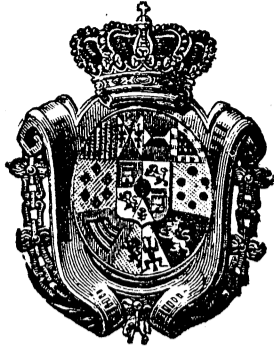


SALE TODOS LOS DIAS.

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.

Por un año.....	260 rs.
Por medio año.....	130
Por tres meses.....	65
Por un mes.....	22

PRECIOS DE SUSCRICION.

<i>En las provincias.</i>	
Por un año.....	360 rs.
Por medio año.....	180
Por tres meses.....	90
<i>En Canarias y Baleares.</i>	
Por un año.....	400
Por medio año.....	200
Por tres meses.....	100
<i>En Indias.</i>	
Por un año.....	440
Por medio año.....	220
Por tres meses.....	110

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

La Reina nuestra Señora (Q. D. G.) y su Augusta Real familia continúan sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Visto el expediente instruido en esa Direccion general con motivo de la detencion hecha en la Aduana de Barcelona á D. Buenaventura Solá y Amat de 61 varas de tejidos de lana, algodón y seda; 91 varas de agremanes de seda y algodón, y 146 varas de cintas de estas dos últimas materias; y teniendo en cuenta el resultado del analisis hecho en las muestras remitidas, he resuelto:

1.º Declarar el comiso de las 61 varas de tejidos, porque tienen mas de la tercera parte de algodón y cuentan solo 15 hilos en la cuarta parte de la pulgada española.

2.º Declarar asimismo el comiso de las 91 varas de agremanes, porque tienen mas del 50 por 100 de

la segunda materia, y con arreglo á lo prescrito en la órden de esa Direccion general de 22 de Octubre del año anterior.

3.º Que las cintas de la muestra núm. 3.º, y que tienen 55 y seis décimos por 100 de seda, adeuden por la partida 1362 del Arancel por la misma razon con que se despachan las obras de pasamanería por la partida 527 cuando el algodón no excede de la mitad de su peso.

Y 4.º Que las cintas de la muestra núm. 2.º, y que tienen 64 y seis décimos por 100 de algodón, se admitan por esta vez con arreglo á lo que se previene en la regla segunda de las que preceden al Arancel, pasando el expediente á la Junta de Aranceles para que proponga los derechos que deben exigirse á esta clase de cintas, en que el algodón pasa del 50 por 100, ó que se componen solamente de esta materia.

Lo digo á V. S. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 26 de Noviembre de 1851.—Bravo Murillo.—Sr. Director general de Aduanas y Aranceles.

Visto el expediente formado en esa oficina general con motivo de haberse detenido en el puerto

de Barcelona, á bordo de la corbeta española *Tres Amigos*, de la matrícula de Málaga, varios efectos valorados en 1265 rs., por no haber sido incluidos en el manifiesto, he dispuesto, de conformidad con el parecer de esa Direccion general, que se imponga el comiso de los citados efectos, con arreglo al art. 44 de la Instruccion, y que por equidad se condone la multa en que ademas ha incurrido el Capitan.

Lo digo á V. S. para su inteligencia y fines consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 26 de Noviembre de 1851.—Bravo Murillo.—Sr. Director general de Aduanas y Aranceles.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

En el dia de ayer á las cuatro y media de la tarde recibió el Gobierno el parte de la cotizacion de la Bolsa de Paris del dia 4.

El parte dice así:—Irun 7 de Diciembre de 1851 á las siete de la mañana.—El Comandante del telégrafo al Exce-lentísimo Sr. Ministro de la Gobernacion.—Bolsa de Paris del 4:

Fondos españoles.—El 3 no se cotizó. Interior á 35.

Franceses.—El 5 á 90 80.—El 3 á 55-75.

Madrid 7 de Diciembre de 1851.—El Jefe de servicio, Manuel del Busto.

BANCO ESPAÑOL DE SAN FERNANDO.

SECCION DE EMISION.

Estado semanal de la circulacion de billetes y del metálico y valores pertenecientes á esta seccion, segun el arqueo verificado hoy 6 de Diciembre de 1851.

Billetes en circulacion	Reales vellon.	Existencia en caja en efectivo metálico	Reales vellon.
	100.000,000	32.314,806..20
		En pastas de plata compradas	849,718.. 5
		Anticipado para comprar pastas de plata.....	648,910.. 9
		Valores liquidos en garantia.....	66.186,565
		Suma de metálico y valores.....	100.000,000

Estado de las operaciones de la seccion durante la semana que comprende desde el 1.º hasta hoy 6 de Diciembre inclusive.

Su caja ha cambiado á metálico una suma de billetes importante rs. vn. 1.340,000

Madrid 6 de Diciembre de 1851.—El Sub-Gobernador, Esteban Pareja.—V.º B.º—El Gobernador, Ramon Santillan.

ANUNCIOS OFICIALES.

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS Y ARANCELES.

Primera seccion.

Visto el expediente instruido á consecuencia de haberse encontrado en esa Administracion, entre los instrumentos de fisica, química y matemáticas, contenidos en siete cajas precintadas en la Aduana de Irun, y consignadas al Exce-lentísimo Sr. Ministro de Fomento, otros varios artículos, como anteojos-gemelos para teatro, guarniciones para anteojos, cuenta-hilos, aparatos é instrumentos pertenecientes á los Sres. Graselli y Zambra, del comercio de esta corte, y valorados en 22,814 rs., esta Direccion general ha resuelto, de conformidad con el dictámen de su Consejo, decir á V. S., que con arreglo á la Real órden de 14 de Junio del año próximo pasado, procede el comiso de todos los efectos que no correspondan á dicho Ministerio, por haberse hallado maliciosamente colocados con intencion de defraudar los derechos de la Hacienda.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 2 de Diciembre de 1851.—C. Bordiu.—Sr. Administrador de Aduanas y Puertas de esta corte.

