

SALE TODOS LOS DIAS.

Se suscribe en Madrid en el despacho de la Imprenta Nacional, y en las provincias en todas las administraciones de Correos.

Precios de suscripcion en Madrid.

Table with subscription rates: Por un año... 260 rs., Por medio año... 150, Por tres meses... 65, Por un mes... 22.



PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with subscription rates for different regions: En las provincias, En Canarias y Baleares, En Indias.

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

SS. MM. la Reina Doña Isabel II y su augusta Madre, y S. A. R. la Serma. Señora Infanta Doña María Luisa Fernanda, continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

PARTE RECIBIDO EN EL MINISTERIO

DE MARINA, COMERCIO Y GOBERNACION DE ULTRAMAR.

El comandante general del departamento de Cádiz con fecha 25 del actual, entre otras cosas, dice lo siguiente:

La corbeta Venus y la fragata Malospina han dado la vela al amanecer de hoy conduciendo esta 500 individuos de artillería de marina, y escoltándola la primera hasta 50 leguas al S. del paralelo de este puerto, según las instrucciones que he dado á su comandante, y de que incluyo copia á V. E.

Copia de las instrucciones que se citan.

Capitanía general de marina del departamento de Cádiz.—Segun parte que ha dado el capitán del bergantín mercante español Carolina, ha arribado á Cádiz el día 20 del actual, obligado por la caza que le dió otro bergantín sin haber sido desde la latitud 54° 18' y longitud de 2° 43' O. hasta cabo Trafalgar, que le pareció sospechoso por sus maniobras: este buque se hallaba con otros dos, uno bric-barca y otro goleta la tarde que los avistó, que durante la noche se hicieron señales de faroles, las cuales no alteraron su derrota, y cree el capitán del Carolina que eran los mismos que vieron á los cuatro días en el propio punto en que los había dejado.

Estas noticias y la alarma que han producido en el comercio de Cádiz me han determinado á disponer que dé V. la vela con esa corbeta de su mando coconvoyando á la fragata Malospina hasta 50 leguas al S. del paralelo de este puerto, admitiendo bajo su escolta los buques mercantes que se hallen prontos el día de su salida y se dirijan al S., y que recalando despues sobre Cabo de San Vicente, recorra V. cuidadosamente la costa hasta este puerto, reconociendo las embarcaciones de aparejos ignales á los tres de que va hecha mencion, dando borbó á la mar con el fin de descubrir lo que se presente á mas distancia, y regresando á este puerto tan luego como desempeñe estos encargos.

Dios guarde á V. muchos años. San Fernando 25 de Enero de 1845.—José María Chacon.—Sr. comandante de la corbeta Venus.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA PENINSULA.

Informe dado por una comision de ingenieros de caminos á la Direccion general del ramo, y adoptado por esta al proponer á la aprobacion del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las empresas de caminos de hierro.

(Continuacion.)

Las observaciones que preceden recaen principalmente sobre los artículos 27, 35 y 34 del pliego de condiciones. Los demas artículos no son de tanta importancia para los intereses generales del Estado y del público; pero es facil comprender el objeto á que se dirigen, el efecto que han de producir y la conveniencia ó necesidad de introducirlos en dicho pliego, y de que formen parte de todas las estipulaciones de esta especie.—Así se ha verificado, salvas algunas pequeñas diferencias en las concesiones mas recientes otorgadas en otros países, señaladamente en Francia, cuyas líneas de ferro-carriles es posible que se enlacen con las nuestras antes de muchos años.

Sin embargo, la comision se cree obligada á dar explicaciones sobre algunos de dichos artículos, y mas particularmente sobre el 6º, 7º, 8º y 9º, porque refiriéndose á disposiciones puramente facultativas, no es fácil que todos comprendan su necesidad é importancia. En el art. 6º se determina la anchura que deberá darse á todos los caminos de hierro que se concedan, así como la distribucion de esta anchura total entre las vías y entre vías, señalando seis pies para las primeras entre los bordes interiores de las barras. Desde luego se ve la conveniencia de que todos los caminos de hierro tengan la misma anchura, y particularmente las vías, porque de lo contrario, cuando dos caminos lleguen á ponerse en comunicacion, como ha sucedido con frecuencia, es imposible que los locomotores y trenes del uno continúen su viaje por el otro, siendo necesario para el efecto trasbordar las mercaderías y personas á otro tren del nuevo camino, lo que ocasiona dilaciones, gastos y otros inconvenientes de consideracion, á no ser que una de las empresas prefiriera re-

formar su camino dándole las anchuras de aquel con quien entronca. En los países donde se han construido muchos ferro-carriles se ha visto que los caminos mas distantes entre sí, los mas aislados, los que nadie pudiera discurrir cuando se construyeron que habian de ponerse en comunicacion, han llegado sin embargo á estarlo con el tiempo por el intermedio de muchas empresas de ferro-carril que los han enlazado; y entonces se han lamentado con frecuencia los graves inconvenientes de esa falta de uniformidad que nada hubiera costado establecer con un poco de prevision, mucho mas cuando ya en los canales de navegacion se habia notado inconvenientes semejantes por la misma falta.

Nosotros, que entramos de nuevo en esta carrera, debemos aprovecharnos de los adelantamientos ajenos, y evitar los descuidos de los que en ella nos han precedido. No es esto decir que no haya casos excepcionales en que se pueden permitir otras anchuras, como en los caminos de poca extension, que solo sirven para explotacion de alguna mina, ó en los de otro establecimiento industrial, ó en los que partiendo de un punto inmediato á la costa terminan inmediatamente en ella; y generalmente en los que se vea claramente que no pueden nunca formar parte ó entroncar con otras líneas de grande extension: por eso en el segundo párrafo de este artículo se deja abierta la puerta para hacer en la regla general las modificaciones que aparezcan suficientemente fundadas. Demostrada ya la conveniencia de que haya uniformidad en las dimensiones transversales de todas las grandes líneas de caminos de hierro, es claro que deben adoptarse las que los principios teóricos, confirmados por el buen éxito de su aplicacion á los caminos mas recientes, designan como mas ventajosas. El ancho de vía generalmente empleado hasta pocos años hace, y que aun se emplea en muchas partes, es de cinco pies y 17 centesimas; pero en un país virgen, donde se empieza á establecer un sistema de caminos de hierro, debe adoptarse una anchura que permita caminar por ellos con toda la rapidez y seguridad que pueden obtenerse con las últimas perfecciones que han recibido las locomotoras. Para este efecto conviene aumentar el ancho de las vías, y esta es la tendencia que generalmente se observa en el día. Así vemos en el camino de Londres á Yarmouth una vía de cinco pies 45; en el de Dundee á Arbroath y de Arbroath á Forfar de 6,05; en el de Great Western de 7,64, y en el de Petersburgo á Zarskoeselo de 6,57.

La comision del Parlamento inglés encargada de la informacion sobre un sistema general de caminos de hierro en Irlanda propone 6 pies 75.

Nosotros hemos adoptado 6 pies, porque sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener, con la misma carga, una velocidad mayor que la que podria conseguirse con las vías de 4,25 pies, propuestas por una de las empresas que ha hecho pr posiciones al Gobierno; y mayor tambien de la que podria emplearse con las de 5,17 pies que mas frecuentemente se han usado hasta ahora, consiguiendose ademas, que sin disminuir la estabilidad se puede hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que tambien conduce á aumentar la velocidad.

La entrevia de seis pies y medio que se propone en el mismo artículo es la que está generalmente adoptada en el día para evitar desgracias; y las demas dimensiones tambien estan generalmente admitidas, aunque sean algo mayores de lo que es rigurosamente necesario, para evitar gastos de consideracion, si con el tiempo se reconociera la utilidad de dar á las vías mayor anchura.

