tiempo las compañías de ferro-carriles reconocerán que este acto puede serles favorable en la vida de relacion que hacen todos los intereses y fuerzas vivas de la política, cooperando al desarrollo de la propiedad del país. Se me ha acusado tambien de haber obrado con violencia en este asunto, de no haber oido atentamente la opinion de aquellas Comisiones nombradas para informar sobre él, de haber pasado por cima de todo esto y precipitado la solucion; con lo cual se queria dar á entender que temia una solucion conciliadora de todos los intereses y que he buscado otra apasionada y en cierto modo violenta. De estas acusaciones he de hacerme cargo, examinándolas rápidamente, mientras al paso procuro recoger aquellos argumentos que merezcan la atencion del Senado.

La cuestion de derecho tratada está. No puedo pretender enfrente de personas de autoridad indisputable, tener más razon que ellas. Me contento con que los que nos hayan oido y nos lean adjudiquen la victoria á quien la merezca. El fallo de la Cámara y el del país han de ser los que dén la solucion á este problema. Pero aunque en cierto modo resuelta, merece alguna observacion una cuestion de procedimiento y de competencia, que inició la oposicion al proyecto. Y digo que en cierto modo está resuelta, porque la proposicion incidental del Sr. Polo, que la Cámara votó no há muchos dias, significó claramente la opinion que aquí domina. He ofrecido, sin embargo, alguna indicacion sobre este punto, y voy á cumplir la palabra que empeñé.

¿De qué se trata? ¿Se trata de un impuesto cuya supresion va á votar el Senado? ¿Se trata de un aumento en las tarifas, que se va á suprimir, quedando para en adelante aquellas reformadas? Este era, al parecer, un terrible dilema, dentro del que se queria encerrar á la Cámara para impedir que votase el proyecto del Gobierno. Si es impuesto, se decia, vuestra incompetencia es notoria; y si es un aumento de tarifas, el Gobierno no puede modificarlas con arreglo á la ley, que establece plazos dentro de los cuales aquellas permanecen inalterables, y esto sí que entraña una violacion de los contratos. Yo respondí, en una interrupcion, por el deseo que tengo de economizar á la Cámara molestias y de ahorrarme el trabajo de hablar repetidamente, respondí que no se trataba de una cosa ni de otra, sino pura y simplemente de revocar una cesion.

En pocas palabras el Senado quedará convencido de la exactitud de mi interrupcion. Convenimos en que no puede haber impuestos que no estén en la ley de presupuestos. Si, pues, no está el 10 por 100 en la ley vigente de 31 de Diciembre de 1881, no hay para qué llamarle impuesto. Y si no es impuesto, ¿qué será? ¿Cuál es el otro término del dilema? Será una parte de la tarifa, se dice, y la novacion de las tarifas es la novacion de un contrato. Señores Senadores, ¿qué autoridad mayor que la de las compañías podré yo presentar enfrente de esta tésis? ¿Qué han llamado las compañías á esto? Del argumento se ha usado y se ha abusado aquí y fuera de aquí, contando tal vez con que no seria inmediata la respuesta; pero ya que ha llegado la ocasion de darla, espero que no dejará nada que desear.

El impuesto cedido el 29 de Diciembre de 1866 es igualmente percibido por las compañías entonces existentes y por las despues creadas. ¿Es esto verdad? Incontestable; no habrá quien se atreva á negarlo. Pues en cuanto á las compañías establecidas con posterioridad al 29 de Diciembre del 66, ¿habrá quien sostenga que ese 10 por 100 está en las tarifas de concesion que forman parte del pliego de condicionés? No lo está; luego no es parte de la tarifa. ¿Y en cuanto á las compañías que existian el 29 de Diciembre del 66? De las tarifas de éstas excusado es hablar, porque no tenian el impuesto; pero esas compañías han sido obligadas á sustituir sus antiguas tarifas por otras acomodadas á la moneda legal de peseta.

¿Cómo figura en las tarifas de aplicación el 10 por 100? ¿Figura como tarifa de la compañía? No habrá nadie que se atreva á asegurarlo. La compañía distingue entre lo que ella percibe por su derecho de tarifa y lo que percibe por el recargo del 10 por 100. No hay más que ver uno de los baremos de aplicación de las tarifas primitivas. Si, pues, esto es así, ¿de qué sirve el artificial dilenta que se establece entre tarifa ó impuesto? Queda, en mi sentir, claramente resuelta la cuestion de competencia; ni se novan contratos, ni se derogan impuestos.

Y no ha dicho el proyecto de ley más que lo que dice, á pesar de los discretos comentarios que sobre su texto se hacian, por una sencilla razon, Sres. Senadores: porque no es necesario suprimir este impuesto una vez que las compañías dejen de percibirle. El impuesto no está en la ley de presupuestos, y el Estado no lo percibirá; por eso no hay que decir más que lo que se dice. Derogado el decreto de 29 de Diciembre, como la Administracion no tiene derecho á percibirlo, ni pretende percibirlo, porque cometeria una violacion constitucional percibiendo impuestos no votados por las Córtes, claro que una vez derogado el decreto de 29 de Diciembre y la ley de Mayo, si se hubiese confirmado, queda de hecho suprimido el recargo, que fué en su origen impuesto, y que despues ha sido... una condescendencia. Tranquilos en cuanto á que procedemos con completa competencia, veamos, Sres. Senadores, si el Gobierno ha obrado con violencia ó con mesura y comedimiento; si el Gobierno ha transigido ó ha atropellado los derechos de las compañías.

Yo no quiero exponer todos los aspectos de la cuestion, porque dije el otro dia, repito ahora, y esta será la norma de mi conducta en el porvenir, que aquí no hay batalla entablada entre el Gobierno y las compañías. El Gobierno se encuentra con una cuestion que, dígase lo que se quiera, entre mil contradicciones manifiestas, estaba planteada en la opinion pública y era menester resolverla. El Gobierno, pues, obra como juez, no como parte, y no tiene el propósito de agredir ni de hostilizar á nadie. Por eso no planteó la cuestion en todos sus aspectos y no examinó los derechos que pudiera tener el Gobierno frente de los derechos y deberes de las compañías, en todas las esferas en que se relacionan unos y otros intereses. Quiero ceñirme al punto estrictamente debatido en esta Cámara.

¿Debe suprimirse el 10 por 100, ó debe continuar? Sobre esto afirmo que el Gobierno ha dado una prueba de moderacion y de templanza trayendo el proyecto como le ha traído.

Ya que se ha hablado de la Comision nombrada para emitir dictámen acerca de las tarifas, bueno será recurrir al trabajo de esa misma Comision, que pronto el público conocerá.

La Comision está dividida en dos Subcomisiones; cada Subcomision tiene su ponente, y el ponente de una de ellas dijo en su dictámen, sin que sobre esto se suscitara debate, aunque el dictámen fué en otros puntos discutido y dió lugar á una especie de providencia para mejor proveer, en que se pedian antecedentes á las compa-

ñas; el ponente, repito, de esa Subcomision dijo que no encontraba motivo que justificara la permanencia del 10 por 100 en manos de las compañías. El ponente de la otra Subcomision añadió algo más grave que eso, y pronto lo leerá toda España, porque está imprimiéndose este trabajo. Dijo lo que la Cámara va á oír:

«Procediendo con estricta justicia, el Gobierno debería exigir el reintegro de las cantidades que por este concepto (el recargo de 10 por 100) tienen percibidas algunas compañías; pero la Subcomision, atendiendo lo grave de la medida, teniendo en cuenta la situacion económica en que se encuentran la mayor parte de los ferro-carriles españoles, é inspirándose en el criterio de equidad que ha presidido todos sus acuerdos, se limita á exponer cuál es el estado de la cuestion, para que el Gobierno proceda despues segun estime conveniente.»

Y no leo las consideraciones que preceden á esta conclusion, porque no me parecen del caso, aun cuando abonarian una buena parte de los argumentos que de este lado (*Señalando á la Comision*) se han hecho en el debate.

En tal situacion, el Gobierno propone que cesen de percibir las compañías este 10 por 100. ¿Hay, pues, ó no hay transaccion en este proyecto? Entre las distintas opiniones que se han manifestado, entre ésta del ponente de una de las Subcomisiones y lo que el Gobierno propone, ¿no hay alguna diferencia?

Por eso, Sres. Senadores, encontraba yo injusta la comparacion que se pretendia establecer entre el acto de este Gobierno y las leyes y los actos de las Córtes Constituyentes; actos de que se envanecia el digno Sr. Ruiz Gomez, mi querido y respetable amigo. ¿Cómo comparar esta determinacion de estricta justicia é innegable equidad, como pronto se verá; cómo compararla con los actos que anulaban las concesiones hechas en virtud de una ley como la de 1850, y, aunque por razones incontestables de justicia, lesionaban los derechos de tercero? La comparacion que pretendió hacer el Sr. Duque de la Victoria, mi digno amigo, entre aquellos actos y los del Gobierno actual, era una injusticia en daño de este Gobierno. Sin que yo desconozca los graves motivos que determinaron á las Córtes á adoptar aquella resolucion, y que antes habian aconsejado á mi respetable amigo y vuestro digno compañero Sr. Moyano, adoptar resoluciones contrarias á determinadas concesiones; sin que yo desconozca esto, digo que lo que entonces se hizo fué bastante más que lo que ahora se propone al Senado; ¡qué digo, bastante más! fué incomparablemente superior á todo lo que se puede resolver acerca del recargo sobre las tarifas de viajeros.

Digamos ahora, Sres. Senadores, pocas palabras acerca de la equidad de la medida que discutimos.