Visto el expediente instruido á instancia de los señores A. Leon, mayor, y hermanos, de ese comercio, en solicitud de que se les releve de la multa impuesta por el exceso de 32 quintales de cacao que resultó en los 360 sacos presentados al adeudo procedentes de Londres, fundándose en que siendo dicho género produccion de América, debe hacerse la rebaja del 8 por 100; esta Direccion general ha resuelto manifestar á V. S., de conformidad con el dictámen

de su Consejo, que viniendo el expresado cacao de un punto extranjero de Europa, pierde el carácter de procedencia de América, y por consiguiente que está sujeto á cuanto se determina en la legislacion general.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 2 de Diciembre de 1851.—C. Bordiu.—Sr. Gobernador de la provincia de San Sebastian.

Vista la instancia que el conde de Fabre, residente en Figueras, ha elevado en solicitud de que se le exima del pago de derechos de introduccion del coche de su propiedad que importó de Francia por esa Aduana con obligacion de extraerle; y considerando 1.º Que el plazo señalado para poder usar el carruaje en España con libertad de derechos ha transcurrido con exceso; y 2.º Que segun instancia del representante del interesado, ha hecho abandono en beneficio de la Hacienda; esta Direccion general ha resuelto se verifique la venta en pública subasta del expresado coche con las formalidades de instruccion.

Dios guarde á V. muchos años. Madrid 2 de Diciembre de 1851.—C. Bordiu.—Sr. Administrador de la Aduana de la Junquera.

Tercera seccion.

Visto el expediente instruido en la Aduana de Aguilas á consecuencia de haberse presentado al despacho por D. Sebastian Cerdan dos fardos y una caja con varios géneros procedentes de Barcelona con factura núm. 23 del registro de cabotaje, expedido al laud *Virgen del Consuelo*, del que resultó que todos los géneros que debian contener los tres bultos se hallaron en solo dos, con mas 232 pañuelos de algodón, manufactura catalana, y en el tercero 9 arrobas 22

libras algodón hilado á dos cabos, tambien de Cataluña; esta Direccion general ha declarado el comiso de los 232 pañuelos y 9 arrobas 22 libras de algodón hilado, con arreglo á lo dispuesto en el art. 157 de la instruccion de 16 de Abril de 1816, mandada observar en Real órden de 20 de Agosto último.

Lo que dice á V. S. para su conocimiento y el de la Administracion de la Aduana de Aguilas. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 2 de Diciembre de 1851.—C. Bordiu.—Sr. Administrador de la Aduana de Cartagena.

Enterada esta Direccion general del expediente formado en esa Administracion á consecuencia de haberse hallado 27 piezas de muselina de lana, género extranjero de lícito comercio, colocadas en los dobleces de otras del reino consignadas á D. Faustino Labernia, careciendo aquellas de los sellos de adeudo y de segunda clase, como asimismo de la guia ó certificado con cuyos requisitos y documentos deben circular los géneros extranjeros y coloniales segun dispone el Real decreto de 14 de Junio del año próximo pasado, ha declarado el comiso de las 27 piezas de muselina de lana, con tiro de 2403 varas, mandando al propio tiempo se entreguen al interesado los géneros del reino en que venian ocultas.

Lo que dice á V. S. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 3 de Diciembre de 1851.—C. Bordiu.—Sr. Administrador de Aduanas y Puertas de esta corte.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

Esta Direccion general ha señalado el dia 30 del presente mes á las doce de su mañana en el local que ocupa

pios, no tiene intereses locales sino generales; que representa en sus disposiciones la protección del Trono y de la ley, benéfica y equitativa para todos; el Gobierno es quien por su misión tiene la necesidad de concebir y formular un pensamiento sobre estas materias, y se halla naturalmente colocado en situación de reunir las mayores probabilidades del acierto para aplicarle. A la ciencia, á la facultad corresponde después ejecutarle, taladrando y rebajando montes, salvando valles, luchando, en fin, con las dificultades del espacio y venciendo; subordinando primero sus procedimientos á las exigencias de la gobernación, aun á costa de la economía, y después de servido el interés político, atendiendo á la economía aun á costa de la facultad.

Procediendo con perfecta sujeción á estas máximas, el Gobierno de S. M. ha fijado su estudio en los proyectos de dirección para las líneas que mas se han recomendado; y discutiendo sobre todos con el detenimiento que aconseja la gravedad del asunto, ha formado su opinión, que presenta como leal resultado de sus tareas.

Pero antes de pasar á bosquejar el sistema, parece conveniente exponer algunas consideraciones que le robustecen.

Deseo el Gobierno de S. M. de conservar á esta discusión su elevado carácter, ha creído deber evitar influencias, que siendo, como son, muy disculpables y aun plausibles en su origen, pudieran, sin embargo, traer la contingencia de que la discusión descendiera desde la consideración del supremo y general interés del reino á la del interés de la localidad; sin culpa de nadie y con perjuicio de todos.

No sería sincero negar que el sentimiento de cariño íntimo con que recuerda el hombre el cielo que le vió nacer, que le inspiró al sentir, que recuerda ausente, por el que suspira anciano, unido al estado actual de las ideas que, constituyendo el espíritu de la época, dominan los mas elevados entendimientos, influyen en los corazones de todos, no sin peligro de los negocios en la práctica de la gobernación.