En el art. 7º se fija en 1 por 100 el máximo de las pendientes. Aunque este limite de las pendientes no se encuentra legalmente autorizado en las concesiones de otros países, y aun cuando el que hasta hace muy poco tiempo se ha establecido está muy distante del nuestro, que deja mayor latitud á los empresarios, lo proponemos con toda confianza, seguros de que usado con prudencia no perjudicará ni á la seguridad ni á la explotacion del camino. Porque hay muchos caminos construidos y explotados con buen resultado en que las pendientes pasan de este limite; ademas de que la construccion actual de las locomotoras y la organizacion de la explotacion, permiten subir por estas pendientes sin una notable disminucion de velocidad. Por otra parte, de no dejar esta latitud, el costo primitivo del camino podria ser excesivo en algunos casos y habria por consiguiente de tardar mas la compañía en sacar el justo beneficio debido á su industria, y el público en percibir sus ventajas.

En el art. 8º fijamos por punto general en mil pies el limite de los radios de curvatura. Bien sabemos que en algunos puntos de este ó del otro camino inglés se emplean curvas de menor radio, las cuales son recorridas por los convoyes; pero no podemos menos de advertir, que esto se verifica siempre disminuyendo considerablemente la velocidad en el tránsito por dichas curvas, porque de lo contrario, ademas de destruirse rápidamente el material del camino y el de explotacion por los rozamientos, podrian ocurrir accidentes lamentables, tales como descarrillar ó romperse los ejes. En el empalme, por ejemplo, del camino de Grand Junction con el de Liverpool á Manchester, donde se ha empleado una curva de 504 pies de radio, se han roto por dife-

rentes veces los ejes de las locomotoras, no obstante que se disminuia la velocidad al llegar á este punto; mas para evitar nuevos accidentes, ha sido necesario disminuirla mucho mas. Las curvas de menor radio como de 215 y 252 pies casi no se emplean mas que en las entradas de las estaciones; ni es probable que se empleen hasta que la experiencia sancione el sistema de carruajes de Arnoux ó otro equivalente.

Consentir que todas ó la mayor parte de las curvas pudiesen hacerse de un radio muy corto en un camino donde puede haber muchas y consecutivas, equivaldria á disminuir bastante la velocidad, porque ya hemos visto que no puede pasarse por ellas sin moderar notablemente la marcha. Mas prescindiendo de este y los demas inconvenientes y peligros que hemos indicado, debe tenerse presente que basta una pequeña depresion del carril exterior (depression que es muy frecuente, particularmente en los terraplenes recién ejecutados) para neutralizar en parte ó totalmente los efectos de la concoidal, de la elevacion del carril exterior, y de todos los demas medios empleados hasta ahora para disminuir los fatales efectos de las pequeñas curvas.

Por todo lo dicho, y no queriendo por otra parte aumentar considerablemente los gastos del primer establecimiento, hemos creido conveniente adoptar el radio mínimo de 1000 pies, no obstante de ser en otras partes mucho mayor el limite prefijado. En Francia, el mínimo que últimamente se permite en los caminos de alguna importancia es de 1300 pies, y en Inglaterra, salvo en casos excepcionales, son aun mucho mas exigentes. No obstante las consideraciones que preceden y de la mayor latitud que se concede á nuestros empresarios en las pendientes y curvaturas, se deja abierta la puerta en el art. 9º á todas las exigencias que estos puedan tener en casos excepcionales y que estén fundadas en razones políticas de conveniencia ó utilidad.

La experiencia ha demostrado, que los pasos de nivel en las carreteras ordinarias no tienen nada de peligroso, particularmente cuando, como aquí se previene, hay en cada uno de dichos pasos no solamente barrera, sino tambien un guarda. Así es que no obstante verlo prohibido en algunos pliegos de condiciones de otros países, lo hemos adoptado como regla general en el artículo 10, dejando que el Gobierno determine las excepciones.

Los artículos desde el 11 hasta el 17 inclusive fijan las dimensiones que se han de dar á los puentes, viaductos y pasajes subterráneos, los cuales dependen necesariamente de las que tienen los caminos ordinarios, de las que se han fijado en el artículo 6º para las de hierro, y de la altura de las chimeneas de las máquinas locomotoras.

Los artículos 18 y siguientes hasta el 26 inclusive contienen, con muy leves modificaciones, las disposiciones adoptadas en todas partes para asegurar el curso y aprovechamiento de las aguas con que pudiera tropezar el ferro-carril, para aislar el camino de las propiedades limitrofes ó impedir la introduccion en el mismo de animales, ganados y personas que pudieran ocasionar desgracias con su interposicion, para asegurarse de la buena construccion y conservacion del camino, y de la buena calidad del material de explotacion, para establecer, en fin, el orden, vigilancia y policia rigurosa que en estos caminos se requiere para evitar accidentes funestísimos.

En el art. 27 se establece primero, que los caminos de hierro se concederán solamente por un cierto número de años que se determinarán para cada empresa particular; segundo, que para indemnizar á esta de sus gastos se la autorizará á percibir los derechos de viajes y trasportes que se determinarán en cada caso con arreglo á una tarifa, cuyo modelo acompaña.

Sobre la conveniencia de la primera parte ya hemos dicho lo necesario en el principio de este informe. Acerca de la tarifa diremos que los precios van en blanco, porque estos podrán variar para cada empresa según las circunstancias de la misma; ademas de que tampoco puede determinarse con algun acierto hasta conocer el presupuesto del coste del camino y el movimiento probable por el mismo, puesto que la comparacion de estos datos ha de influir principalmente en la determinacion de aquellos precios.

Dividimos la tarifa en peaje y transporte, porque advirtiéndose en los artículos 37 y 38 que las compañías de ramales ó prolongaciones puedan usar del camino principal recíprocamente, era preciso fijar el peaje que han de pagar por dicho uso, porque dejarlo al arbitrio de la compañía que ha de admitir á las otras equivaldria muchas veces á prohibirlas el uso del camino; así que, es preciso descartar de los derechos totales el precio de transporte que nada le cuesta en este caso á la compañía principal. (Se continuará.)

PARTE NO OFICIAL.

NOTICIAS NACIONALES.

Valencia 21 de Enero.

El sábado último á las seis de la tarde se descolgaron por la muralla de la ciudadela que da frente al Remedio, Peregrin Lu-

na, famoso por sus fechorías en esta provincia, y un sargento de Gerona que se hallaba también preso en un cuarto inmediato al de Luna, con quien trabajó para horadar la pared que dividía las dos habitaciones. Los fugados se reunieron con Vicente Mir, apodado el Quinto de Mislata, y llegaron juntos a las diez de la noche á la acera de Mislata, donde había una partida de niños que les dieron el quién vive, y habiéndoles contestado con una descarga, hicieron otro tanto los fusileros, resultando heridos el cabo que los mandaba por una parte, y por otra el sargento de Gerona fugado; muerto Vicente Mir, alias el Quinto, y en salvo el famoso Luna. (D. M. de V.)

CORTES.

SENADO.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CONDE DE FONTAÑA.

Sesion del día 29 de Enero de 1845.

Abierta á la una y media se leyó y aprobó el acta de la anterior. El Senado quedó enterado de una comunicación de la secretaria del Congreso de Sres. Diputados, participando haber sido elegidos en la sesión de antes de ayer cuarto Vicepresidente el Sr. Calvet, en remplazo del Sr. Perpiñá, y cuarto Secretario el Sr. Vahey, en el del señor Gispert.

Quedó sobre la mesa un dictamen de la comisión de Peticiones.

ORDEN DEL DIA.

Discusion en su totalidad del proyecto de ley sobre vagos.

Leído este proyecto,

El Sr. VALLEJO se opuso á él porque del modo que se presenta y en las actuales circunstancias es en concepto de S. S. incompleto é injusto, y lejos de producir los efectos que se desea dar lugar al aumento de la vagancia, sistematizando el aprendizaje de los vicios y de los crímenes. Juzgó S. S. que esto no podía menos de ser así, porque no existiendo hoy los talleres y los presidios correccionales que son necesarios para que se cumplan las penas de que hablan los artículos 1.º y 2.º del 2.º título del proyecto, sería preciso destinar á los delictivos vagos á las cárceles y presidios ordinarios, donde perderían la moralidad que tuviesen con el roce y ejemplo de los criminales.