Tambien se ha discutido si el estado de las compañías és relativamente próspero, como se dice en el preámbulo del proyecto presentado á la Cámara. No quiero entrar á examinar la situacion económica de las compañías; seria una tarea pesada y de la cual no espero que se dedujeran consecuencias decisivas; me basta una sola

consideracion. ¿Cómo estaban las compañías cuando se les cedió el 10 por 100? ¿Cómo están cuando se revoca la cesion? Si de esta comparacion resulta que los capitales de las compañías han duplicado y quizá triplicado, mientras es notorio que en el presupuesto español habrá un superavit, á fuerza de energía, de celo y de implacable firmeza en la exaccion de los impuestos, entonces será incontestable que no podemos mantener esa concesion, mientras de tal manera y con tal apremio pesamos sobre el contribuyente español para mantener el nivel de nuestro presupuesto. (*Muy bien, muy bien.*)

¿Cuál era el estado de las compañías en 1866? La de Madrid, Zaragoza y Alicante tenia sus acciones á 138 en Octubre de 1866; las tiene á 481'25 en Junio de 1883. Córdoba á Sevilla tenia sus obligaciones á 170 en Octubre de 1866; en Junio de 1883, á 335. El Norte de España tenia sus acciones á 107 en Octubre de 1866, y las tiene á 540 en Junio de 1883. No doy cuenta de las acciones de Córdoba á Sevilla y Sevilla á Jerez, porque todos los Sres. Senadores saben que se han trasformado las compañías y falta uno de los términos de comparacion en algunas, como por ejemplo, la de los ferro-carriles andaluces, en que se han refundido varias de las antiguas líneas. Sevilla á Jerez tenia sus obligaciones en 1866 á 70, y á 202 el mes actual. Zaragoza á Pamplona y Barcelona, en 1866 á 92, y á 320 hoy. Señores Senadores, ¿habia ó no razon para decir que la relativa prosperidad de las compañías explicaba y defendia, aun bajo el aspecto de la equidad, no ya á la luz de la justicia, la determinacion de suprimir ese 10 por 100?

Hay un grave error en todo cuantó se dice acerca de la proteccion que debe otorgarse á las compañías de ferro-carriles, y en cuantos presagios se hacen sobre el porvenir del crédito. No me duelen prendas en este punto. Aun cuando el Sr. Ruiz Gomez, como yo y como muchos de los Sres. Senadores que tienen la bondad de oirme, creamos firmemente que no se puede defender en doctrina y en principios absolutos la proteccion á determinadas industrias á expensas del Erario público, transigimos, como se transige en el continente europeo, con la necesidad de tener que auxiliar las empresas para que se dediquen á fomentar los intereses públicos.

Aun contra mis principios y creencias, acepto el camino establecido, y lo sigo con el convencimiento profundo de que él solo puede suplir en este país lo que la iniciativa individual hace superabundantemente en Inglaterra y los Estados-Unidos. Pero quiero que se establezca una distincion, Sres. Senadores, que en cuanto yo pueda haré parte esencial de mi programa: toda la proteccion que se quiera á las empresas, á las obras y á las industrias; la que en estricto derecho se deba á los empresarios, á los contratistas y á los industriales. (*Muy bien, muy bien.*) Esto y no más que esto. ¿Y cómo se establece la separacion? Pues no hay más que una manera en administracion, en derecho y en moral: la proteccion, antes de que se sepa quién la ha de recibir; el derecho, despues de que sea conocida la persona que la haya recibido. (*Muy bien, muy bien.*)

Por eso, Sres. Senadores, yo que no he de regatear recursos en cuanto de mí dependa, ni he de ahorrar á mi digno y querido amigo el Sr. Ministro de Hacienda molestia de ninguna clase para que los otorgue cuando se trate de fomentar las industrias, las empresas y las obras, seré un celosísimo defensor, una avanzada de S. S. cuando se trate de traspasar en una sola línea los deberes del Estado para con los empresarios. ¿Qué resulta de esto? Resulta, Sres. Senadores, que cuando se trata de empresas ya constituidas, de empresarios que funcionan, de industriales que explotan su industria al amparo de una ley que es para ellos como la fianza de que no se les perturbará, el ir más allá de lo estipulado, cediendo á determinados clamores, seria un peligro y pondria en grave riesgo los intereses públicos y hasta el prestigio de la Administracion. Causas enlazadas con un alto interés público, consideraciones deducidas de un estado social efecto de perturbaciones, de desórdenes y de desalientos, han podido en determinadas circunstancias tender la mano á todos: no lo discuto ni me opongo á ello; pero ¿cómo se puede mantener eso en circunstancias normales, sin que el ejemplo dé perniciosos frutos?

Meditad, Sres. Senadores, sobre esta sencilla observacion. Es verdad que entre el contratista de obras públicas, á quien se le paga totalmente lo estipulado en el contrato, para recogerle la obra una vez concluida y someterla á la explotacion del Estado, y el concesionario del ferro-carril, á quien no se le da más que una parte del precio de la obra, pero en cambio se le otorgan noventa y nueve años de disfrute, hay alguna diferencia. Pero ¿no es verdad tambien que el contrato es igual con el uno y con el otro, y que se celebra por los mismos procedimientos? ¿Y qué diríais, qué diria cualquiera, de un Gobierno que por consideracion al estado precario de un contratista de carreteras, ó atendiendo al mal éxito de la empresa en que se habia comprometido, ó por otro orden cualquiera de consideraciones, despues de cumplidas todas las condiciones del contrato, le regalase como compensacion una renta mayor ó menor y se la mantuviera por más ó ménos tiempo? ¿No creeríais que esto era una licencia que no podia permitir la Administracion sin que en el acto (invocando aquel principio de igualdad, que es el complemento de la nocion de justicia, principalmente en los países latinos), todos los que se encontraran en igual caso ó hubieran celebrado contratos con el Estado pidieran la misma indemnizacion, la misma compensacion, y de esta suerte desangraran el Erario público? (*Muy bien, muy bien.*)

Señores Senadores, cada vez que pienso en estas cosas, recuerdo un incidente de nuestra historia que no deja de tener su moral, y que recomiendo á los Sres. Senadores que han impugnado el proyecto. Cuando las hijas de nuestro Rey D. Felipe III eran solicitadas por unos y otros Príncipes de Europa, teníamos un embajador en Lóndres que, si no recuerdo mal, se titulaba Conde de Gondomar. Era aquel noble caballero, discretísimo y muy avezado á las lides cortesanias; y entre los varios recursos que desplegó para desempe-

ñar admirablemente su cometido en Lóndres, creyó oportuno emplear las dádivas y los regalos cerca de las damas. Tan públicas eran y de tal manera se habían prodigado esas larguezas, que parecía imposible hubiese álguien en la corte que no hubiese merecido las atenciones del ilustre Conde. Creía éste á su vez que habiendo invertido cuantiosas sumas en adquirir el silencio unas veces y la cooperacion activa de las damas en otras ocasiones, estaria todo resuelto. ¡Cuál no seria su sorpresa cuando al ir un dia á Palacio como tenia de costumbre, se encontró con una ilustre dama inglesa que al recibir su saludo le mostraba una linda boca enormemente abierta! Quisose informar de lo que significaba aquella extraña cortesía que le hacia la ilustre Lady Jacob, y entonces supo que aquella respetable señora, reconociéndolo hábil para entenderse con todo el mundo, extrañaba no hubiera comprendido que tambien su boca podia abrirse y cerrarse á gusto de la interesada.

Dedúcese de aquí, Sres. Senadores, y lo habeis sin duda comprendido, que una vez emprendido el sistema de larguezas y de dádivas, nunca se puede estar seguro de que no quede alguna boca abierta; por lo cual este sistema debe desterrarse de la administracion. (*En la mayoría: Muy bien, muy bien.*)

Voy á concluir haciéndome cargo de otra de las observaciones que se han dirigido contra el proyecto. «Esto, se ha dicho, no puede ménos de producir un grave quebranto á las compañías de ferrocarriles.» Oir tales palabras á quien creyera que en subir los precios y no facilitar el acceso de las mercancías estaba la solucion del problema, no me hubiera sorprendido; pero oírsela á una persona tan inteligente, tan respetable como mi querido amigo el Sr. Ruiz Gomez, que se declara partidario en este mismo instante de la rebaja de las tarifas, porque cree que esta rebaja influye inevitablemente en el aumento de los ingresos, declaro que no ha podido ménos de sorprenderme.

Yo no necesitaria, no debería hacer demostraciones sobre este punto; pero tengo á la mano unos estados y he de permitirme recomendarlos á la atencion de la Cámara.

En 1864 se estableció el primer impuesto sobre viajeros. Entonces los ferro-carriles, cuya extension era de 3.351 kilómetros, obtenian del trasporte de viajeros 7.729 pesetas por kilómetro. Establecióse el impuesto, decayó el producto, y siguió decayendo en tales términos, que aun despues de la cesion en 1867, los ferrocarriles no obtenian por el trasporte de viajeros más que 4.800 pesetas por kilómetro, es decir, 3.000 pesetas ménos que el año 1864. Las cosas siguieron así; volvió á reproducirse la baja en el año 1872, y aunque hay movimiento de viajeros superior al de 1864 en los años 1873, 1875 y hasta en principios de 1876, explícate este movimiento fácilmente con recordar las traslaciones de tropa hechas en aquellas fechas. Pero yo declaro, señores, que, descontada esta causa accidental del aumento de viajeros, desde 1864, en que se estableció el primer impuesto, el descenso en ese movimiento ha sido notorio, ha sido constante, no ha cedido ni por un solo momento.