Cuerdo, pues, y conveniente será, que cuando se trate de repartir gravámenes y beneficios, no se encomiende la operación al instinto de una parcialidad justificada y disculpable, si, pero al cabo parcialidad.

Por lo mismo el Gobierno de S. M., al formular un pensamiento de viabilidad general, que para este caso se traduce con toda exactitud por un proyecto de repartimiento de beneficios, huirá con exquisito esmero de afectar á localidades determinadas.

El Gobierno declara, pues, que al presentar su proyecto de sistema de líneas, indica direcciones, porque las tiene el movimiento mercantil y la política internacional, y nombra puntos de dirección porque la dirección no se puede determinar con un solo punto. Pero conviene repetir y entender, que al nombrar un punto de dirección, no se quiere decir que á él ha de llegar la línea, ni pasar de él, ni cortarse antes de él; así como al marcar una dirección tampoco se quiere decir que haya de pasar por puntos determinados. El proyecto no reconoce mas que un punto céntrico de partida, Madrid; las líneas seguirán los rumbos que indiquen las corrientes de la producción y del tráfico y la política internacional.

Esto dicho, el pensamiento político-administrativo del Gobierno, consiste:

- 1.º En fijar un centro político que será la residencia de los poderes supremos del Estado.
- 2.º En suponer una zona interior mas ó menos próxima por partes al centro ó á la circunferencia, pero dentro de la cual se supone que existen los centros de producción.
- 3.º En suponer otra zona limitada al exterior por la circunferencia del reino, y dentro de la cual nacen las corrientes del movimiento de importación, y mueren las del movimiento de exportación, ligándose respectivamente, desde la circunferencia al centro, ó viceversa por los radios que parten desde el centro político y acaban en los de producción.

Si ahora reconocemos que los rumbos ó radios mas indicados hoy son cuatro, y sobre ellos basamos el plan de construcción que mejor represente aquel pensamiento político-administrativo, hallaremos que *el sistema mas conveniente de ferro-carriles para España deberá partir como centro desde Madrid, y desenvolverse en dos clases de líneas, á saber:*

Líneas de primera clase.

Una en dirección á los centros de producción de Andalucía.

Otra á los de Castilla.

Otra á los de la Mancha.

Otra á los de Aragon.

Líneas de segunda clase ó ramales.

Unos desde la línea de primera clase de Andalucía al mar y á la frontera con Portugal.

Otros desde la línea de Castilla á Galicia, al Océano y á la frontera con Francia.

Otros desde la línea de la Mancha al Mediterráneo.

Otros desde la línea de Aragon á Cataluña y Navarra.

Por una dichosa casualidad se observa que este sistema de líneas coincide con las concesiones ya hechas, respetándose así, como deben respetarse, los intereses creados, ya en las líneas en vía de construcción, ya en las que se hallan autorizadas para el estudio.

En estos casos se hallan la de Aranjuez, la de Cádiz á Jerez, la de Santander á Alar, la concesión llamada vascongada, la de Alar á Valladolid, la de Burgos á Alar, la de Valencia á Játiva. Unas como líneas de primera clase, otras como de segunda ó ramales, todas caben dentro del sistema propuesto.

Así explicado el pensamiento, después de demostrada su conveniencia, el Gobierno remite y encomendará á la ciencia el trazado y presupuesto de la construcción, sobre cuyos particulares apenas cabe aquí proposición ni discusión.

Decimos que apenas cabe aquí proposición ni discusión acerca de la resolución facultativa del problema, porque el Gobierno entiende que en una ley de esta naturaleza, discutida en cuerpos esencialmente políticos y no facultativos, solo pueden establecerse á priori pocas y muy precisas bases generales, á las cuales deba sujetar y aplicar después su estudio la facultad.

Estas pocas y precisas bases, se reducen á dos: número de las vías en cada línea, y anchura de la vía.

La cuestión de número es la siguiente: ¿Serán precisas dos vías en cada línea, ó bastará una sola con los correspondientes apartaderos? La siguiente cuestión es esta otra: sean una ó dos las vías en cada línea, ¿cuál deberá ser su anchura? Y mas claro, para abordar desde luego la dificultad de sistema que divide las opiniones, ¿cuál vía deberá ser preferible, la ancha ó la estrecha?

El Gobierno de S. M. ha meditado muy detenidamente su elección en puntos tan graves, como que son los que constituyen la bondad del pensamiento relativamente al tráfico y su posibilidad con relación á la economía.

Dos consideraciones principales influyen en la cuestión del número de las vías; una, la cantidad del movimiento, y otra, ciertas precauciones para su seguridad. Respecto á la exigencia del tráfico, considerado en la actualidad, todos convendremos en que le bastará una sola vía, y no con muchos apartaderos. La dificultad estará en si aumentando el tráfico por efecto de estas mismas mejoras, podrá quedar cumplidamente servido con una sola vía, aumentando el número de los apartaderos. Dos consideraciones principales, pero indeterminadas, resuelven esta dificultad: la una, relativa al número de convoyes ó expediciones que se supongan aumentadas, y la otra el acierto y esmero de la dirección administrativa. Grande aumento habian de adquirir la producción y el tráfico para crear la necesidad de duplicar los convoyes, y mucho mas para triplicarlos y cuatriplicarlos. Mucho influiría, es verdad, también la mayor ó menor extensión de la línea. Pero no parece difícil, y menos imposible, combinar un orden de expediciones y apartaderos, que en una línea de una sola vía satisfaga á tres ó cuatro convoyes diarios; y si por otra parte se considera que una sola expedición puede en si misma aumentarse, aumentando las locomotoras y transportes, se demostrará mas la posibilidad de que una sola vía baste á satisfacer las necesidades del tráfico actual, aumentado hasta un cuádruplo; lo cual supone un trascurso de tiempo tal, que bien puede darse por satisfecha la prevision mas exigente.