Después indicó que en la legislación vigente nada se proponía para proporcionar trabajo á los pobres jornaleros, y que antes bien en la ley última sobre organización de ayuntamientos y diputaciones provinciales se impedía á estas corporaciones el ocuparse de otros asuntos que los que la misma les señala, añadiendo que el Gobierno por su parte, en vez de contribuir á disminuir la vagancia, daba lugar á ella, mandando construir buques para nuestra marina en los arsenales extranjeros, cuando los operarios de los nuestros están pereciendo de miseria, y permitiendo la introducción de carruajes extranjeros, con lo cual se quita el trabajo á una porción de oficios que contribuyen á su construcción; y concluyó rogando á los Sres. Ministros de la Gobernación y de Gracia y Justicia presentes se sirvieran suspender la discusión de esta ley hasta que el Gobierno trate de dar trabajo á las clases menesterosas.

El Sr. PIDAL, Ministro de la Gobernación: Como el Sr. Senador ha tomado su discurso bajo un aspecto que dice mas referencia al ministerio que desempeño que á aquel á cuyo frente se halla el Sr. Secretario de Gracia y Justicia, me levanto para deshacer algunas de las equivocaciones que en mi concepto ha padecido el Sr. proponente.

La ley presente tiene varios objetos: uno de ellos es regularizar la legislación actual haciéndola mas sencilla, mas extensa, mas suave que la que existe hoy día en las leyes recopiladas que tratan del asunto, porque por nuestra legislación actual se consideran como vagos muchas mas personas que por la ley presente, y las penas que se aplican son mucho mayores. Por consiguiente, todas las razones que el señor Vallejo acaba de dar quizá son mas bien en apoyo de la ley que contra ella, porque esta ley tiende á regularizar una cosa que existe, y evitar un mal que S. S. quiere se evite, y á que sean menores los males actuales.

Pero prescindiendo de esta consideración, que echa por tierra á la mayor parte de sus argumentos, vuelvo á repetir que esta ley tiene varios objetos. En primer lugar tiene y lleva el objeto de represión; es decir, que por el temor del castigo y de la pena, ó sea del destino que se da á los vagos, haya menos número de ellos; y no hay mas que ver los que la ley califica por tales, y que las leyes anteriores calificaban de delictos, para conocer que la actual solo trata de hacerlos trabajar. ¿Por qué? Porque son miembros baldos de la sociedad que no quieren trabajar, y cuando vean que hay un medio eficaz de hacerlos trabajar, si no quieren por bien por mal, habrá menos vagos, porque no habrá ningún hombre que sabiendo que se le ha de hacer trabajar por fuerza, no prefiera hacerlo voluntariamente. Este es el primer objeto que nos proponemos conseguir.

El segundo es utilizar á hombres que son, por decirlo así, una especie de sanguijuelas de la sociedad, moralizarlos y hacerlos que contraigan hábitos de trabajo para que en seguida sean útiles á la sociedad y á sus familias. Si se consigue, ya ve S. S. como es ventajosa; pero todavía, además de regularizar la legislación vigente, y poner un medio de represión para que los vagos se dediquen al trabajo, todavía hay otro objeto, cual es el de quitar en su origen y fundamento el germen de donde salen grandes criminales. Es menester que tenga entendido S. S. que toda esa educación es insuficiente si no tenemos un medio de detener á los criminales en su carrera, y hacerles entrar en el orden, en el trabajo y moralidad que es el otro objeto que la ley se propone.

Pero dice S. S. que hasta cierto punto no ataca la ley sino por incompleta. ¿Cómo se castigan estos vagos? ¿Dónde están esos talleres? Yo le diré á S. S. que actualmente hay esos talleres en Valencia, Barcelona, Madrid, Toledo y otros puntos, y bien pronto los habrá en todos los establecimientos de corrección, de modo que en estos establecimientos correccionales del Estado hay ya un núcleo de establecimientos de este género que promete grandes esperanzas, y adonde pueden ir estos vagos sin nota de ninguna clase, á que la sociedad los obligue á trabajar y les enseñe las primeras letras y la moralidad y doctrina cristiana, y pues en todos ellos hay además de talleres estas escuelas.

Yo tengo el honor de haber propuesto á S. M. una reforma para el sistema correccional de España, y en los establecimientos de esta clase se propone en él que haya un lugar separado, en el cual se enseñe la mayor parte de los oficios mecánicos, donde hay academias para enseñar á leer y á escribir, y donde también se da la enseñanza religiosa por un sacerdote que está puesto expresamente para el establecimiento.

Esto se está verificando ya, como he dicho, en Valencia, Barcelona, Madrid y otra porción de puntos; pero el Gobierno tiene proyectados otros establecimientos de otra clase, aprovechando los grandes legados de la piedad y religión de nuestros antepasados, y además piensa que los de beneficencia vengán á concurrir al mismo objeto, y hacer que si el hombre vago llega á trabajar en una porción de años, y se hace trabajador, no haya medio de ponerle nota, y sea un miembro útil al Estado y á su misma familia.

Hay mas: por el sistema establecido en estos correccionales, por el sistema que estamos planteando en una porción de establecimientos que creemos elevar á su perfección, lo que no se puede hacer de una vez, se les da á los reclusos un premio, con el cual se remunera su aplicación, y se encuentran con el capitalito que S. S. quería que tuviesen para que se estableciesen y sean útiles á la sociedad.

Esto es lo que el Gobierno se propone: estos bienes cree que son

los que se deben conseguir con la ley actual. Podrá haber algunos estorbos é inconvenientes; pero vamos á ver si mejoramos la legislación vigente, y damos á las clases menesterosas moralidad, instrucción y pan, y dándoles moralidad é instrucción, les daremos trabajo y tranquilidad y sosiego á la nación.

Pero dice S. S. no parece sino que con sus disposiciones preparatorias trata el Gobierno de entorpecer esto, y señala la ley de ayuntamientos. ¿Por dónde saca S. S. que se le quitado á los ayuntamientos el modo de intervenir, como han hecho siempre en España, en los establecimientos de beneficencia? Expresamente habla la ley, si no me acuerdo mal, de los establecimientos de beneficencia y de cualquiera otra clase, y bien se ve que esto los enlaza naturalmente con el objeto de esta ley. Además dice S. S. se ha puesto un artículo para que los ayuntamientos no puedan entender mas que en los objetos de esta ley. ¿Pero qué dice la ley? «Entenderán en todos estos objetos y los que en leyes especiales se designen.» Pues si viene una ley de beneficencia, y en ella se da á los ayuntamientos la parte que deben tener, ¿dónde está esta oposición entre las leyes de beneficencia y de atribuciones de los ayuntamientos? Confieso que si S. S. entiende así todas las leyes, en todas ellas habrá reparos é inconvenientes; pero afortunadamente no los tiene esta.

Lo mismo que en este punto se puede decir respecto á lo que S. S. ha dicho de los buques que se fabrican por los extranjeros.

S. S. nos ha contado una especie de historia personal del año 23; pero no lo ha hecho mas que para ponerla en cotejo con lo que se hace ahora.

Dice S. S. que hoy día se están fabricando en el extranjero diferentes buques, al paso que nuestros arsenales están desiertos; pero precisamente es todo lo contrario, y puedo decir á S. S. que nuestra legislación actual prohíbe que se hagan buques de cierto calibre en el extranjero, y que según he oído al Sr. Ministro de Marina, nuestros arsenales tienen todo el trabajo que pueden tener, no hay suficientes brazos para las obras que hay en ellos, y se están llamando con instancias operarios que no concurren. Precisamente Galicia, citado por S. S., es uno de los puntos donde se están llamando todos los días, y he aquí la razón por qué el Gobierno no les está quitando la ganancia, sino que por el contrario, ha abierto los arsenales y está llamando á los carpinteros de ribera y de mas de esta clase que quiere hacer venir del extranjero, donde han emigrado, para conservar esta especie de operarios, difíciles de crear si llegan á extinguirse.