Pues si esto es así, si está demostrado que el impuesto disminuye la circulacion, ¿cómo han de extrañar las compañías el pronóstico que yo hice de que probablemente nadie se quejaria por este proyecto? ¿Cómo lo han de extrañar, cuando saben (y apelo á los que aquí están interesados en estos asuntos), cuando saben que hay muchas compañías que no han percibido el 10 por 100 porque no podian con él sostener la competencia con las galeras y otros medios de transporte? Hay una compañía importante que por mucho tiempo no ha usado aquella cesion, y en Cataluña muchas que no han llegado siquiera al máximun de las tarifas. El sostenimiento, pues, del 10 por 100, sobre no significar un ingreso seguro para las compañías, hoy prósperas en relacion con el estado que tenian en 1866, resulta en detrimento de los intereses públicos; y puesto que desgraciadamente se ve obligado el Gobierno á oprimir á los contribuyentes, justo es que se muestre solícito en aliviar sus cargas cuando se presenta una ocasion en que la justicia lo demanda y la conveniencia no lo impide.

He concluido de tratar la cuestion pendiente; pero no me he de sentar, porque seria descortesía, sin agradecer á los dignos impugnadores del proyecto las frases benévolas que les he merecido, y especialmente á mi digno amigo el Sr. Conde de Bernar aquellos pronósticos favorables con que me honraba al empezar su discurso.

No tengo más que una cosa que decir á S. S.: que yo no podré ser gran Ministro, porque desgraciadamente soy intelectualmente pequeño; pero esté seguro S. S. de que todas mis fuerzas, todos mis deseos y mi voluntad entera se consagrarán á que el orden reine en la administracion, la moralidad en todas partes, y á que los intereses públicos se fomenten por aquella manera que nuestras leyes autorizan y que nuestras costumbres no reprueban. (*Muy bien, muy bien.—Muestras generales de aprobacion.—Muchos Sres. Senadores felicitan al orador.*)

SESION CELEBRADA EN EL CONGRESO EL DIA 19 DE JULIO.

SEÑORES DIPUTADOS:

No siente el Gobierno en este momento una estrecha necesidad de intervenir en el debate, porque en realidad, todos cuantos argumentos se han alegado en esta Cámara en contra del proyecto, habian sido con repeticion y lucidez expuestos en otro sitio, y han sido además, en mi concepto, victoriosamente contestados por los dignos individuos que componen la Comision ponente.

Las palabras que el Sr. Maisonnave ha tenido á bien dedicar al proyecto de ley que se discute, en realidad tampoco exigirian del Gobierno una contestacion inmediata, porque más bien que censuras al proyecto, parecen censuras anticipadas de los propósitos y de la conducta del actual Ministro de Fomento. Cumpliria yo, pues, con decir al Sr. Maisonnave: aun no ha podido S. S. atacar mis actos pretéritos; espere los futuros y júzguelos despues con severidad.

Por lo demás, la cuestion que el Sr. Maisonnave ha planteado ha sido tratada por el Sr. Martinez Campos en parte, y en parte lo será cuando la Comision de tarifas emita su dictámen colectivo, ya que hasta ahora solo conoce el Ministro que se dirige á la Cámara el dictámen ilustradísimo y razonado del Sr. Maisonnave y del ponente de la otra Subcomision. De que el Ministro que se dirige al Congreso está dispuesto á hacer que se cumplan las leyes, no puedo dar otra garantía que la que prestan á mis palabras algunos años en que he rendido, contra mis intereses muchas veces, y siempre con verdadero favor, un culto extremado á la justicia.

He dicho en otra ocasion, hablando de este asunto, y no tengo inconveniente en repetir aquí, que en cuanto las compañías de ferro-carriles puedan ser beneficiadas en la gestion de sus asuntos ó recibir alguna proteccion del Gobierno sin mengua de los intereses públicos y sin faltar á los respetos que se deben á otros intereses sociales que en armonía con los de las compañías deben vivir, estoy dispuesto á otorgarles esa proteccion, y cualquiera que sea la amargura que en mí hayan producido las injusticias con que se me trata, no he de apartarme de esta conducta; porque como tambien he dicho y quiero repetir para terminar este debate, aquí (*Señalando al banco ministerial*) estamos obligados á tener resignacion y paciencia contra todas las injusticias y contra todas las agresiones inmotivadas.

das; aquí estamos, más que en puesto alguno, obligados á sobreponernos á los intereses mezquinos y á las pasiones pequeñas que á las veces agitan la superficie serena de los debates; aquí estamos obligados á rendir homenaje á los altos intereses del país, que, despues de todo, no tienen defensa más segura ni encarnacion más propia que la representacion oficial del Gobierno. (*Muy bien.*)

Decia, señores, que no creia el Gobierno hallarse compelido por una gran necesidad á intervenir en este debate; lo decia por la consideracion que he expuesto, y lo decia además porque en realidad el debate se ha llevado á un terreno en el cual el Gobierno no debe entrar. ¿Qué le importa, en efecto, al país que el Ministro de Fomento aparezca á los ojos del Sr. Bosch y Fustegueras como el Ministro de los fracasos? ¿Qué le importa al país que el Sr. Bosch juzgue la política del actual Ministro de Fomento con más ó menos justicia, ó con más ó menos benevolencia, si despues de todo, por mucho que á S. S. le pese y que yo lo sienta, el concilio ecuménico de la opinion pública no le ha otorgado á S. S. la facultad de definidor general del éxito y del acierto en estas materias? (*Risas.*)

¿Qué le importa al país, señores, que un digno individuo de la minoría encuentre al Ministro de Fomento torpe, imprevisor, más ó menos concienzudo y más ó menos valiente, si en esta materia todos estamos dispuestos, y yo el primero, á reconocer que ese señor Diputado es indudablemente listo, indudablemente cáuto, y hasta si á S. S. le conviene, el más valiente de cuantos valientes se han conocido? (*Risas.*)

Yo no debo discutir estas cosas: un debate sério, en el que las Cámaras están llamadas á pronunciar una resolucion que lastima, á juicio de los interesados, á determinadas colectividades, debe ser sostenido con frialdad, con mesura, con templanza, porque solo así puede haber en el voto de la Cámara frialdad, templanza, mesura y justicia.

No he de envenenar, pues, este debate: voy por mera cortesía, reconociendo que en realidad estas contestaciones no son necesarias, voy, digo, por mera cortesía y por los respetos que debo á la Asamblea y á las personas que han tomado parte en el debate, á hacerme cargo de algunas de las más principales observaciones que se han pronunciado contra el proyecto; y es natural que entre estas observaciones yo recoja con toda preferencia las que ha hecho el señor Silvela, aunque no he de seguir al Sr. Silvela en ese camino.

Yo no puedo dudar, porque S. S. ayer ha dado pruebas innegables de esto, que merezco al Sr. Silvela todas las simpatías y todas las atenciones que le merece un amigo. ¿Cómo he de dudarle, si S. S. ha cometido conmigo ayer injusticias notables, pero que me son provechosas, y S. S. ha hecho elogios de mí, que no merezco? Pero á pesar de esto, el Sr. Silvela tiene una tendencia, una propension, una enfermedad retórica de tal clase, que, contra su deseo, contra su voluntad, quizá contra sus afectos más íntimos, le precipitan en las mayores enormidades y le hacen violar los más sagrados respetos.

¿Cómo, señores, si no, el Sr. Silvela, por el placer de referirnos la conseja del Apóstol Santiago hablando con la Divina Providencia, habia de llegar á la consecuencia de que en España no hay un solo hombre de gobierno, olvidando que detrás de S. S. se sentaba una ilustre persona que seguramente no es de este parecer? (*Risas.—El Sr. Silvela:* Dije que escaseaban más de lo que yo quisiera.) Dijo S. S. que la conseja era un pequeño Evangelio, y ese Evangelio enseña que jamás hemos de tener hombres de gobierno en España; y S. S. tuvo el placer de repetirlo delante de alguna persona que, repito, seguramente no es de su opinion. (*Risas.*)

Pero hizo más ayer el Sr. Silvela. Hizo algo que me quita á mí el derecho de quejarme, pero que pone á S. S. en una pendiente, de la cual estoy seguro que huirá asustado. ¿No decia, señores, hablando de la opinion que está al lado de este proyecto, que es la opinion de aquellas turbas que pedian la abolicion de las quintas, de los consumos y de las matrículas de mar, olvidando que esta opinion que tiene una inmensa masa de pueblo y una inmensa masa de clase media, tiene tambien á su lado personas tan revolucionarias, tan locas, tan faltas de juicio como el Sr. Obispo de Cádiz, como el Sr. Moyano, como el Sr. D. Fernando Alvarez, como el Sr. Rodriguez Vaamonde, como el Sr. Conde de Casa-Valencia y como el mismo Sr. Silvela (D. Manuel), hermano mayor de su señoría? (*Risas.—El Sr. Silvela:* Pido la palabra para rectificar.) Hizo más el Sr. Silvela, pues si S. S. no se pára en respetos de familia que al entrar por esas puertas entiende deber olvidar, para *no conocer á nadie*, segun la frase del poeta que en cierta ocasion recordó, parece que á lo ménos «debia respetar á aquellos *con quienes viene*;» hizo más, digo, pues llegó hasta fustigar á su propio partido, lamentándose en frases acerbas de que en España no se tiene nocion de la propiedad ajena, sin tener en cuenta que su propio partido, no por pasiones políticas ni por arrebatos de momento que pueden ser más ó ménos disculpables cuando se rinde culto á una idea, sino por servir á determinados intereses privados, su partido, el mismo dia que arrebatava á los Ayuntamientos y á las Diputaciones provinciales una gran parte de su riqueza confiada en depósito á la Administracion, regalaba á las compañías de ferro-carriles los cuantiosos anticipos que habian recibido, convirtiéndolos en subvenciones no reintegrables. (*Muy bien.*)

Yo digo, Sres. Diputados, que no he de entrar en este camino; acaso no se prestaria mi inteligencia á este género de ejercicios en que padece aquello que más queremos; pero si mi inteligencia se prestara, no se prestaria mi conciencia de español, ni se prestaria mi corazon de amigo y de compañero.