Estas mismas consideraciones de posibilidad para el tráfico sobre una sola vía, satisfacen á la vez las miras y precauciones de seguridad que en primera línea deben establecerse. El Gobierno, pues, en la cuestión del número de las vías, opina y propone que basta una con los apartaderos que aconsejen las circunstancias de cada línea.

Y sentado que haya de ser una sola vía, ¿será ancha ó estrecha? Esta cuestión, considerada como de facultad, tiene divididos á los inteligentes; considerada como de economía, todos convenimos en lo preferible de la vía estrecha. No procede razonar aquí como facultativos: las Cortes ni el Gabinete no son academias de ciencias. Sea lo que quiera del valor que deba darse á la mayor base de sustentación, á la mayor estabilidad, á la altura del centro de gravedad, al radio de las curvas, á los ejes fijos ó articulados; el Gobierno, para adoptar una opinión en este particular y proponerla al Congreso como mas conveniente, cierra los libros y mira los hechos. Y cuando ve que en Inglaterra está generalizada la vía estrecha; y cuando ve que lo está en Francia, y cuando ve con esas experiencias que la vía estrecha, además de responder tan ventajosamente á la cuestión económica, satisface á la par las de oportuna celeridad y seguridad bastante, el Gobierno, Sres. Diputados, opina por la vía estrecha y la propone al Congreso como otra de las bases características del sistema español de ferro-carriles.

Una sola vía en las líneas, y esa vía estrecha, son las dos bases que mas principalmente influyen en la posibilidad económica del proyecto, de la cual corresponde que ahora nos ocupemos.

Pero no bastan estas dos condiciones económicas para caracterizar completamente nuestro sistema; es menester que la ley le dote de otra absolutamente necesaria, porque sin ella podrian desaparecer ó neutralizarse las ventajas que nos prometemos reportar de las otras dos. Esta tercera condición de economía se cifra en la mayor sencillez posible de las construcciones; en aquella sencillez que, conciliándose con la solidez, dista tanto de ese lujo estéril para la celeridad; y gravoso, gravosísimo para las tarifas de arrastre, de las cuales han de salir el rédito y amortización de aquellos cuantiosos capitales, innecesariamente invertidos en las construcciones lujosas. Una vía mercantil debe hablar á los intereses del comercio, y el comercio no quiere nada que aumente sin necesidad los costes de sus expediciones.

Sencillez y seguridad. Tal deberá ser el carácter de las obras. Y todo esto supuesto, ¿por cuáles medios, con cuáles arbitrios económicos podrá la nación, y el Gobierno en su nombre, hacer frente á los gastos de las construcciones?

Si dejándonos seducir por un error indisculpable en legisladores opináramos que nos es posible lo que no lo ha sido á ninguna nación, esto es, construir á la vez todas las vías de comunicación, con fondos exclusivamente nuestros, el Gobierno diría que la empresa sería irrealizable. Pero si no siendo realizable la simultánea construcción de todas las líneas, renunciamos á este sentimiento de localidad que no debe de ser el primero en los buenos patrios, y

cediendo á la ley que nos impone la situación del reino, aceptamos como forzosa é imprescindible la construcción sucesiva de las obras, en este supuesto, el Gobierno se liasongea en la esperanza de que la empresa general podrá llevarse á feliz término.

El Gobierno se anticipa á rebatir ciertos argumentos que pareco deberán ser los primeros y mas aparentemente poderosos que se aduzcan en contra de esta opinión: los argumentos de números. ¿Cuál será el coste de estas obras, se dirá? ¿Dónde está su presupuesto? ¿Dónde los miles de millones que indudablemente deberían importar? Veamos cómo esta cuestión, aparentemente de números, puede resolverse en administración sin conocer cantidades fijas, ó suponiéndolas prudentemente aproximadas. Veamos cómo una cantidad tan considerable de millones que al primer anuncio asusta, puede realizarse, por la acción del tiempo, con el menor gravámen posible del Estado.

Tres son los sistemas, como saben los Sres. Diputados, que pueden seguirse para atender á la construcción de las obras de esta especie: ó costeándolas exclusivamente el capital de empresas particulares, ó costeándolas exclusivamente los fondos del Estado, ó costeando parte de su importe el Estado, y la otra parte el interés particular. Y según se prefiere uno á otro de estos sistemas, así varían los de concesión y de explotación, desde el usufructo temporal de la vía por los concesionarios hasta la administración por cuenta del Estado. Dentro de estos límites se encierran las variedades que los modifican; posesión de la vía á perpetuidad por los constructores, subvenciones para el rédito de los capitales invertidos, subsidios de hombres ó dinero, suscripciones, emisiones de títulos ya conocidos, creaciones de otros nuevos. Y de aquí la acción administrativa, aparte de la de facultad, limitada entre la intervención económica de la explotación y la explotación por cuenta del Estado, sea solamente sobre la vía, sea también sobre la vía y el transporte.

Pues bien: ¿cuál de estos sistemas puros ó mistos merecerá la preferencia considerados en principios? ¿Cuál de ellos la merecerá considerados en su aplicación á España?