Pero téngase entendido que si es verdad que bajo este aspecto es bueno fomentar los arsenales, también es preciso conocer que la nación para prosperar necesita pronto una marina, y que si los arsenales de España no se la pueden dar, es necesario acudir adonde se la puedan dar, porque preciso es guardar nuestras costas del contrabando que arruina nuestra industria y quita el pan á muchas familias, y porque además del mal que produce el acostumbrar á las clases pobres á mantenerse de él, es menester que el Gobierno atienda á consideraciones mas elevadas. Pero respecto á este cargo de S. S., el argumento está falseado por su base, porque esta clase de arsenales están llenos de trabajo.

No digo nada respecto á los coches de que ha hablado el Sr. Senador, porque hay una ley de aranceles que permite la introducción con unos derechos muy orecidos según mi opinión particular, y digo en mi opinión particular, porque en una nación como esta que carece de medios de comunicación, yo creo que ganaría mucho mas en la introducción de los coches que en su prohibición; y los jornaleros y operarios de esta clase sacarían mas provecho con sus composuras, que prohibiendo la entrada de ellos; pero el resultado es que nuestra legislación no prohíbe la entrada de carruajes extranjeros, sino que la permite pagando ciertos derechos, y el Gobierno no la puede impedir.

Me parece que he contestado á las observaciones generales del señor Vallejo, y si acaso á alguna cosa dejo de contestar, lo haré en lo sucesivo.

El Sr. HUET: La comisión no cree que la ley que se discute pueda producir los males que ha dicho el Sr. Vallejo. Las leyes recopiladas sobre vagancia, si bien no están derogadas oficialmente por ninguna otra ley, no se sabe si están en uso. Esto en la práctica da lugar á mil dudas. Subsistiendo pues un vacío, digámoslo así, queda á cada momento ocasión de duda á los jueces para saber por qué ley han de juzgar esta clase de delitos y qué penas se han de imponer. Por consiguiente esta ley no causa ninguno de los males que el Sr. Vallejo teme.

El Sr. PEREZ SEOANE: Tengo que oponerme á este proyecto de ley por insuficiente, porque el legislador que castigue el delito de vagancia, y no haya prevenido los medios de evitarla, este legislador trabajará en vano, y en vano impondrá penas que rara vez servirán para conseguir el resultado. La ley de vagancia en mi concepto es el complemento de las costumbres: corrijanse estas, y entonces venga en buen hora la ley de vagos; bajo este punto considero que la ley es insuficiente.

Considero también que la ley es irrealizable; y de esta opinión no es bastante para hacerme desistir lo que ha dicho el Sr. Ministro de la Gobernación. Es irrealizable esta ley siempre que no tengamos establecimientos para asegurar la corrección de los vagos.

Por último creo que es inoportuna, porque debiendo establecerse los nuevos códigos, en ellos debe tener lugar esta ley. Es por consiguiente una impaciencia injustificable venir á hacer una ley parcial que debe formar parte de la legislación criminal.

El Sr. MAYANS, Ministro de Gracia y Justicia: Lo primero que se ocurre al oír lo que acaba de decir el Sr. Senador Perez Seoane es cierta contradicción que resulta entre las razones que ha alegado en contra del proyecto que se discute y el deseo que ha manifestado al principio de aplazar la formación de esta ley para cuando estuviesen hechos los códigos. El Senado habrá observado que las razones del Sr. Perez Seoane se dirigen contra el proyecto de ley, no tanto por lo que él es en sí, por su inoportunidad, inconveniencia y demás que ha alegado S. S., sino por el pensamiento mismo capital. Todos los raciocinios del Sr. Seoane, y muy principalmente algunos de ellos, se han dirigido á probar que nunca debe existir una ley sobre vagancia.

Esto, repito, está en contradicción con el deseo manifestado al principio de aplazar esta cuestión para cuando tenga lugar la publicación de los códigos, y demuestra poca firmeza y seguridad en la oposición que se le hace.

El primer defecto que ha encontrado el Sr. Seoane en el proyecto es su inoportunidad. Los códigos se están formando, ha dicho S. S., los códigos se concluirán luego, y especialmente el penal, en el cual deberá tener su lugar oportuno esta ley ó el objeto que el Gobierno se propone en ella; y por consiguiente es inoportuno y es una impaciencia injustificable venir el Gobierno á hacer una reforma parcial en un ramo de la legislación criminal, cuando de aquí á poco tiempo hemos de tener formado el código penal.

En primer lugar diré al Sr. Seoane que aun cuando el código penal pudiera estar concluido tan pronto como ha dado á entender, sabe S. S. que no sería fácil ponerle desde luego en ejecución. El código penal, que no es ni debe ser otra cosa que la sanción del código civil, no podría guardar la armonía que debe guardar con este si no se publicase á la vez, ó si al menos no se tuviese presente el civil al tiempo de formar el penal. Así, prohibiendo el Sr. Seoane que están muy adelantados los trabajos del código penal, en lo cual convengo, pues para ello el Gobierno está trabajando incesantemente; aunque el celo de la comisión enorgañada de estos trabajos no necesita por cierto excitaciones de ninguna especie, aunque esto fuera así, repito, nada se hubiera adelantado para el objeto que S. S. se ha propuesto.

Aun después de concluidos los códigos, son tantas las precauciones que el Gobierno debe tomar para ponerlos en práctica; es tanta la circunspección con que en esta materia debe procederse, como conoce el Senado, que aunque yo confío que no se tardará mucho en conseguir que estén concluidos todos los trabajos de la comisión, su publicación y su promulgación no están tan próximas como fuera de desear. Desgraciadamente este es un trabajo que requiere mucho tiempo, mucha circunspección, y no es fácil, ni está en manos de este Gobierno ni de ninguno, abreviar ni acortar. Y yo pregunto: siendo el mal que trata de remediar esta ley un mal de urgentísimo remedio, por las razones que el Senado conoce perfectamente, sin que yo tenga necesidad de entrar en sus pormenores, ¿sería conveniente el dilatar su remedio por querer esperar la publicación del código penal? Yo lo dejo á la consideración del Senado y del mismo Sr. Seoane, esperando fija-

rán su atención en la necesidad de adoptar un remedio á un mal tan grave.

S. S. dice que otro de los efectos que producirá esta ley es que no habiéndose procedido á la publicación de los códigos no habrá previsto esta ley todo lo que aquellos podrán prevenir, y para probarlo ha hablado S. S. de la patria potestad. Dice S. S. que en el código civil se establecerán los derechos y obligaciones de los padres para con los hijos, y como la ley de vagos tiene por principal objeto la juventud, mientras aquellos derechos y obligaciones no sean bien deslindadas, nunca podrá hacerse bien la ley. Me admira mucho que el Sr. Perez Seoane, tan conocedor de nuestra legislación, crea que la reforma que puede hacerse en los códigos respecto de la patria potestad haya de ser tan esencial que altere su naturaleza. La patria potestad en España no es tan débil como algunos creen, y yo desde luego aseguro que en la nueva reforma podrán hacerse alteraciones; pero dudo mucho que pueda robustecerse mas la patria potestad, pues si bien por un lado sería fácil robustecerla, por otra quedará debilitada sin duda alguna. Además, es una grande equivocación de S. S. creer que el objeto principal de una ley de vagos son los jóvenes sujetos á la patria potestad. Precisamente es todo lo contrario.