Entro, pues, en el exámen de las cuestiones aquí planteadas, y ante todo conviene que nos fijemos en una consideracion que es importante y que ha de ser tranquilizadora para todo el mundo. Cuantos han impugnado este proyecto convienen en que si las compañías hubieran sido consultadas, si las compañías no hubieran mostrado sus peticiones en los términos de que dan testimonio todas las

hojas diarias de esta corte y hasta los mismos *Diarios de Sesiones*, el proyecto no tendria dificultades.

Es ya un punto que debemos dejar establecido, porque en el fondo resulta que se mantiene la discusion porque hay un interés que clama, que suele tener eco y resonancia en muchas partes; pero que una vez que esos clamores se acallen ó que la supuesta lesion de ese interés resulte de algun modo justificada, los Sres. Diputados que impugnan el proyecto y cuantos le han combatido fuera de aquí se darán por satisfechos. Y yo demostraré que no hay agresion legítima, que no hay lesion en los derechos de las compañías de ferrocarriles.

Ya se va huyendo de la discusion del derecho; ya se reconoce, y es importante este reconocimiento, que los derechos de las compañías de ferrocarriles no son inconcusos ni indiscutibles, si bien añade el que esto confiesa, que si se tratara solo de cuestion de derecho, él, en la duda de si el derecho asistia á las compañías ó asistia al Estado, se pondria desde luego al lado del Estado.

Propósitos y manifestaciones que no deben ser tranquilizadoras para las compañías de ferrocarriles, porque no teniendo yo absolutamente en este instante el menor interés de hacer en la cuestion que se debate su propia causa, he de decir que si á mí me hubiera asaltado la más pequeña duda de que violaba el derecho de las compañías, no hubiera sometido á la aprobacion de mis compañeros este proyecto ni le hubiera traído á la Cámara. Lo que he tenido por principal norma de conducta toda mi vida, el respeto al que me parece sacrosanto derecho de todos, no me habria permitido traer un proyecto que violara la propiedad de nadie, y no le hubiera traído en la duda de si podia ó no cometer una violencia.

He traído este proyecto porque tengo conviccion firmísima de que no solo no lesiona ningun derecho, sino que tampoco contradice ninguna conveniencia; y como ya en la cuestion de derecho los mantenedores parecen declararse en derrota y ciñen sus observaciones á un punto que ha sido con lucidez expuesto y presentado por el Sr. Silvela, á ese punto me dirijo, pues es el único que aquí queda en pié y constituye la materia de contencion ante vosotros.

El Sr. Silvela me demandaba una contestacion clara respecto al problema que S. S. se sirvió plantear, y que planteó en la otra Cámara con gran elocuencia un dignísimo Senador de la minoría conservadora. Voy á dar á S. S. la contestacion que desea; no he de reservarme nada, vengan despues los argumentos que se quieran.

Su señoría pretende que está comprometido el Estado á ser fiador ó deudor subsidiario de los obligacionistas al lado de las compañías. ¿No es este el argumento? Su señoría lo pretende, porque el decreto de 29 de Diciembre de 1866 dice en su art. 1.º que aquella cantidad se cede para que las compañías la destinen al pago de amortizacion é intereses de las obligaciones emitidas ó que en lo sucesivo puedan emitir. Con este motivo, el Sr. Silvela, recordando palabras que dije en la otra Cámara, ha pretendido infligir una molestia á alguno de mis dignos compañeros de Gabinete y á otra per-

sona respetabilísima que en esta Cámara tiene asiento, recordando palabras que se pronunciaron en la discusión, no del decreto de 29 de Diciembre, que no fué discutido ni sé si meditado, sino en la discusión del proyecto de ley que trajo el Sr. Alonso Martínez en 1866, que rectificó despues la Comision, de acuerdo con el Sr. Cánovas del Castillo, y no llegó á ser ley.

El Sr. Silvela decia: «pues si al Sr. Ministro de Fomento le pareció triste el ejemplo que se daba entonces, y si este ejemplo lo daba el Sr. Marqués de la Vega de Armijo y otras respetables personas, ¿cómo han de compartir estos señores la alegría que hoy siente el Sr. Ministro de Fomento al revocar aquel decreto?» No, señores; estos argumentos no se pueden hacer sino olvidando supuestos importantísimos que el Sr. Silvela no está acostumbrado á olvidar en los debates. Cuando en las Córtes se trataba de las autorizaciones pedidas por el Sr. Ministro de Hacienda, y no por el de Fomento de entonces, las autorizaciones eran otras, eran muy distintas de las que comprende el decreto de 29 de Diciembre de 1866; despues de todo, aquellas autorizaciones se pedian á las Córtes sin decir al país (con visible inexactitud que tiene su calificativo), sin decirle al país que no se necesitaba por parte del Tesoro de los recursos que se cedian á las compañías; y en cambio, en el decreto de 29 de Diciembre (y esto es lo que causa en mí tristeza, y no puede ménos de causarla en el Sr. Silvela, para quien la inexactitud de los motivos nunca puede ser fundamento de las concesiones que hagan los Gobiernos), en el preámbulo de ese decreto se decia que el Gobierno podia hacer aquel regalo porque no lo necesitaba para la nivelacion de los presupuestos, y aquel mismo Gobierno al año siguiente se veia obligado á proclamar que quedaba un déficit en el presupuesto de 1864, en el de 1865, en el de 1866, y que esperaba otro mayor del presupuesto que habia de liquidarse despues. Y porque reconocia todos estos déficits, pedia una autorizacion para convertir la deuda, y de aquella autorizacion pretendia obtener recursos con que saldar los descubiertos. Esta es mi tristeza, porque yo no concibo que cuando se hacen concesiones de esta clase, sea menester decir al país que se hacen porque hay de sobra recursos, cuando al propio tiempo se tiene la conciencia de que faltan los necesarios para atender á las más perentorias obligaciones.

Dejando á un lado este episodio, Sres. Diputados, he dicho que afrontaria resueltamente la cuestion, y voy á hacerlo. ¿Qué quiere el Sr. Silvela? ¿Que el art. 1.º diga terminantemente que el 10 por 100 de recargo sobre billetes de viajeros se destine con precision al pago de la amortizacion é intereses de obligaciones emitidas ó que se emitan? ¿Quiere el Sr. Silvela que ese artículo diga que se destine perpétuamente? ¿Quiere S. S. que diga que se destine irrevocablemente? Pues todo eso le concedo al Sr. Silvela, y tengo la completa evidencia de que S. S. no ha de insistir en ese argumento; porque, ¿qué pensaria el Sr. Silvela de la legitimidad de una concesion hecha por un apoderado suyo, respecto de cosas á que no alcanzaran los poderes? ¿Por dónde entenderia S. S. que el que tuviera poderes

suyos para disponer de la renta de un año, los tenia para disponer de la renta de noventa y nueve? ¿Y qué importa que el apoderado de S. S. hubiese comprometido esa renta una, dos y cien veces, si la habia comprometido sin poder? ¿Y por dónde el tercero que contrató con esa persona que otorgó lo que no podia otorgar, reclamaria del Sr. Silvela que cumpliase compromisos sin su conocimiento é illicitamente contraídos?

Este es el problema, señores; y como no puede negar el señor Silvela que en 1867, como hoy y como siempre, los impuestos no existen si no han sido previamente votados por las Córtes, y como efectivamente lo que se cedió era un impuesto que existia en el momento de la cesion, pero que para el año siguiente necesitaba la ratificacion de las Córtes, hé aquí por qué los obligacionistas no podian tener derecho á que se les respetara en el goce de aquello que ni para el Estado, segun los preceptos terminantes de todas las Constituciones, es permanente, ni se puede prolongar de un año para otro, fuera del caso y de las condiciones á que alude la ley de contabilidad. Que lo que no constituye un derecho para el Estado, ¿podria constituirlo para las compañías, cualesquiera que sean su importancia y sus protectores?

Pero no nos engolfemos en estas profundidades; no quiero incurrir en aquellas censuras que magistralmente lanzaba el Sr. Bosch y Fustegueras contra mí, acusándome de haber traído argumentos de efecto que S. S., con el tono doctoral que le ha sido tan propio en este debate, declaró que no tenian importancia alguna. No insisto en este género de argumentos que parecen al Sr. Bosch demasiado altos, y vengo á la cuestion en los términos en que la ha planteado el Sr. Silvela.

Prescindo yo de los poderes del que cedió; ¿qué es lo que cedió? ¿cómo se puede inferir de los términos de la cesion que ésta sea perpetua? Porque se habia de destinar, dice el Sr. Silvela, á la amortizacion y pago de intereses de las obligaciones de ferro-carriles.

Señores Diputados, el Sr. Silvela conoce bien todas estas cosas y no puede ignorar que al Gobierno se le habian presentado todo género de soluciones por las compañías; que habia diversidad de opiniones entre las mismas compañías; que unas querian que estas cantidades se destinaran á la amortizacion de las obligaciones, otras al pago de la deuda flotante, y alguna proponia que el auxilio se dedicara á la construccion de determinadas obras.

Y cuando estas cuestiones estaban planteadas, ¿quién puede maravillarse de que al traducir con cierta libertad y no literalmente la segunda autorizacion del proyecto presentado al Congreso en el decreto de 29 de Diciembre, se optara por una de las varias fórmulas por las mismas compañías presentadas, y se dijera que esta cantidad debia destinarse en primer término á pagar á los obligacionistas, reconociendo que este era el preferente deber de las compañías, porque sobre el crédito hipotecario de los obligacionistas no podia prevalecer el crédito quirografario ó escriturario de los acreedores por deuda flotante? ¿Qué tenia esto de particular?