En principios, todos son buenos. Es bueno abandonar estas empresas al interés particular allí donde el interés particular tiene posibilidad de realizarlas. Es bueno que se acometan por el Estado, allí donde el Estado puede y el interés particular no. Es bueno que el Estado y el interés particular se auxilien allí donde separados estos dos agentes, es cada uno de ellos insuficiente, y asociados son poderosos á lograr el fin. En principios, el temor del monopolio del transporte habla en contra de la explotación absoluta por las empresas particulares, y recomienda la explotación de la vía por el Estado, dejando el transporte en libertad, como se verifica en los caminos comunes; bien que debiendo reservarse siempre el Estado en los de hierro, la suprema inspección y periódica regulación de las tarifas.

Pero si esto es lo que se deduce en principios, ¿cuál es el sistema entre tantos que se presenta como preferible con aplicación á España? ¿Hay uno que lo sea sobre los demás? ¿Se excluyen respectivamente? ¿Pueden coexistir y conciliarse?

El Gobierno de S. M. opina que al entrar en el examen concienzudo de estas cuestiones, debemos comenzar por no disimular la verdad de nuestra situación.

Entre los Gobiernos, como entre los individuos, el que principia dándose á conocer como veraz, tiene ya hecha su primera prueba de ser honrado.

No es posible desconocer que el coste de estas obras en España está muy por encima de los capitales particulares. Tampoco se puede ignorar que también lo está sobre la posibilidad actual del Estado. No es menos cierta la conveniencia de que nuestros capitales grandes, pequeños ó medianos, se reserven todo lo posible para emplearse en el fomento de otros ramos de la producción. Todos conocemos, y la buena fe no nos permite negar, el funesto influjo que nuestros infortunios han ejercido en el mercado público exterior, disminuyendo la confianza que debiera ser el atractivo de los capitales extranjeros.

A ninguno se nos oculta que si esta confianza se restableciera para propios y extraños, el mundo comercial poseería capitales sobrados que consagrar á esta especulación.

Si, pues, esta y no otra es la fisonomía verdadera de nuestra situación perfilada á grandes trazos, la consecuencia forzosa, la consecuencia indeclinable que se desprende para mejorarla, es una; *comencemos á buscar los recursos para nuestras obras públicas, consolidando el valor de nuestra palabra.* Sea la palabra española, como ha sido, un capital inextinguible de honor y buena fe; respetemos sus empeños respetando sus garantías materiales: esta garantía material cobrará mas fuerza y mas seguridad en la fuerza y seguridad de nuestra palabra; y sobre estos elementos de atractivo para los capitales, de tranquilidad para los capitalistas, nuestros recursos materiales se duplicarán. Los sacrificios al crédito son gastos reproductivos que dan ciento por uno. A todas horas, y en todos los asuntos, conviene repetir esta verdad.

La primera confesión que debemos hacer en prueba de nuestra buena fe, es la de que, cualquiera que sea el sistema económico que prefiramos, sería aventurado acometer á la vez la construcción de todas las líneas. Será, pues, á lo menos prudente, cuando no indispensable, aceptar ciertos periodos de intervalo para las construcciones, que permitiéndonos congeturar el resultado de las primeras que se verifiquen, den fundamento al juicio que entonces proceda rectificar, así respecto á los sistemas como á las situaciones respectivas de actualidad.

Contra estos periodos de dilación, de retraso progresivo para todas las líneas que no sean la primera, clamará sin duda el interés local. El Gobierno de S. M., que reconoce cierta justicia en estos clamores, desearia evitarlos; pero ¿le es posible? Parece que no. ¿Es consecuente comenzar

por todos cuando reconocemos la prudencia de empezar por uno? No. Lo que el Gobierno cree posible y conciliador de todos los intereses, cuanto puede serlo una sucesión de tiempo inevitable, es que esa diferencia de tiempos, ese período de dilación, sea lo más corto que consienta la prudencia y la formalidad de los compromisos que se hayan de contraer.

El Gobierno, pues, opina y propone como satisfacción conveniente y posible á esta grave dificultad, que el período de diferencia entre la concesión de una á otra línea sea el de dos años.

Y pues que tanto se recomienda por sí misma la santidad de los compromisos contraídos, parece ser este el lugar oportuno para establecer que esta ley, lejos de oponerse, lo sea de ratificación para las concesiones ya otorgadas en toda su extensión, y en los términos que lo fueron.

Pero como que la índole económica de las concesiones á que el Gobierno se refiere pudiera diferenciarse de la que tengan las sucesivas; y como que de esta diversidad surgirían dificultades de administración en el caso de que la conveniencia pública aconsejara la explotación por cuenta del Estado, el Gobierno de S. M., respetando siempre y religiosamente los derechos adquiridos, propone como conveniente: que en los concesionarios actuales sea optativa la preferencia entre las condiciones de su concesión respectiva, ó las de las que se otorguen á virtud de la presente ley.

Esto dicho, corresponde ahora razonar acerca del sistema económico general que deba preferirse.

En la opinión del Gobierno no es conveniente optar decidida y exclusivamente por ninguno de los tres sistemas económicos mencionados. En la resolución que se adopte, deberán conciliarse cuanto ser pueda la recomendación de los principios con la exigencia de la situación.