La ley es general; pero tendrá mas aplicación respecto de la juventud huérfana; estos, respecto de todos aquellos jóvenes que no tienen padres, tutores, parientes ni ninguna otra persona de quien dependan, y mas aun respecto de los mayores de 25 años: por consiguiente no concibo qué importancia pueda tener el nuevo derecho de la patria potestad que se establezca en los futuros códigos para presentarlo como un inconveniente que impida la formación de la ley de vagos.

Otra falta que advierte S. S. en esta ley es que por ella no se provee á la mejora de las costumbres. Este argumento se asemeja en algo al hecho por el Sr. Vallejo, y que ha sido contestado por el señor Ministro de la Gobernación: yo creo que aquí se confunden dos leyes que son enteramente distintas; esto es, se confunde el objeto de una ley penal con el objeto de una ley de beneficencia ó de socorro, según se quiera llamar: nada tiene que ver absolutamente una ley que hace relación á la educación, al trabajo &c., con otra ley penal; son cosas enteramente distintas, y de tal manera que la una pertenece esencialmente á la administración de justicia, y la otra á la administración civil. Además, ¿qué tienen que ver las leyes sobre mejora de educación con el objeto de la presente? ¿Por ventura porque en el día no está este ramo arreglado cual corresponde hemos de desatender la necesidad de castigar acciones que son delitos, que irrojan males á la sociedad, y que sería imposible corregir con esas leyes de beneficencia y educación?

Además S. S. ha padecido en este punto una grave equivocación.

Dice que en nuestra legislación no hay disposición alguna sobre el particular, y esto no es exacto. Tenemos la ley de beneficencia de 22 de Febrero de 1822, restablecida en 1836, que, aunque defectuosa é incompleta, reconoce el principio y establece medios de conseguir el fin, y tenemos además otra porción de disposiciones que ha tomado el Gobierno posteriormente, encaminadas todas al mismo objeto. Pero, señores, creer que en un país que ha pasado por tantas revoluciones y desgracias, y en que todo en este género está por hacer, ó al menos por mejorar, pueda el Gobierno poner remedio al mal instantáneamente ó por ensayo, es imposible; así como también el esperar á remediar un mal urgente sería una imprudencia imperdonable. No me detendré en convencer al Senado de la necesidad en que está el país de reprimir la vagancia, como ya ha demostrado la comisión y el Sr. Ministro de la Gobernación: soy enemigo de amplificar las ideas, y mas en estos cuerpos, y no me atrevo á entrar en los minuciosos detalles de esta cuestión; sin embargo, si algún Sr. Senador quisiese mas explicaciones me prestaría gustoso á darlas.

Creo que hasta que el Senado reflexione un momento sobre la situación del país, los hábitos de ocio é inclinación al vicio que nos han legado la revolución, y en especial la guerra civil, que trae siempre consigo grandes delitos, que llaman y absorben exclusivamente la atención, sin que se haga caso de otras mas pequeñas faltas, que no por eso dejan de corroer y corromper la sociedad, basta, repito, que el Senado reflexione un momento sobre esto para conocer la urgencia del remedio, y lo imprudente que sería esperar para remediarlo una ocasión mas conveniente.

El Sr. Seoane atacó también el proyecto por irrealizable. Dice S. S. que siendo objeto de esta ley la corrección, y no habiendo en España establecimientos correccionales, es imposible que tenga cumplido efecto. A esto está reducido su argumento. Yo diré á S. S., primero, que el objeto de esta ley no es solo la corrección; es la corrección y el castigo: la corrección es una parte de este objeto, el castigo es otra; pero prescindiendo de esto, ya ha manifestado el Sr. Ministro de la Gobernación que en primer lugar el Gobierno se ocupa asiduamente y con interés de dar la latitud conveniente á estos establecimientos; y el Senado sabe que por el ministerio de la Gobernación se han sentado, digámoslo así, las bases para los establecimientos penales, y que se está trabajando con asiduidad para llevar á cabo el proyecto. Además de esto, en España tenemos establecimientos correccionales que con levísimas mejoras, que están al alcance del Gobierno y que se halla dispuesto á hacer, se conseguirá tener establecimientos, no solo malos, como ha dicho el Sr. Seoane, sino demasiado buenos. Cuando digo esto, naturalmente me acuerdo del presidio de Valencia.

Señores, el presidio de Valencia es un establecimiento correccional, que en mi concepto peca ya por extraordinariamente bien montado, y prueba de ello es que hay confinados, que después de cumplir su condena, no quieren salir del establecimiento, y de esto no hay solo un ejemplar, hay muchos; y si no me engaño, llegan á 35 los oficios y artes mecánicas allí establecidos, y ha llegado á tal punto de perfección la fabricación de muchas manufacturas que parece increíble.

Allí se atiende á la educación física, moral y religiosa; allí se contraen hábitos de obediencia, respeto y trabajo; en fin, es difícil hacer formar una idea de la perfección á que ha llegado aquel establecimiento, el que tomándole el Gobierno como modelo hasta cierto punto, y valiéndose de muchos elementos que encierra, será fácil designar uno de sus departamentos para taller correccional de esta clase de destinados á delinquentes, como se les quiera llamar. Así pues cuando el Sr. Seoane dice que por falta de establecimientos será irrealizable la ley, parte de un supuesto equivocado.

Yo sé bien que no estamos en la posición de otras naciones que van delante de nosotros; pero no estamos tampoco tan destituidos de medios para atender á este objeto que debamos dejar de publicar esta ley. Digo mas: aun cuando careceramos realmente de estos establecimientos, aun cuando no fuera fácil plantearlos, el proyecto debería aprobarse. El mal es grave, urgentísimo, y exige pronto y eficaces remedios; y cualesquiera que sean los obstáculos y dificultades que se opongan, estamos en el caso de no retroceder y procurar vencerlos á toda costa.

El Sr. Seoane, hablando de los efectos que habia de producir esta ley, ha manifestado que por su publicación pudieran muchas personas ser incomodadas, envolviéndose en procedimientos injustos sin causa legítima.

En esto hay, señores, mucha exageración. Se habla generalmente y muchos se lamentan de la administración de justicia, y al oír á ciertas personas se cree que en España no se administra justicia, que se encansa á todo el mundo, y que á todo el mundo se pone en la calle por dinero. Esto, que ciertamente no ha sido lo que ha querido decir el señor Seoane, está sin embargo en la idea de muchas personas, y es, como he dicho antes, completamente inexacto. No creo que sea ocasión esta para entrar en los pormenores de esta cuestión; solo insinuaré al Senado que dentro de breve tiempo el Gobierno tendrá la satisfacción de publicar la primer estadística criminal de España, y entonces se verá cuán infundados son esos cargos vagos que se hacen á la administración de justicia. La administración de justicia no es ciertamente buena: yo lo conozco acaso mejor que nadie; pero no es tan defectuosa, como generalmente se dice, ni tampoco están las causas del mal en la magistratura. Los males de la administración de justicia penden principalmente entre otras causas de la misma legislación, y no tienen tan fácil remedio como creen muchos que quisieran verlos desaparecer en el momento; pero, repito, y me importa mucho hacerlo presente al Senado, que acerca de este punto se tienen ideas

muy exageradas, y que muy en breve se verá esto demostrado con datos irrecusables.

Siendo lo que he manifestado suficiente para contestar al Sr. Seoane, me reservo en el curso de la discusión entrar en mas pormenores sobre las ideas que me ha sugerido lo expuesto por S. S.

No habiendo quien tuviese pedida la palabra en contra, se procedió á la discusión por artículos.

Art. 1.º «Serán considerados simplemente vagos para el objeto de esta ley:

1.º Los que no tienen oficio, profesion, renta, sueldo ú ocupacion licita con que vivir.

2.º Los que teniendo oficio ó ejerciendo profesion é industria no trabajan habitualmente en ellos, y no se les conoce otros medios licitos de adquirir su subsistencia.

3.º Los que con renta, pero insuficiente para subsistir, no se dedican á alguna ocupacion licita, y frecuentan ordinariamente casas de juego, tabernas ó parajes sospechosos.