Pero en definitiva yo voy á dirigirle una pregunta al Sr. Silvela. ¿Se pudo pensar entonces que este 10 por 100 iba á ser garantía de las obligaciones que emitieran las compañías que con posterioridad se creasen? ¿Hay algo en el decreto que lo indique? Yo invito al Sr. Silvela á que lo diga y conteste con la misma claridad que yo estoy respondiendo á su interrogatorio. Ni una sola palabra, señores Diputados.

El fundamento del decreto es la triste situacion de las compañías existentes, el propósito de sacarlas á flote, la noble intencion de salvar la crisis financiera; otras consideraciones, en fin, relacionadas con las entidades existentes entonces, y que nada tienen que ver con las entidades futuras. ¿Con qué derecho, Sres. Diputados, pretenderán los que, usando de la libertad que daba la ley de obras públicas el año 1868, han obtenido las concesiones y emprendido los trabajos con libertad de tarifas, con sus concesiones á perpetuidad; con qué derecho, digo, podrán sostener estas compañías que para ellas se hizo la cesion del 10 por 100?

Y respecto de aquellas compañías que han venido á las Cámaras pidiendo por leyes especiales que se les otorgaran caminos de hierro sin subvencion directa ni indirecta, y obteniéndolas de esta manera, es claro que solo por modo de obrepcion y subrepcion han podido apoderarse del apoyo y ofrecerle en garantía á sus obligacionistas. En cuanto á las compañías anteriores, ¿por ventura sus concesiones implican alguna obligacion por parte del Estado? ¿Es que sus naturales ingresos, aquellos con arreglo á los cuales se hicieron las emisiones de obligaciones anteriores al año 1866, pueden pretender este aumento de renta obtenido á costa de uno de los ingresos del presupuesto?

No; los obligacionistas que recibieron sus obligaciones en 1864 y en 1865, cuando entre los ingresos de la compañía no estaba el 10 por 100, carecen de todo derecho á quejarse de que este 10 por 100 desaparezca. Y entonces, ¿á qué queda reducido el problema? ¿cuál es la importancia de la cuestion, segun el criterio del Sr. Silvela? La cuestion solo puede afectar á los tenedores de las emisiones hechas por las compañías existentes en 1866 despues de 1.º de Enero de 1867, y para las construcciones de líneas no concedidas despues de 28 de Diciembre de 1866. ¿Y cuántos y quiénes son éstos? ¿Lo sabe su señoría?

Aun para ello distan mucho de tener fundamento de ninguna clase los argumentos empleados por el Sr. Silvela. ¿Por qué? Porque el Estado no garantiza nunca el interés del capital empleado en los ferro-carriles. El Sr. Silvela, que conoce nuestra historia tan bien como nuestro derecho; que sabe que hicimos una revolucion con el deseo, entre otros, de concluir con la garantía del interés, que habia escandalizado á España, ¿cómo pretende que despues de dar las subvenciones directas, seamos responsables ante terceros de las deudas que hayan contraido las compañías?

Lo que pasa en esto, Sres. Diputados, es de todos perfectamente conocido. La emision de obligaciones se hace con ciertas reglas

marcadas en las leyes, reglas que señalan por límites capital realizado en acciones, del cual se deducen las obligaciones emitidas y los gastos naturales de la explotación.

Se ha añadido, es verdad, que debe cuidar la Administración de que las obligaciones sean amortizadas con los productos naturales del camino. Pero yo digo al Sr. Silvela y al Congreso que si la doctrina en que se fundan los impugnadores del proyecto fuese cierta, la cuestión sería mucho más grave, porque no solamente no se podría suprimir el 10 por 100, que en mi concepto ilegítimamente se exige hoy por las compañías, sino que responderíamos de toda alteración pequeña ó grande en los rendimientos de los caminos, estaríamos obligados á asegurar á los terceros acreedores los rendimientos tales y como se hubiesen calculado al hacer la emisión, ni un céntimo ménos; en fin, Sres. Diputados, despues de la revolución de 1868, que se propuso, entre otras cosas, librar á España de la obligación desconocida y abrumadora con que amenazaban las concesiones de ciertas líneas férreas; despues de eso, no solo tendríamos que pagar los auxilios y subvenciones que hemos acordado, sino que además estaríamos expuestos á las reclamaciones de terceros acreedores cada vez que en uso de nuestra soberanía modificásemos las tarifas de aduanas, y por consiguiente los precios totales que llevan consigo los trasportes, cada vez que estableciésemos una prima á favor de determinados géneros que hubieran de salir por un lado de la Nación en vez de salir por otro; cada vez, en fin, que de cualquier manera directa ó indirecta alterásemos la situación existente en el momento en que las compañías hicieron sus emisiones. ¿Es esto posible? Pues si no lo es, convénzase S. S. de que los cálculos de rendimientos más ó ménos probables, hechos al autorizar la emisión en obligaciones, no son ni pueden ser la fianza ú obligación subsidiaria de que el Estado deba responder en ningun caso.

¡Y cómo ha de serlo, Sres. Diputados! La operación que la Administración hace para autorizar la emisión de obligaciones es la siguiente. Se trata de una línea en construcción, que entonces es cuando principalmente se requiere el auxilio de los capitales. ¿Cómo puede calcular la Administración exactamente los productos del camino? ¿Acaso porque los calcule en 16, ó en 20, ó en 30.000 pesetas, se puede sostener que queda ligado para con los terceros á garantizar constantemente esas sumas? No; como se trata de rendimientos siempre eventuales, no se hacen sino cálculos eventuales también, cálculos que la Administración forma, ¿sabeis cómo? Pues los forma sobre los datos mismos de las compañías, porque no han llegado aún los recursos del Tesoro hasta permitir que tengamos una contabilidad, mejor dicho, una estadística al lado de la contabilidad, de la estadística de las compañías.

¡Estaria, pues, servido el Estado si de esta suerte se obligase! Es contra todos los principios y doctrinas de derecho, derivar una obligación de un cómputo vago, hecho sobre los datos que dan las compañías; á tanto equivale, sin embargo, la doctrina del Sr. Silvela.

No digo más de la cuestión de derecho en el único punto en que

esta cuestion ha sido examinada, y voy á ocuparme ahora de la cuestion de crédito.

Tambien el Sr. Silvela tuvo en este punto una de sus aceradas gracias; tambien se permitió, arrastrado por la propension que en S. S., es natural y que en cierta ocasion nos dijo que cultivaba con esmero, ir hácia peligrosos abismos. Pues no piensa el Sr. Silvela que una tontería es peor que un crimen, y una candidez, peor que una injusticia. (*El Sr. Silvela: Fué una cita histórica.*)

Señor Silvela, S. S. no necesitaba de la cita histórica; pero cuando la trajo para obtener su efecto, debió saber á qué extremos le conduciría la cita histórica, y entre otras cosas debió recordar que esa moral que aparecia condenada con una sonrisa indefinible de su señoría, le habia dado ocasion para uno de sus triunfos oratorios cuando la vituperó desde ese mismo banco, creyendo con notable injusticia que podria entreverse en las palabras del adversario suyo con quien contendia.

¿Cómo le ha de parecer al Sr. Silvela, quien muchas veces afecta un espíritu escéptico y un positivismo glacial que jamás inspiran las determinaciones de su voluntad, que es peor ser tonto que criminal, y peor que ser injusto ser inocente, cuando S. S. ha clamado aquí contra quien creyó S. S., sin motivo ni fundamento alguno, que se quejaba de una torpeza y no se habria quejado de una acusacion de injusticia?

¿Y por qué le parece á S. S. cándida, y por consiguiente, peor que injusta la determinacion que discutimos? Porque, en su concepto, esta determinacion ataca al crédito y pone espanto en aquel mundo en que se forma la opinion de los banqueros. Entendia que en ese mundo de la banca no podríamos ménos de recibir un castigo; y voy á tranquilizar á la Cámara y al Sr. Silvela, y les voy á tranquilizar con un ejemplo en que S. S. ha sido actor, y creo que podremos estar bastante seguros de que no han de tener efecto los tristes presagios de S. S.

Allá por el año 1876, una de esas pocas entidades que forman la constelacion bancaria, que, segun dijo S. S., está más simplificada de lo que á primera vista parece, exhalaba en estos escaños clamores que tenian resonancia en ciertos periódicos de Francia, donde suelen tenerla grande los clamores de esas personas; exhalaba, digo, sus clamores contra un proyecto que patrocinaba y defendia arduosamente y con su notoria habilidad el Sr. Silvela.

Era el proyecto de la línea directa de Ciudad-Real. Tambien entonces se le dirigian al Sr. Silvela esas quejas y se hacian esos augurios que ahora lanzaba S. S. contra nosotros; tambien entonces se argüia que no podia haber confianza para las compañías ni para aquellas personas que dedican sus capitales al progreso de la industria, cuando despues de trazada á una compañía una esfera de accion amplia, por la construccion de otro camino se le venia á restringir esa esfera de accion y á disminuir por consiguiente sus productos; tambien entonces se exhalaban quejas como las que otros señores Diputados han exhalado aquí. ¡Y quién sabe si no fué asunto de in-

quietudes para aquel Gobierno, que tuvo por conveniente huir de este banco, hasta que reiteradamente aludido, se levantó uno de los Ministros para manifestar que no tenia nada que ver con el proyecto, mientras el Ministro interesado estaba casualmente enfermo! ¿Quién sabe si aquel Gobierno no tuvo tambien graves inquietudes con motivo de la proposición de ley que patrocinaba el Sr. Silvela

¿Y qué pasó? El Sr. Silvela defendió su proposición con el criterio de la razón y de la justicia. El Sr. Silvela dijo lo que yo he dicho y pensado siempre; que en estos asuntos han solido ir paralelas la opinión de S. S. y la mía: dijo que no se habria atrevido á lesionar el más pequeño de los derechos de la compañía; pero que desde el momento en que el derecho estaba salvo, la cuestión de interés no le podia preocupar; que no le preocupaba más que el interés de aquellas regiones que iba á atravesar el ferro-carril de Madrid á Ciudad-Real, las cuales obtendrian positiva ventaja. Y pasó la ley, y se hizo el camino, y despues de todo esto no resultó más que una cosa, algo más grave ciertamente que ha de ser el resultado de este proyecto; cosa, al cabo, muy tranquilizadora, puesto que se ha visto que ni el mundo se vino abajo, ni el crédito faltó, ni el Gobierno ha dejado de ver frecuentados sus despachos por aquellas personas que le habian anunciado el fin del mundo si pasaba el proyecto.