De poco, de nada serviría que un sistema cualquiera fuese el mejor en doctrina, si la situación del mercado público no le admitiera ó prefiriese otro. Supóngase que, en principios, se declarase preferible el sistema de construcción por cuenta del Estado. Poco adelantáramos con esto si el capital, si el mercado prefiriese construir por sí para adquirir la explotación. Y viceversa; ninguna facilidad adquiriríamos declarando mejor el sistema de subvención al rédito del capital en explotación, si el capital prefiriese no explotar. La elección, pues, de sistema económico, no puede regirse exclusivamente por el consejo de la doctrina, porque, como se ve, depende más principalmente de las exigencias del capital, de las condiciones del mercado.

Y si depende del mercado, es consecuencia que la ley no deberá obstruir el camino que conduzca á él, prescribiendo que le llamemos por una puerta única; puerta única que pudiera ser muy bien la que el mercado, en su interés, tuviera cerrada. Además: de que un sistema, cualquiera de ellos, sea el más aceptable en doctrinas, ¿se sigue indefectiblemente que será el más beneficioso y aplicable en todas las líneas? Pues qué, la diversidad de los accidentes del terreno, la grande ó pequeña extensión de una línea, lo conocido ó ignorado de la importancia de su movimiento, las diversas situaciones en que la nación puede hallarse, y mil otras circunstancias, ¿no pueden hacer conveniente que esta línea se construya por el Estado, aquella por subvención, la otra por subsidios? ¿No puede ser también posible, y mejor dicho, no es realmente cierta y notoria la suma dificultad de hallar todos los capitales necesarios favorables á un modo único de ver, á un sistema único que se les brinde?

Por estas y otras consideraciones, que omitimos, respetando cuanto se merece la sabiduría de las Cortes, el Gobierno opina, que la ley no debe preceptuar preferencia para ningún sistema económico. El Gobierno de S. M. debe quedar autorizado para admitir el que mejor se concilie con los tiempos de su presentación relativamente al mercado, con las circunstancias de la línea y con la situación del Erario público.

Pero cualquiera que sea el sistema por el que se opte en cada caso, ese sistema necesitará recursos que le garanticen. ¿Cuáles son, pues, esos recursos que el Gobierno se propone ofrecer en garantía de las concesiones?

Antes de declararlos, conviene observar la diferencia que existe entre los recursos propiamente dichos y el modo de aplicarlos, no sea que nos expongamos á confundir aunque sea, como sería por pocos instantes, el símbolo con lo simbolizado.

Si el carácter económico del sistema no puede ser ó no conviene que sea uno determinado y exclusivo; si, por otra parte, los recursos no pueden ser especiales para cada caso, sino que habrán de ser unos mismos con aplicación á todos, preciso es darles una forma, un símbolo de tal naturaleza, que sin alterar su esencia, facilite su aplicación general.

Hecha esta advertencia, el Gobierno propone como garantía para los capitales que se inviertan en los caminos de hierro, las siguientes:

- 1.ª La responsabilidad general del Estado.
- 2.ª Los productos de los caminos mismos.
- 3.ª La subvención voluntaria que acepten las provincias por medio de sus diputaciones, representada en el recargo de un tanto por ciento sobre el cupo de sus contribuciones; y que repartido á los pueblos, puedan estos cubrir su parte, bien exigiéndola de los contribuyentes si estos se avienen, bien con arbitrios establecidos ó que se establezcan con sujeción á instrucciones.
- 4.ª La suscripción voluntaria de los pueblos en acciones, cuyos dividendos é importe podrán cubrir con los arbitrios que elijan, y entre ellos, con la venta de bienes de propios verificada en los términos establecidos por las leyes é instrucciones vigentes.

El Gobierno de S. M. opina y propone que estas garantías estén representadas por un signo común que las comprenda todas y sea de fácil aplicación, como ha dicho, á

todos los sistemas económicos de construcción que se adopten. Este signo podrá ser un nuevo papel que se llamará *acciones de caminos de hierro*, las cuales se crearán á medida que se necesiten para las concesiones que se otorguen y ganarán un interés y tendrán una amortización convencionales entre el Gobierno y los adquirentes; interés y amortización que podrán variar entre sí, dentro de los límites del 7 por 100 por ambos servicios.

Por este medio, cuando se trate de una línea que haya de construirse por cuenta del Estado en la totalidad de su coste, ó bien si se trata de otra en que solo haya de pagar una parte por vía de subsidio, y en representación por ejemplo, de las obras de arte, desmontes y terraplenes que los Gobiernos ponen en algunas empresas, la aplicación de las acciones de ferro-carriles no ofrece dificultad. Y si en distinto supuesto se tratase de otras concesiones ó empresas llamadas de subvención por el todo ó por una parte, en las cuales el Estado se obliga á reconocer y pagar un rédito y una amortización á los capitales invertidos, tampoco se ve inconveniente en que, construidas las obras y reconocido el capital, se reemplacen las acciones particulares de la compañía por estas que el Gobierno expedirá con el sello de la responsabilidad legal del Estado.

Señalados estos recursos, ya podemos discutir si serán suficientes. Para hacerlo, consideraremos la entidad del gasto que habrán de satisfacer. ¿A cuánto ascenderá este gasto? Si se pide una respuesta fundada en presupuestos estudiados para la totalidad del pensamiento, esa respuesta no puede darse. Si se pidiera una opinión probable, se podría referir alguna consignada en varios escritos públicos; si, en fin, puede ser suficiente un ejemplo parcial, pero justificado, para formar un juicio razonable, entonces podremos aducir uno de bastante consideración, por cuanto abrazando la unión de ambos mares y de una frontera con Madrid, puede decirse que abraza la mitad del pensamiento total. Este juicio parcial puede referirse á las propuestas de construcción hechas para las líneas desde Madrid á Irun por Castilla, y desde Madrid al Mediterráneo por Almansa. Su coste está consignado en menos de 4,000 millones. Supóngase que sean 4,000, y discurremos sobre tal supuesto para inferir la suficiencia de los recursos ó garantías propuestas.