4.º Los que pudiendo no se dedican á ningun oficio ni industria, y se ocupan habitualmente en mendigar.»

Abierta discusión sobre este artículo.

El Sr. UBACH, haciendo la salvedad de que no lo impugnaba sino que solamente se ceñía á hacer algunas observaciones, dijo que, según él, podía llegar el caso de considerarse como vago á un jóven, que no teniendo oficio ni ocupacion, tuviese sin embargo algun pariente que estuviese hasta interesado en darle la subsistencia, y que en este caso á este jóven no podía considerarse vago, pues no hay ninguna ley expresa que mande al hombre trabajar, y mas cuando de no trabajar no se irroga perjuicios á los demas hombres. Bajo este supuesto, propuso S. S. que podría hacerse en el artículo una excepcion que comprendiese el caso que acababa de citar y otros que fuesen semejantes.

El Sr. HUET contestó á S. S. que aun cuando no debiera considerarse vago en el sentido del art. 1.º al jóven ó persona que estuviese comprendido en el caso citado por el Sr. Ubach, con todo, en atencion á que la ociosidad puede producir tendencias perjudiciales á la sociedad, no estaria de mas nunca el que hubiese una ley que obligase á este jóven y á la persona que le mantuviese á que le hiciese tomar un oficio ú ocupacion util en que vivir; pues si llegase á faltar la persona que le suministra esta ayuda, necesariamente la vagancia será el caso en que tendria que encontrarse un jóven que no tenia oficio ú ocupacion alguna licita con que procurarse su subsistencia.

El Sr. MAYANS, Ministro de Gracia y Justicia: Creo que no está comprendido en la ley el caso que ha propuesto el Sr. Ubach; es decir, que no se puede con arreglo al art. 1.º declarar vago al sujeto cuyas circunstancias ha descrito S. S.

El objeto de la ley es castigar á todo el que no tiene oficio, ni profesion, ni renta, ni ocupacion licita con que vivir; es decir; á aquel que sin tener absolutamente nada con que subsistir vive sin embargo. En este caso el artículo presume, y presume con razon, que vive con medios ilícitos, con medios reprobados por la ley. Esto es lo que comprende el párrafo de la ley. Pero en esto no se halla comprendida una persona que, si bien no tiene oficio alguno, tiene un pariente ó un amigo que por razones de generosidad, de amistad, de afecto ó por cualquiera otra le sostiene y le da de comer. Esta persona, repito, no está comprendida en el artículo.

De este modo entiende el Gobierno el párrafo de que se trata, y cree que con esta explicacion no ofrece dificultad alguna.

Al sostener su adición ha dicho S. S. que la vagancia por sí no era delito, y que no podía castigarse. Yo creo, señores, que la curacion de sí la curacion es pena ó no es pena, de sí es ó no delito la vagancia, si es ó no infraccion de la ley, es puramente una cuestion de palabras que á nada conduce. Sin embargo, debo decir francamente que en mi opinion la vagancia es un delito, porque para mí delito es la infraccion de cualquier ley penal. En España no está establecida la distincion entre la infraccion, los delitos y crímenes que está admitida en otras partes. Nuestras leyes llaman crimen ó delito á toda infraccion de ley, salvas las de ordenanzas municipales, de pura policia &c., y en lo general siempre que hay infraccion de una ley por la cual se establece una pena, hay delito, y en este sentido la vagancia siempre ha sido considerada en España como delito.

No es exacto tampoco el que en los códigos de la Europa moderna no es conocida la vagancia como delito. Como tal se conoce y se castiga como tal, y en mi concepto con muchísima razon; porque el hombre que sin tener modo de vivir vive, y vive una vida viciosa, una vida licenciosa, una vida que conduce al crimen, este hombre da indudablemente derecho, no solamente á ser reprimido, sino hasta á ser castigado.

Esta es la opinion del Gobierno, que no la manifiesta sino para aclarar su pensamiento, no porque crea que conduzca á nada en este momento.

La comision ha examinado con muchísima escrupulosidad este proyecto, y el Gobierno no ha tenido inconveniente alguno en aceptar las modificaciones que aquella propuso, en conformidad con la idea del Sr. Ubach, porque crea, como digo, que esta era una cuestion de palabras. Pero dígame lo que se quiera, cuando la sociedad coje á un individuo y le priva de su libertad y le encierra en un establecimiento, llámese correccion, llámese pena, siempre resultará que este es un castigo y una pena, siempre será una privacion de libertad la coartacion del libre uso y ejercicio de los derechos que tiene cualquier asociado.

Mas esto es una cuestion de puras palabras y de muy poca importancia, con tal que en la esencia estemos todos conformes.

El Sr. marques de VALLEGORNERA se opuso á los párrafos 3.º y 4.º del artículo sometido á discusión, porque en concepto de S. S. hay en ellos una especie de vaguedad y de falta de precision que debe desaparecer de la ley.

El Sr. GARELLY, á nombre de la comision, y como individuo de ella, defendió el artículo en un ligero discurso, explicando las diferencias que se encuentran entre la clasificacion de vagos que propone la comision y la de las leyes anteriores, manifestando al mismo tiempo que en nada se oponia á que se aprobase esta ley el trabajo de la comision de códigos, que no es otro que el de una recopilacion de leyes, en cuyo caso se encontraría con esta ya sancionada.

El Sr. SEOANE hizo presente que, habiendo descendido la comision á otras peticiones, habia dejado de expresar en el artículo lo que á su parecer era indispensable: primero, determinar la edad en que obliga la ley; y segundo, si no han de ser comprendidos en ella los hijos de familia bajo la patria potestad.

El Sr. MAYANS, Ministro de Gracia y Justicia: El Gobierno, cuando fijó en el proyecto la edad de 14 años, no fue con el fin de excluir á los menores de esta edad de la accion de esta ley, porque bien claro dijo (*ley*). Lo que hizo fue no comprenderlos en la primera categoría; quiso que la simple mendicidad en ciertos casos y la menor edad no fuesen comprendidas en la clase de vagos, sino en otra que estableció, y por eso en los artículos sucesivos hizo distincion de estas dos clases; pero no cabe la menor duda que habiendo separado de esta ley la simple mendicidad y la horfandad, lo cual el Gobierno ha aceptado con mucho gusto dejándolo para la ley de mendicidad, no cabe duda, repito, en que son comprendidos en la ley los menores, los cuales serán juzgados con arreglo á las disposiciones comunes del derecho respecto á edades.

Lo mismo digo de los hijos de familia que estan comprendidos tambien en este artículo, en lo cual no debe haber ningun inconveniente, porque si el padre es celoso, si ama á su hijo, si desea su bienestar, no dará lugar á que se halle en este caso, á que su hijo sea perseguido por la justicia en este concepto, y ademas, dado el caso que lo sea, por un artículo de la misma ley, que creo es del título 3.º, puede sacarle de la accion de la justicia dando la fianza que en él se previene, y proporcionarle medios para que sea útil al Estado. Por consiguiente esto no ofrece ninguna duda.

El Sr. HUET á nombre de la comision expuso que esta habia acordado en vista de las observaciones del Sr. Ubach y demas Senadores añadir al art. 1.º las palabras «y medios licitos con que vivir» en su párrafo primero.

Puesto á votacion fue aprobado por párrafos todo el artículo.

Se leyó el siguiente:

Art. 2.º «Serán considerados vagos con circunstancias agravantes:

1.º Los comprendidos en el art. 1.º que hubieren entrado sospecho-

samente en alguna casa, habitacion, almacén ú oficina sin permiso del dueño.

2.º Los que lo hubieren verificado usando de engaños ó amenazas.

3.º Los que se disfracen ó tengan armas ó garruchas ú otros instrumentos propios para ejecutar algun hurto, ó penetrar en las casas.

4.º Los vagos contra quienes apareciere alguna otra fundada sospecha de delito.»