Lo que ha sucedido es, que se hizo la línea directa, para demostrar, como dice con mucha gracia una persona muy allegada al señor Silvela, que la línea recta es la más larga entre dos puntos, y para que la compañía de Madrid á Alicante pagara unos cuantos millones á la compañía que obtuvo la concesion.

Señores Diputados, ó yo no tengo la menor nocion del crédito, ó no puedo creer que los pronósticos y augurios que se hacen con motivo de este proyecto tengan la menor realidad y la menor justificacion.

¿Cómo puede disminuir el crédito de una entidad ó de una persona que despues de algunos años de vida disipada y de varios accidentes, entra en cuentas, pasa revista á sus inventarios, ve sus caudales distribuidos por uno y otro lado en manos que los destruyen ó los utilizan en provecho propio, en tanto que su pasivo es enorme y no puede pagarlo, y ante el triste espectáculo se recoge y empieza á retirar aquello que graciosa y locamente otorgó, para pagar aquello que religiosamente ofreció? ¿Es que esto disminuye ó puede disminuir el crédito de esa entidad ó de esa persona? ¿O es, por el contrario, que el crédito del Estado se rebaja hasta el extremo á que ha llegado á rebajarse el crédito de ciertas Naciones semi-soberanas, cuando todos ponen en él las manos y todos dictan leyes á los Gobiernos, y todos pretenden, como aquí vana é insensatamente se ha pretendido, no solo dictar leyes en provecho propio, sino dictar leyes en ruina de otros establecimientos bancarios? ¿Cuándo sube el crédito y el respeto de las Naciones, y cuándo baja el crédito y el respeto de los Estados? Y en resúmen, ¿qué es lo que aquí se hace, una vez que hemos establecido la premisa del derecho que al Estado asiste, sino recobrar algo que dejamos en ma-

nos de las compañías cuando las compañías se encontraban necesitadas, y que forzosa é ineludiblemente recogemos, cuando ni las Córtes lo han sancionado, ni la Constitución lo tolera, ni las leyes votadas nos lo permitirían, ni nuestros acreedores nos lo perdonarían si nosotros dejásemos desatendido cualquiera de los compromisos que con ellos contrajimos?

Pero hay, Sres. Diputados, una cuestión que espontáneamente quiero tratar, que quiero exponer á la consideración de la Cámara como una especie de programa enfrente de otro programa; y no porque crea que el programa que entre líneas se trasluce en el discurso del Sr. Silvela de ahora es el programa que acaricia en el corazón S. S. y que con sátira elocuente y admirable ha expuesto ante otras corporaciones.

No puedo admitir la acusación de que el Ministro que os dirige la palabra y este Gobierno hayan emprendido una campaña contra las compañías de ferro-carriles; antes habría dejado este puesto; lo declaro con toda sinceridad. Las compañías de ferro-carriles encontrarán en mí, si las Cámaras me conservan su confianza y S. M. se digna continuar otorgándome la suya, hallarán en mí, no solo un hombre dispuesto á hacerles justicia, sino un hombre dispues'o á hacerles todo aquel favor que sea compatible con los intereses públicos, con el buen servicio y con el interés del Estado; pero esto es muy distinto de lo que tal vez se pretende en este instante, de lo que tal vez significan ciertos programas aquí y en otra parte expuestos. Si yo continúo en este banco por mucho tiempo, mi conducta es clara; podrá ser buena ó podrá ser mala; la entrego con entera confianza al juicio del país; pero me parece completamente clara, y es, en mi concepto, perfectamente justa.

Estoy dispuesto á continuar, en cuanto mis fuerzas le permitan, y contando con el concurso de mis dignos compañeros, el desarrollo de las obras públicas; no me importa, ¡qué me ha de importar, si sé yo bien que lo que se invierte en obras públicas se ha de recoger con creces, porque es, valiéndome de una frase un tanto mística, como la limosna que se da á los pobres, que se convierte en numerosas bendiciones del cielo! no me importa que sean mayores ó menores las subvenciones; no me importa que los rendimientos sean crecidos para los capitales que en tales obras se inviertan; que no le duelen los sacrificios ordenados y reproductivos al Gobierno ni al país en general, siempre que en la distribución de los recursos haya equidad, que es fundamento de la justicia, y compartan los beneficios todas las provincias de España, que todas igualmente contribuyen y todas igualmente tienen derecho á ellos.

Pero entendámonos: todos estos sacrificios que yo creo que el Estado debe hacer y que contribuiré á que el Estado haga, estoy dispuesto, Sres. Diputados, á que se hagan ó se determinen antes de que se sepa á qué persona van á favorecer; estoy dispuesto á que se hagan en obsequio de las obras, y no para medro personal de los empresarios de las obras; porque no hay nada que me repugne tanto, ni que tanto repugne á la opinión sana del país, como esas con-

cesiones verdaderamente injustificables con que á veces hemos sembrado las páginas de nuestra *Coleccion legislativa*, en provecho de personas que han obtenido la proteccion oficial, impidiendo que otros capitales, quizás ociosos en aquellos momentos, se consagraran á obras públicas.

De esta suerte se han logrado beneficios más ó ménos directos, para despues dejar burlados á aquellos que verdaderamente creyeron que las palabras y los acuerdos de las Córtes españolas eran palabras y acuerdos cumplideros. Si se hubiera votado desde un principio el auxilio ó la subvencion que despues se solicitaba y conseguia; si se hubiera anunciado en el principio la concesion con tales ventajas, ellas hubieran inspirado confianza y estimulado la concurrencia de los capitales á la licitacion.

Esta es mi doctrina; y si esto exige sacrificios al país, enhorabuena: el país los hará con gusto, porque hay pocas cosas que resulten al que paga más lisonjeras que la tranquilidad de que no hay injusticia en la distribucion é inversion de lo que ha costado tantos afanes y sudores. Ignoro si esta doctrina es cándida: lo que sé, señores Diputados, es que á mí me parece estrictamente moral, y esto me basta.

Ahora concluyamos con aquella alusion política que el Sr. Silvela tuvo á bien poner por remate de su discurso.

El Sr. Silvela pintó á este Gobierno como un Gobierno débil, casi agonizante, necesitado de buscar popularidad que le faltaba para acometer otros asuntos, entre aquellas muchedumbres partidarias de la abolicion de los consumos y de las quintas. ¡Verdaderamente incautos, Sr. Silvela, los que siendo amigos de S. S. y militando en su partido no han tenido inconveniente en contribuir á prestarnos esa popularidad! Pero S. S. hablaba de los condenados que en el infierno piden con muchísima necesidad mojar en agua siquiera un dedo para calmar su sufrimiento. Pues yo digo á S. S., ya que de agua se habla, que la prueba mayor que en mi concepto podria dar este y cualquier Gobierno de su fortaleza, seria haber demostrado que ciertos ornamentos espléndidos con que determinadas instituciones mercantiles é industriales exornan sus frontispicios, no son más ni prestan en este país ahora mayor servicio que el que prestaban las capas de piel de cabra con que cubrian su desnudez los africanos que acompañaban al capitán Spek, quienes lucian con orgullo su preciado abrigo en dias de esplendorosa bonanza, bajo los ardores del sol africano; pero en cuanto caian las primeras gotas de agua ó amenazaba desencadenarse la tormenta, cuidadosamente doblaban las pieles y con su cuerpo las preservaban de las inclemencias meteorológicas, tiritando ellos bajo la accion del frio y de la lluvia.

Con esto me parece que contesta este Gobierno á la alusion que se ha servido dirigirle el Sr. Silvela, y constará ahora y siempre el acierto con que S. S. le presentaba como un Gobierno débil y agonizante.

RECTIFICACION.

Voy, Sres. Diputados, á decir dos palabras en rectificacion de algunos conceptos importantes que ha emitido el Sr. Silvela.

Quiero dejar á un lado la protesta que ha hecho el Sr. Silvela para hacer constar su libertad de accion, aun contra sus propios amigos, para censurar aquello que sea censurable en nuestras costumbres políticas ó administrativas.

Efectivamente, todos unánimes reconocemos esa libertad, y yo tengo mucha complacencia en reconocerla y aplaudirla; solo que me voy á permitir dar un consejo al Sr. Silvela, que, dada la buena amistad que nos une, me perdonará y no lo llevará á mal. Este consejo es, que cuando se proponga censurar nuestras costumbres políticas y administrativas en uso de la libertad que tiene para hacerlo, procure no poner ejemplos tomados precisa y exclusivamente de partidos contrarios al suyo; ó no ponga ninguno, ó los tome sin distincion de la propia casa y la ajena. Ayer citó S. S. un acto llevado á cabo en nuestro país, llevado á cabo por la Administracion en pleno período revolucionario, y con una tendencia política que en cierto modo, si no explica, atenúa por lo ménos la gravedad del hecho; y en cambio omitió otro hecho consumado en el año 1876, bajo el imperio des us amigos, que ciertamente no estaba disculpado y atenuado ni por consideraciones de índole política, ni por los extravíos de la pasion.