Un capital de 4,000 millones invertidos al 6 por 100 de interés y uno de amortización, exigirá que los arbitrios consignados para estos servicios produzcan 70 millones al año. Calculando ahora sobre el supuesto más desventajoso, supóngase que no contribuyendo con nada, absolutamente con nada las provincias ni los pueblos, quedan limitados los arbitrios á lo que produzcan los caminos. Supóngase, además, que los caminos no producen el 7 por 100, y reduciendo estos productos á un minimum excesivo, supóngase que no excedan de la mitad, esto es, del 3 1/2 por 100.

Pues en estos supuestos, que seguramente no podrán desecharse por exagerados en pro del cálculo, y que, como después se demostrará, lo están en contra por más de una tercera parte; en estos supuestos tan desventajosos, decimos, toda la responsabilidad que garantizarán los recursos generales del Estado, estará representada en números por 35 millones de reales.

Trayendo ahora á la comparación, no todos los impuestos y contribuciones que con levisimo aumento podrían admitir este recargo, pero comparando únicamente con la contribución de inmuebles, se verá que 35 es poco más que el décimo de 300; y que si 300 de la actual contribución equivalen, cuando más, al 42 por 100 de la renta, suponiendo una contribución de 335 millones, equivaldrá á muy poco más del 43 1/3 por 100 de la renta. Mucho menos importaría si el recargo se repartiera entre todos los contribuyentes á los demás impuestos, como con toda justicia se podría hacer.

Y esto dicho, permitido será llevar el cálculo un poco más allá, sin precisar números, pero estableciendo prudentes probabilidades: que en eso se han de diferenciar los poderes supremos de un Estado, cuando calculan sobre lo indeterminado é inavergonzable de su poder, y el particular que proyecta sobre lo limitado y finito del balance de sus cajas.

Bien puede aceptarse como razonable la probabilidad de que con otros 4,000 millones no faltaría mucho, si algo faltare, para ligar Madrid con el mar de Andalucía y con Cataluña por los campos de Aragón. Pues si ahora para esta parte del pensamiento general, se aplica el mismo raciocinio que queda hecho cuando de la otra parte se trataba, los resultados serán iguales, es decir, que suponiendo el minimum rendimiento de los caminos, y la ninguna cooperación de las provincias, la responsabilidad del Estado para esta segunda parte del pensamiento general estaría también representada por el recargo de 4 1/3 por 100 sobre la materia imponible en inmuebles, y por menos que eso si el recargo se distribuye entre los demás impuestos y contribuyentes.

Trayendo ahora á una las dos comparaciones anteriores, se deducirá: que en el caso supuesto como más desventajoso por la indiferencia de las provincias, y por un producto exageradamente disminuido de los caminos, toda la responsabilidad del Estado en las cuatro líneas principales, á saber: desde Madrid á la costa de Andalucía; á Irun por Castilla; á Cataluña por Aragón; al Mediterráneo por Almansa; toda esta responsabilidad, se representaría en números por un recargo total de 2 2/3 por 100 en un caso, y de menos que esto en otro.

Pero ya que hasta aquí venimos girando nuestras reflexiones sobre supuestos tan exageradamente desventajosos, y no debemos arrepentirnos de ello, porque toda esa reserva aconseja la prudencia á los hombres de gobierno, justo y permitido será, sin embargo, que se tengan presentes también las juiciosas consideraciones que demuestran aquella exageración desventajosa, no para que admitiendo nuevas

esperanzas sustituyamos un cálculo por otro, sino para que adquiriendo y robusteciendo nuestra convicción, se aliente el ánimo y resolvamos con fe.

¿Es exagerada la suposición de la absoluta indiferencia de las provincias, de su ninguna cooperación á la disminución de ese supuesto déficit? Si, indudablemente es exagerada. La prueba clara y plena está, á saber: virtualmente, en el clamor universal con que se piden estas obras; materialmente, en los sacrificios que se imponen y están conllevando casi todas las provincias para la construcción de caminos comunes ó para obras públicas en general. El exámen de los presupuestos provinciales y municipales, autoriza la creencia de que la suposición de la ninguna cooperación provincial á las obras de ferro-carriles, es exagerada.

¿Lo es también la del minimum rendimiento supuesto á los caminos? Lo es con efecto. Bien sabemos que el argumento contrario se apoya en la historia, y la estadística de los caminos de hierro, en explotación; pero no ignoramos tampoco que las aplicaciones de la historia y de la estadística exigen identidad de circunstancias en los casos que se comparen, y esa identidad no existe en el nuestro. No existe, comparando por ejemplo, con Inglaterra ó los Estados-Unidos, porque allí el movimiento sobre los ferro-carriles sufre la competencia de un amplio sistema de caminos comunes, de una navegación interior y de cabotaje que aquí no tenemos. El movimiento del tráfico en España, lejos de distraerse de las vías ferradas para distribuirse entre las demás, se separará de estas para acumularse en aquellas. Esto es lo verdaderamente probable. Además, el coste de nuestra construcción no puede llegar al extremo de carestía que aquella ha tenido. De modo que si por una parte los capitales invertidos serán menores, y por otra el movimiento será más acumulado, bien se puede admitir sin pecar de imprudencia la probabilidad, casi certeza, de que los productos de los caminos de hierro en España equivaldrán á más del 3 1/2 por 100 que se ha supuesto para el rédito y amortización del capital.