El Sr. BARRIO AYUSO, habiendo pedido la palabra para votar, dijo era preciso se quitase del artículo la palabra *garruchas*, pues siendo un delito grave el tenerlas, no se debía considerar solo como vagancia.

El Sr. HUET hizo presente que esta alteracion variaba todo el artículo, y que no era posible ya votarlo sin discusión.

El Sr. Vicepresidente conde de EZPELETA anunció que la discusión de este artículo continuaria el viernes, y que mañana no habria sesion, y levantó la de este día.

Eran las cuatro y media.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CASTRO Y OROZCO.

Sesion del día 29 de Enero de 1845.

Se abrió á las dos, y leida el acta de la anterior, quedó aprobada. Quedó enterado el Congreso de un oficio dirigido por el Sr. Calvet, en que participaba no poder asistir á las sesiones por hallarse enfermo.

ORDEN DEL DÍA.

Continuacion de la discusión del dictámen sobre la ley penal acerca del tráfico de negros.

El Sr. OLIVAN: Creia yo, señores, que los que no estábamos unánimes en ideas acerca de este proyecto, solo disentiámos en algunos puntos de órden secundario; pero el discurso pronunciado por el señor Isturiz me ha convencido bien claramente de que es necesario examinar la cuestion, y dar varias explicaciones sobre ciertos puntos y extremos poco conocidos. El dictámen de la comision encierra en mi concepto los mejores principios, las mas acreditadas máximas de la razon eterna, sin descenderse por eso de las opiniones dominantes que vienen, por decirlo así, á formar el todo del pensamiento. Yo, señores, si bien me aparto en algunos puntos, estos son de muy poca trascendencia, y voy á hablar con la mayor imparcialidad, y ruego al Congreso crea que lo hago con la intencion mas recta.

Firmados los tratados para la supresion del tráfico de negros, nos ocupamos ahora del cumplimiento de una estipulacion para imponer las penas en que incurrían los que se dedican á ese tráfico.

Se ha dicho, señores, que los tratados, ó se modifican negociando, ó se rompen con la espada. Para el primer partido no nos encontramos en la oportuna disposicion, y para el segundo, necesario es fuerza y razon; pero si el interés y la razon lo aconsejaren, no seria yo por cierto quien diese un paso atrás. Convencido yo de que ninguno de los objetos respetables se comprometen con el tratado existente, deduzco la razon de que es un deber el cumplir con lo que se nos propone; excusado es por lo tanto comparar las fuerzas. Los hombres que se ocupan de asuntos elevados no deben dejarse llevar de fantasías, ni tampoco desconocer las ideas reinantes: tienen un deber pues de examinar detenidamente los hechos. No me ocuparé, señores, de si debió ó no sacar la España mas ventajas de esta cuestion por el interés inmediato que tenia; tampoco me ocuparé de examinar el tratado de 1817, y menos de otras cuestiones ociosas acerca de lo sucedido en las Antillas si el tráfico hubiese concluido, pues lo que importa es demostrar cuales son las consecuencias inmediatas de la suspension del tráfico.

Una opinion, señores, veo relativa á que la supresion de la raza negra puede considerarse como perjudicial á los intereses de la isla de Cuba.

La esclavitud, señores, como principio, la repruebo. En el siglo pasado la han admitido y autorizado; mas nuestro siglo la rechaza, y no creo que encuentre apoyo en el reflejo actual hacia el órden. La esclavitud existe en nuestras Antillas, ha creado intereses, deben respetarse y consolidar su duracion; este es el problema que estamos llamados á resolver, y este problema es de tal resolucion que me adelanto á creer que con el transcurso de los siglos la raza africana desaparecerá. El error de los que temen el porvenir de nuestras Antillas es porque confunden dos cosas, el tráfico de negros y el estado social.

Nuestras Antillas estan en el caso de las Castillas: ¿qué harían estas con aumento de poblacion? Pues en este caso estan las Antillas. Cuando la paz de 1814 fue tanto el pedido de frutos, que adquirieron un valor excesivo: las fincas de nuestras Antillas producian extraordinariamente; mas despues que concluyó el tráfico legitimo, empezó el contrabando, las fincas empezaron á producir poco, y la propiedad, conforme iba pasando de manos de aquellas antiguas familias, iba amoriándose.

La agricultura en nuestras Antillas es susceptible de algun incremento, y tanto, que ha de bastar para la poblacion y sobrar.

Se cree, señores, que la raza negra se concluirá en las Antillas. No es exacto: la raza negra crecerá, y es de notar, y llamo sobre esto la atencion del Congreso, que no falta quien haya calculado que un negro bozal de 21 años le produce en seis de vida mas que lo que es necesario para cuidar de los criollos.

La raza blanca puede aumentarse, y se logrará desde que se adopte la division de propiedad y disposiciones convenientes. Los blancos trabajan allí como los negros; allí los tabaqueros ó torcedores de tabaco son blancos, los carreteros igualmente, los cafetales estan tambien desempeñados por hombres y mugeres blancas, y no hablo de los ingenios, porque hasta el trabajo de estos se puede dividir.

Segun ha indicado el Sr. Isturiz, la poblacion blanca es peligrosa. Esta especie procede de época algo remota, de cuando en algunas ocasiones ha habido allí cabezas trastornadoras; pero ahora las cosas han variado enteramente, y todos los propietarios, cualquiera que sea su origen, saben que el menor asomo de reaccion en las Antillas les perjudica á ellos; y sabido es, señores, que los colonos de nuestras Antillas, en cualquier conflicto que ocurriere, se irian al lado de la madre patria, porque hay muchos de nuestras provincias que se hallan allí establecidos. En otra época podia haber peligros en los blancos; pero hoy sucede todo lo contrario; el peligro esta en los negros. Con esto, que aun mas podría explicar, creo haber demostrado que la raza de negros é introduccion permanente de ellos no es necesaria. Prescindo ahora tambien de indagar el porvenir de nuestras Antillas, y de examinar si puede ó no ser manzana de discordia la isla de Cuba: lo que no debemos perder de vista es que las Antillas necesitan proteccion, y que lo que desean es la seguridad de su existencia: esto reclamamos.

Despues de probar que no hay necesidad de la raza negra en nuestras Antillas, poco necesitaré decir para manifestar el gran peligro que hay con ella. Los negros bozales que se introducen no son tan estúpidos; hay algunos que van ya amestrados: y con malas artes; y este peligro, señores, es grande, y no hay mas para probarlo que recordar que ya han tenido lugar algunas explosiones. No se diga que hay necesidad de la raza cuando todavia se encuentra quien compre negros; porque ya he dicho que se ha calculado que un negro con ocho años de vida produce mas que otra cualquiera especulacion.

Pasó S. S. á manifestar las atrocidades cometidas por los buques negreros, tanto para salvar á veces el cargamento por no exponerse á incurrir en multa, cuanto por librarse los capitanes de los indicados buques.

Por esto dice S. S. que hubiese deseado que en el dictámen no se hubiesen señalado distintas penas á los buques cargados y sobrecargados, pues entendiendo que no debe hacerse diferencia en el castigo. Tambien indicó que por evitar comision mixta no hacia alguna indicacion respecto á las penas impuestas á los escribanos que entienden en la escritura de compra, pues dice que los negros no se traspasan por es-

critura hasta que el comprador hace su eleccion, deja un pagaré y se lleva el objeto, sin que se escriba una palabra.

Mucho se ha dicho (continuó) sobre la perseverancia con que la Inglaterra ha hecho gestiones sobre este asunto. Lo que hay es que existe un sentimiento religioso en la Europa que condena el tráfico, y á la España lo que le conviene es proceder con decoro, con dignidad para mejorar los tratados existentes, y la conducta que observe votando una ley como esta le preparará buena acogida en otras partes.