Y no tengo más que decir sobre este particular: respeto en el Sr. Silvela la independenciam que tiene para censurar actos administrativos ó políticos, y paso adelante.

Una injusticia ha cometido S. S. al defender esta tésis, al reivindicar su libertad, y ha sido la de atribuir al partido liberal aquello que en cierto modo condenaba, al otorgar subvencion á caminos que se habian concedido sin ella, eludiendo de esta manera la concurrencia en la subasta. Señores Diputados, en este punto todos tenemos algo de que arrepentirnos; pero la verdad debe resplandecer ante todo y sobre todo.

El partido liberal ha concedido anticipos reintegrables; estaba reservado al partido conservador convertir en subvencion no reintegrable lo que el Estado habia dado de los fondos públicos para recuperarlo en época más ó ménos cercana. Quede cada cual en su puesto, y que nos juzgue á todos la opinion pública.

Y ahora, Sres. Diputados, una sola observacion respecto á la cuestion de derecho. El Sr. Silvela, desentendiéndose de otros argumentos que he hecho yo aquí, y de otros muchos que he omitido porque ya todo el mundo los conoce ó los ha leído, ha dicho que la causa que él defiende es inatacable, puesto que yo me he tenido que limitar al argumento de que abusó el mandatario de las facultades que le habia concedido el poderdante. A este propósito, recordando la ley de Partida que S. S. sabe muy bien y que ha reproducido

con exactitud, decia que pues hubo ratificacion, se entendia que estaba aprobado el acto del mandatario.

Señores, yo, para no fatigaros, me limito á esta sencilla pregunta que expongo ante la Cámara y el país, y que dirijo al señor Silvela: ¿quién era el mandante? Era el Estado, cuyos órganos, cuya representacion viva y constitucional eran las Córtes con el Rey. ¿Quién era el mandatario? El Gobierno. ¿Es que la ratificacion del mandatario, porque no de otra cosa se trata, confirma los abusos del mandatario mismo, ó es que se necesitaba la ratificacion del Estado, la ratificacion de las Córtes con el Rey, ratificacion que al disfrute de las compañías le falta en absoluto, y mayormente en la forma que la Constitucion establece? ¿Se ha verificado de alguna manera esa ratificacion? Y no hablo más sobre este asunto, rogando á la Cámara se sirya aprobar este proyecto tal como viene del Senado.

JUICIO DE LA PRENSA.

La Epoca, á quien colocamos en preferente lugar, no solo por su antigüedad, sino por haber sido el periódico que con más insistencia ha combatido el proyecto, escribía en su *última hora* del 23 de Junio:

«El Sr. Ministro de Fomento, respondiendo á la expectacion general que se adivinaba por el número y clase de las personas concurrentes á la sesión, pronunció un discurso tanto más notable cuanto que no teniendo razon en el fondo, se veía obligado á hacer un esfuerzo de talento para demostrar que no abrigaba su proyecto trascendencia alguna de hostilidad hácia las empresas; lo cual podrá estar así en el espíritu del Ministro, pero no se deduce de sus palabras ni de sus obras, puesto que aquellas se dedicaron á tachar de privilegio lo que es un derecho perfecto, y éstas constituyen una agresion clara y manifiesta.

Procuró el Sr. Gamazo rebatir tambien el argumento que se lo ha hecho por el sigilo de que ha rodeado su proyecto, alegando que lo habia hecho así para evitar los ágios á que dan lugar las noticias anticipadas que se refieren á asuntos financieros.

En suma: el Sr. Ministro de Fomento ha estado más hábil que justo en la defensa de sus actos, la cual continuaba aún cuando cerramos este alcance.»

Y en su número del 25:

«El discurso del Sr. Gamazo, como Ministro de Fomento, en la sesión del Senado del sábado, produjo viva impresion, no lo negamos; impresion debida en primer término á la elocuencia de S. S., que habla con gran claridad, y en los períodos convenientes con toda la energía y pasion necesarias para excitar el entusiasmo en sus oyentes. Por otra parte, la mayoría de su auditorio participaba del error vulgar de que las compañías de ferro-carriles tienen tarifas excesivamente altas, que explotan al país y hacen mal sus servicios.

En vano se ha demostrado por corporaciones respetables y en luminosos informes, comparando minuciosamente las tarifas españolas con las francesas, las belgas y las inglesas, que en España, por término medio general, se trasportan las mercaderías á los mismos precios que en Francia, se llega en las tarifas especiales á realizar los trasportes con tanta baratura como en las tarifas especiales francesas; que rebajando el 15 por 100 que cobra el Tesoro, las tarifas

de viajeros son más baratas que las inglesas; que la velocidad es igual ó mayor que en otras líneas extranjeras igualmente accidentadas, y que los siniestros, á pesar de tener una sola vía, no constituyen un peligro mayor en las líneas españolas que en las extranjeras. Los trabajos de carácter técnico en que se han hecho estas demostraciones, son demasiado áridos para que sea popular su lectura. Lo popular es que se bajen los precios del transporte, sin tener en cuenta que estos precios son la equivalencia de un servicio y que todo servicio debe obtener su competente remuneración.

En este concepto era natural que se aplaudieran repetidas veces las palabras de un Ministro que defendía una baja de precios. Del mismo modo habría sido popular si hubiera presentado un proyecto de ley imponiendo una rebaja en el precio del pan, salvo que en este caso los labradores productores del trigo, los fabricantes de pan y una buena parte de consumidores ilustrados habrían, con mucha razón, puesto el grito en el cielo contra el absurdo restablecimiento de la tasa.

Dicho esto para que se aprecie en su justo valor la impresión favorable del discurso ministerial entre un público que no posee acciones ni obligaciones de ferrocarriles, y por tanto no sabe apreciar los dolores de todo productor á quien las medidas legales obligan á trabajar sin beneficio y quizás con pérdida, examinemos las bases fundamentales en que el Sr. Gamazo apoyó su argumentación.»

* * *

El Diario Español, órgano también del partido conservador y adversario del proyecto, número del 24 de Junio, crónica del Senado:

«Por último, para satisfacer en parte la expectación general que deseaba oírle, usó de la palabra el Sr. Ministro de Fomento. Como el *Extracto oficial* de su discurso no se ha repartido todavía, faltando á la costumbre, hemos de limitarnos al hablar de él á las impresiones que conservamos por lo que pudimos oírle ayer desde la tribuna.

Su discurso nos pareció hábil y bastante ingenioso, y por la corrección del estilo intachable; mas en la argumentación no lo hemos encontrado fuerte, porque casi todos los razonamientos de sus adversarios los dejó sin contestar, ganoso únicamente de alcanzar los aplausos de la mayoría, repitiendo con frases ampulosas y retumbantes que el Gobierno está firmemente resuelto á que desaparezca el recargo que sobre las tarifas de viajeros cobran las compañías de ferrocarriles. Pero se guardó muy bien de decir por qué razón se ha de conservar el impuesto mucho más gravoso que sobre las mismas tarifas percibe el Estado. Negaba que haya procedido con espíritu alguno de hostilidad contra las compañías, y sin embargo, esa hostilidad se revelaba en sus palabras y en su manera de argumentar.

Consiguió, sin embargo, lo que se proponía, que le aplaudieran la mayoría y las tribunas.»

* * *

El Cronista, diario conservador, pero que recibe con preferencia las inspiraciones del Sr. Romero Robledo, con quien el Sr. Gamazo ha reñido duras batallas parlamentarias, escribe ordinariamente en estilo humorístico la reseña de las sesiones de los Cuerpos Colegisladores, y en la del Senado correspondiente al 23 de Junio decía:

«En este instante (en el que se pone de pié el Sr. Gamazo) se nota un movimiento extraordinario en el salon. Gran número de Senadores y Diputados toman asiento en los escaños; la tribuna pública completamente llena; muy animadas las demás, donde se ven lindas damas.

Expectacion y estupefaccion.

Habla el Sr. Gamazo.

Ya tenemos al D. Salustiano de Valladolid en campaña.

Su señoría pronuncia una especie de discurso de Juzgado de primera instancia, mostrando una intransigencia y una dureza para con las compañías, que revelan que se puede ser un infeliz imitador de Olózaga y no saber qué clase de respetos y conveniencias imponer el carácter de Consejero responsable.

Ha habido mucho relumbron, mucho sentimentalismo, y S. S. ha disertado tiernamente sobre la mísera condicion del labriego, que de hoy en adelante quedará redimido, pues merced á S. S., ya se ahorrará un perro chico de Getafe á Pinto. Todos los Basaranes de la mayoría han aplaudido este argumento desesperadamente.»

* * *

Con motivo de la rectificacion del Sr. Gamazo, *El Cronista* en su número del dia 25 insiste en su comparacion del 23 en estos brevísimos términos:

«Rectifica á su vez brevísimamente, aunque parezca mentira, el Sr. Ortiz de Pinedo, y saca otra vez el aparato de un Olózaga averiado el Sr. Gamazo.»

* * *

El Estandarte, conservador tambien, pero órgano del jefe de esta parcialidad, Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo:

«Despues ha intervenido en el debate el Sr. Ministro de Fomento, quien ha pronunciado un razonado y enérgico discurso en defensa del proyecto, para el que ha pedido la aprobacion de la Cámara sin adiciones ni enmiendas.

Nuestra imparcialidad de juicio nos obliga á declarar que la oracion de esta tarde del Sr. Gamazo es una de las más brillantes páginas de su vida parlamentaria, por más que no podamos estar de acuerdo en esta cuestion con la opinion respetable del Sr. Ministro de Fomento.»

* * *

La Iberia, diario ministerial:

«El notable y elocuente discurso del Sr. Ministro de Fomento sobre rebaja del 10 por 100 en el precio de los billetes de viajeros por ferro-carril ha merecido los unánimes aplausos de la opinion pública.

Amigos y adversarios del Gobierno encomiaban ayer la alteza de miras en que se ha inspirado nuestro querido amigo el Sr. Gamazo al presentar y defender aquel proyecto de ley.»

* * *

El Correo, tambien constitucional, en su balance político del dia 23 de Junio:

«Pero en materia de debates parlamentarios, hoy el más interesante ha sido el que en el Senado se ha mantenido alrededor del proyecto del 10 por 100.

El Sr. Fernandez de la Hoz ha hecho un discurso, entre todos los de oposicion al dictámen, hasta ahora el más vivo y ordenado, y á este discurso era natural contestase el Sr. Gamazo.

El digno Ministro de Fomento lo ha hecho con la mesura, ilustracion y competencia que le reconocen hasta sus adversarios más enconados.

En el *Extracto* pueden verse las razones, que han sido nutridas y vigorosas, con que ha defendido su pensamiento; pero bastará decir que el éxito parlamentario ha sido muy grande, siendo de ello prueba, no solo las manifestaciones de aprobacion que ha tenido mientras pronunciaba su discurso, sino las felicitaciones calurosas que ha recibido al terminarlo.»

* * *

El mismo periódico dice en el balance político del dia 24:

«Hoy, quizá lo más saliente en la prensa, y más que en la prensa en los círculos políticos y parlamentarios, es el discurso del señor Gamazo ayer en el Senado, que todos los periódicos, con ligerísimas excepciones, aplauden y ensalzan con rara unanimidad.

Hasta sus adversarios más intransigentes reconocen que, despues de obra tan dialéctica y elocuente, el debate puede considerarse agotado.»

* * *

El Siglo, órgano de los antiguos centralistas, que hoy forma parte de la fusion constitucional:

«Amigos y adversarios del Ministro no han podido ménos de confesar que el discurso del Sr. Gamazo fué notable por todos conceptos, por su forma y por su fondo; documento parlamentario que seria suficiente por sí solo para conquistarle justo renombre de orador y de jurisconsulto, si ya no lo tuviera legítimamente adquirido hace algunos años.

.....
La Cámara oyó con gran atencion el elocuente discurso del se-

nor Gamazo, el cual fué, al terminar, felicitado por Senadores de todos los lados del salon.

Con este discurso puede darse ya por terminado este debate, quedando solo algunas rectificaciones.»

* * *

La Izquierda Dinástica:

«Resumió el debate sobre la totalidad el Sr. Ministro de Fomento.

¿Por qué no decirlo, que ayer éramos nosotros partidarios del Sr. Gamazo?

.....
El Sr. Gamazo pronunció ayer uno de los mejores discursos que le hemos oido.....

Con mucha habilidad y discrecion fué desbaratando el castillo de naipes que habian construido los adversarios del proyecto, y cuando concluyó de hablar se vió claramente que la cosa estaba resuelta.

Decia el Sr. Gamazo que no siente animadversion hácia las compañías, que las mira con el cariño que deben ser mirados los elementos de progreso, pero que la cesion debió espirar á los doce años y ha durado diez y siete. Todavía no están contentas las empresas.

La cuestion jurídica la trató con gran conocimiento del asunto, afirmando que no habia contrato bilateral ni cosa que á contrato se parezca, en la cesion.

Los argumentos empleados por el Sr. La Hoz, al decir que el proyecto era antes constitucional é inconstitucional, quedaron muy bien rebatidos.

En suma, el Sr. Gamazo demostró que el Gobierno habia estado generoso hasta la esplendidez con las compañías, que todos los ferro-carriles se habian construido con los auxilios que el Estado prestó á las empresas; que la cesion del 10 por 100 se verificó por salvar el crédito de las empresas, precisamente cuando el crédito del Estado peligraba y su situacion era afflictiva; finalmente, aseguró que era injusto el clamoreo que se habia levantado, porque jamás las compañías pensaron disfrutar más de doce años el privilegio.

El Sr. Gamazo ha sido muy felicitado al terminar su discurso.

Una porcion de Senadores fueron desfilando por delante del banco azul y estrechando la mano al Sr. Ministro de Fomento.

En esta ocasion creemos que todo el país en masa felicitará al Sr. Gamazo.»

* * *

El Progreso, que representa en la prensa á los elementos políticos inmediatos á la izquierda dinástica, pero que aun no ha pasado á ésta desde el campo republicano, terminaba su crónica del Senado con el siguiente párrafo:

«En suma, el Sr. Gamazo estuvo magnífico, sin hacer caso de

los tropos retóricos hoy al uso; habló al alma y se llevó tras de sí á los Senadores, que, dicho sea entre paréntesis, fué la primer tarde que escucharon.»

* * *

El Globo:

«No se oyen todos los dias en el Senado discursos como el que ayer pronunció el Sr. Gamazo. Estuvo elocuente como lo está siempre, pero pocas veces le hemos visto tan hábil, tan persuasivo, tan profundo y contundente en sus razonamientos.

Uno por uno fué examinando los argumentos de los oradores que han consumido los tres turnos en contra del proyecto, y uno por uno los fué deshaciendo todos, demostrando que algunos eran artificiosos, otros exagerados y otros inspirados, más que en las leyes de la lógica, en simpatías hácia las compañías de ferro-carriles.

Yo (empezó diciendo el Sr. Gamazo) no tengo animosidad contra nadie y estoy dispuesto á concederles las ventajas que no redunden en perjuicio de un tercero; pero no puedo tolerar y amparar con mi presencia en el Gobierno lo que considero como un abuso que lastima los intereses más sagrados, los intereses del país.

En este punto empezó la mayoría de los Senadores á decir *bien, bien*, y no cesó en sus manifestaciones de aprobacion hasta que el Ministro concluyó su discurso. ¡Ojalá estuviera siempre tan justificado como ayer el entusiasmo de la mayoría!

.....

En resúmen: un gran discurso. Con decir que se oyeron aplausos está hecho su elogio, si se tiene en cuenta que los Senadores son buenas gentes á las que difícilmente consiguen sacar de sus casillas los más elocuentes oradores.»

* * *

El Liberal:

«El discurso del Sr. Gamazo, razonado, elocuente, verdadero alegato de bien probado en el pleito que le han puesto las compañías, fué escuchado con profunda atencion y unánimemente aplaudido.»

* * *

El Dia:

«Con el razonado y elocuente discurso que esta tarde ha pronunciado el Sr. Gamazo en la alta Cámara, puede considerarse terminado el debate sobre la totalidad del dictámen referente á la supresion del recargo de 10 por 100 en los billetes de los ferro-carriles. Aun rectificarán algunos oradores; pero añadirán poco, en nuestro juicio, á lo expuesto por el Sr. Ministro de Fomento.

La justicia del proyecto, aparte de la cuestion de derecho, la encuentra el Sr. Gamazo en la necesidad de quitar esa carga del 10 por 100 á 18 millones de españoles sujetos á un impuesto que no tienen obligacion de satisfacer.

Refiriéndose á las quejas de las compañías, manifestó en un brillante período que no puede acusarse de ingrata á la Nacion que

careciendo de recursos para cubrir sus necesidades, en sus peores dias, con un déficit constante, ha tenido la abnegacion de distraer sumas considerables para entregárselas á esas compañías.

Entrando en la cuestion de derecho, ha demostrado que del decreto de 1866 no se dió cuenta á las Córtes; que lo que las compañías pidieron en aquella época fué un auxilio que se comprometieron á reintegrar partiendo del duodécimo año; que el 10 por 100 fué un auxilio provisional que debió desaparecer cuando se entregaron á las compañías 119 millones de reales como auxilio definitivo; en una palabra, que no solo las compañías carecen de derecho para combatir la supresion del recargo, sino que en justicia hace ya mucho tiempo que debia haber desaparecido.

La Cámara ha escuchado con gran atencion y verdadera complacencia al Sr. Gamazo.»

* * *

El Imparcial, que se ha distinguido desde la presentacion del proyecto por la defensa del mismo:

«Notabilísimo ha sido el éxito parlamentario que ayer tarde obtuvo el Sr. Ministro de Fomento. Bien decia el Sr. Conde de Tejada Valdosera, dias pasados, que el impasible silencio del señor Gamazo ante todas las alusiones que se le dirigian, revelaba que sus ideas se iban condensando para concentrar en un discurso final todo el influjo de su reconocida elocuencia. ¿Qué nos tendrá guardado S. S.? exclamaba el primer impugnador del proyecto.

Pronto vamos á verlo.

.....
En aquel momento casi todos los escaños estaban ocupados, esperando con impaciencia los Senadores la palabra del Sr. Ministro de Fomento.

Principió su discurso con una protesta, la de no haber obrado por animosidad contra las compañías, estando dispuesto á protegerlas en todo cuanto no redunde en perjuicio del país, pero jamás en lo que constituya privilegios abusivos.

Generales muestras de aprobacion se significaron en los bancos del Senado y en las tribunas, siendo desde aquel momento la persuasiva disertacion del Sr. Gamazo una continuada série de triunfos, demostrados por repetidos aplausos que daban al debate gran animacion.

Se elevaban las consideraciones que exponia el Ministro de Fomento á una altura que cautivaba por lo sólido del razonamiento.

No sabemos cómo dar una idea exacta de su discurso sin reproducirlo íntegro; pero intentemos extractar sus principales ideas del mejor modo que podamos recordarlas.

.....
Cuando el Sr. Ministro de Fomento terminó, hubo una explosion general de entusiasmo, y pudieron contarse de antemano los votos, porque un considerable número de Senadores fué desfilando para ir á felicitar al insigne orador.»

50E