Esto me conduce, para concluir mi discurso, á tratar ligeramente sobre el ponton de la Habana. Este ponton no es consecuencia necesaria de los tratados, sino de una concesion indeclinable. Aflictivo y triste es ese pabellon extranjero, é indigno de los que dieran motivo á esa policia. La historia de los negros emancipados, esa historia es aflictiva, y el ponton desaparecerá el día en que no haya emancipados, pues ese ponton ha estado en virtud á una concesion, no tan espontánea como puede creerse, por el Gobierno español.

Concluyo pues diciendo al Congreso que está en el caso de votar este proyecto necesario, porque constituye el cumplimiento de una promesa, de un compromiso, y favorece intereses respetables. Ruego á los Sres. Diputados acojan mis palabras como manifestadas con la mejor intencion é imparcialidad.

Los Sres. Isturiz y Olivan hicieron algunas aclaraciones.

Se suspendió esta discusión.

Se leyó, y el Congreso le halló conforme con lo aprobado, el proyecto de dotacion á las religiosas, y en su consecuencia quedó aprobado definitivamente.

Se leyó y pasó á la comision un artículo adicional al proyecto puesto á discusión sobre tráfico de negros de los Sres. Egana, Amblari, Lahoz y otros.

El Sr. SEIJAS anunció una interpelacion al Gobierno de S. M. para que se sirviese decir: primero, si habia formado alguna ley 6 reglamento sobre la esclavitud; segundo, si habia tomado disposiciones sobre la introduccion de negros libres; tercero, si se habian practicado gestiones con la Gran Bretaña.

El Sr. MARTINEZ DE LA ROSA, Ministro de Estado: La respuesta del Gobierno á las preguntas que hace el Sr. Seijas será clara y terminante.

El Gobierno no se ha ocupado de la formacion de ley ni reglamento respecto á la esclavitud. Al contrario, su deseo es que la cuestion de esclavitud quede enteramente separada. El Gobierno respetará, como debe, la propiedad, y tomará las medidas que sean conducentes con oportunidad; pero no quiere de ninguna manera que se complique una cuestion con otra, pues la ley penal es diferente de la cuestion de esclavitud.

En cuanto á la introduccion de negros libres, ha manifestado el Gobierno su opinion, y el Sr. Olivan en su discurso ha sentado la misma doctrina, hija de sus conocimientos prácticos. Puedo decir que el Gobierno no ha pensado en semejante cosa.

Respecto á si se ha practicado gestiones con la Gran Bretaña, diré dos cosas: primera, que no se opone á los tratados, pues en ellos solo se prohibe el tráfico de negros; segunda, que la introduccion de negros libres, como la ha ensayado la Inglaterra, el Gobierno español estará en el derecho de hacerlo, si lo estimase útil y conveniente. Creo haber contestado.

El Sr. SEIJAS: Cuando por el Sr. Isturiz se hizo la interpelacion sobre el asunto que se debate, me previno S. S. en ese punto, aun cuando en la aplicacion de la pregunta ibamos discordes S. S. y yo. La interpelacion se hizo, y dijo el Gobierno que no habia mediado gestion ni reclamacion alguna, y que no era sino objeto de una madura meditacion. Esta respuesta me hizo creer que no habiendo estímulo extraño seria porque habria formulado un plan que todo lo abrazase, plan que debia partir del punto cardinal en los medios de ejecucion.

Creia yo tambien que como parte debia haber adoptado disposiciones para proteger á los infelices de aquellas posesiones, permitiendo la importacion de negros libres. Véase pues con cuanta razon he hecho la interpelacion. Mi posicion, señores, es sumamente delicada, y hasta puede decirse que es excepcional; yo pertenezco á un pais donde la riqueza es igual á la de las Antillas, pues en la costa de Granada y en la oriental de Málaga no hay productos. Yo lo digo con franqueza: mi país ganaria con la pérdida de la Habana.

Pasó S. S. á manifestar en seguida que consideraba la cuestion como económica y diplomática.

Tratando de la primera dijo: que antes, si bien venia de América la plata y oro, era simplemente como un hallazgo de las entrañas de la tierra; pero que no era el fruto del trabajo, así como ahora los productos ó frutos que se importan lo son por efecto de las manos trabajadoras que existen.

Duda S. S. que la raza blanca pueda llenar las condiciones que la raza negra mediante el clima: que no puede menos de ser sumamente perjudicial á la primera, siendo esto tan cierto en concepto de S. S. que la Inglaterra, que tenia posesiones en aquellos puntos, habia tenido que dictar una ley protegiendo la emigracion de esclavos libres, á pesar de tener una poblacion que no se halla en el estado que la nuestra.

Manifestó en seguida las causas de la decadencia de aquellas posesiones, segun datos de la misma Inglaterra.

Entrando en la cuestion diplomática hizo ver que esta importante cuestion del tráfico se debatió en Inglaterra con tanta mesura y detenimiento que duró desde 1798 hasta 1803, y esto probaba la delicadeza é importancia con que allí se miró este asunto.

Pasando S. S. á presentar la declaracion hecha por el Congreso de Viena, respecto á la cuestion del tráfico de negros, dijo:

No se presentó en su día la cuestion por lord Castlereag en el Congreso de Viena: hoy se hizo una concesion, y mañana otra hasta que se llegó á la del derecho de visita, ó la de ejercer la policia, como dijo el mismo lord en aquel Congreso.

Talleyrand le pidió explicaciones sobre esta palabra, y él la interpretó en un sentido benigno. Hizo despues otra proposicion para que no se admitiesen los frutos coloniales en los mercados extranjeros de las naciones que no accediesen á abolir el comercio de negros por mas de cinco años, y los representantes de España y Portugal hicieron sobre este punto una protesta.

Se terminó la conferencia de Viena, y á su virtud se hicieron declaraciones por las diversas Potencias, y entre ellas hizo España el tratado de 1817. Nosotros lo cumpliremos, porque podremos ser pobres, pero no viles. No me opongo á la ley penal como consecuencia del tratado. Pero no habiendo habido excitacion alguna por parte de Inglaterra para la presentacion de esta ley, ¿estábamos en el caso de hacerlo ahora? ¿Es esta la ocasion oportuna de presentarla? ¿No hubiere sido mejor esperar á proveer á la suerte de las colonias por otros medios antes de suprimir el del tráfico? Cuando nadie nos premia, ¿por qué no habian de adoptarse medidas para la introduccion de negros libres y para la revision de las ordenanzas y reglamentos de esclavos? Si se deja preponderar la raza blanca, detrás de esta cuestion viene otra, como dijo el Sr. Isturiz, la de la independencia; y si esta no, la de la ruina de aquellas colonias.

Por el derecho de visita se quieren hacer sospechosos los buques mercantes que lleven ciertos enseres que son necesarios para su mantenimiento. Y es imposible destinar buques para la emigracion de negros libres sin que incurran en esta sospecha, porque necesitan estos enseres para el comercio licito. Y aun cuando los tribunales mixtos los absolviesen, habrian de seguirse mil perjuicios á los armadores, y harian imposible esta especulacion.

El orador resumió las razones presentadas en su discurso, y dijo que el Gobierno está en el caso de reclamar de la Inglaterra la abolicion del artículo del tratado que prohibe que los buques mercantes lleven tanta cantidad de agua, escotillas de cierto género, cadenas y demas efectos. Si hiciese esto, concluyó diciendo, yo no podría negar mi voto favorable á la ley que se discute.

El Sr. MARTINEZ DE LA ROSA, Ministro de Estado, pronunció un largo discurso, que por su importancia insertaremos íntegro mañana, en el cual probó que el Gobierno estaba siempre á la mira de los intereses de nuestras ricas posesiones de Ultramar: que la presentacion de esta ley no era efecto de reclamacion alguna por parte de los Gobiernos extranjeros: que la última declaracion hecha sobre este punto por el Gobierno de S. M. Británica es bastante antigua: que el Gobierno no se ocupaba en la actualidad de revisar las orde-