En tercer lugar, y aquí llenaremos una promesa que dejamos pendiente cuando ofrecimos demostrar que el cálculo del coste en 4,000 millones estaba exagerado en una tercera parte por lo menos de exceso. Y es claro: la línea vascongada en 600 millones, y la del Mediterráneo en menos de 300 suponen los desmontes, terraplenes y obras de arte para dos vías, y una vía ancha con el material fijo y de explotación que corresponde á esta vía ancha.

Pero en el sistema que propone el Gobierno los desmontes, terraplenes y obras de arte habrán de ser para una sola vía, y esta vía se supone que ha de ser estrecha. El cálculo, en lo respectivo á las obras y las condiciones de mayor economía en las dimensiones del material, dan la diferencia que hemos indicado de una tercera parte de menos coste para una línea de una sola vía y que esta sea estrecha. Es decir, que la de 600 podrá costar 400 y 200 la de 300: ambas 600. Si sobre este coste girásemos el cálculo del déficit á cargo exclusivo del Estado, resultaría en razón de 4,000 á 600 ó de 40 á 6, y el recargo máximo que antes resultaba de 3 por 100 sobre la renta en inmuebles, vendría á ser de 18/10 y menos que esto si se distribuyera sobre los demás impuestos.

Pero por más que estas consideraciones sean atendibles, ya se ha indicado que no deben servirnos para fundar sobre ellas un nuevo cálculo. Basta que contribuyan á demostrar la racionalidad del que dejamos hecho, y fortalecernos en la prudente convicción de que toda la responsabilidad del Estado, para la construcción de cuatro líneas principales, pudiera estar representada en números, como ya hemos dicho, por un recargo de menos de 3 por 100 en un caso, y menos aun que esto en otro.

Y ya en esta altura del discurso, imposible es negarse á una exclamación que sin duda nos arrancará á todos el noble orgullo del patriotismo español. Si con efecto, á costa de un recargo de 2 por 100 en los impuestos, pudiéramos garantizar sólidamente nuestros empeños para la construcción de cuatro líneas cardinales en el sistema español de ferro-carriles, ¿no sería un deber en el Gobierno el proponerlo y en las Cortes el votarlo? ¿Sería posible que la nación dejase de recibirlo con aplauso? Pues esto es lo que propone á las Cortes el Gobierno de S. M., respondiendo con lealtad á esa noble excitación; esto es lo que propone, porque esto es lo que quiere decir la suscripción provincial y municipal, y la garantía del Estado como complemento de los recursos que ofrezca el producto de los ferro-carriles en explotación. ¿Se supone que los caminos no ofrecerán bastante? Pues el déficit se disminuirá con la suscripción local. ¿Se supone que esta no exista? Pues la máxima responsabilidad, á cargo del Estado, podrá equivaler á menos de un 2 por 100 sobre la materia imponible de los impuestos y contribuciones. Imposible parece, repetiremos para concluir en este particular, que dejara de aceptarse una propuesta semejante, si, como el Gobierno cree con entera sinceridad, hay prudencia, juicio y buen criterio en los fundamentos; si los sacrificios que ella exigiera serían racionalmente módicos y llevaderos; si los resultados serían de tan inmenso é incalculable porvenir en el desarrollo y aumento de la riqueza pública.

Pero por más íntima que sea en los Ministros, como lo es, la convicción de que el reino puede imponerse y conllevar sin mucho ahogo este sacrificio pequeño, leve sin duda, ante la gran suma de bienes que de cierto produciría, todavía el Gobierno, llevando la prudencia al extremo, no indica este sacrificio como forzoso; le propone como voluntario. La discusión y la convicción que ella produzca, aconsejará á las Cortes el carácter decisivo que deba tener por la ley. El resultado podrá ser bastante diverso. La declaración legal de que fuera obligatorio daría á la garantía un carácter de seguridad y de suficiencia bastantes á satisfi-

cer la justa exigencia del capital constructor, y la concurrencia de estos capitales podría ser, y á no dudar, sería mayor para todas las líneas. Si en otro supuesto, el sacrificio de las provincias se decreta por la ley como voluntario, ofrecerá, es cierto, igual carácter de seguridad para las que lo acepten, pero quedará indeterminado con relación á la cantidad, y se rebajará por lo tanto en su concepto de suficiente. La concurrencia del capital podrá ser por lo mismo menor, é incierta, é incompleta la realización del proyecto. Las Cortes resolverán.

De muy distinta clase son las consideraciones que el Gobierno se ha reservado proponer al Congreso en la última parte de esta exposición, que es la que ahora nos corresponde describir. Se refieren á las condiciones legales que deban reunir las sociedades ó empresas que tomen á su cargo la construcción de estas obras.

Ya que entre nuestras desgracias se cuenta, y no ha sido la menor, el abuso que se ha hecho del espíritu de asociación, burlando tan cruel y criminalmente la buena fe de los hombres, y escarneciendo tan sin piedad la excelencia de las doctrinas, preciso será, aunque sea doloroso, precavernos contra su repetición en este género de negocios, así como la ley de 28 de Enero de 1848 ha venido á corregir el mismo mal en los negocios mercantiles comunes.

Infiérese de aquí que el Gobierno de S. M. opina no ser bastante la mencionada ley con relación á las empresas de ferro-carriles. Por lo menos, considera conveniente modificarla para este caso en aquellos de sus artículos que afectan mas directa y esencialmente al fondo y á la constitución de las compañías.

Una cuestión previa se suscita antes de entrar en las de corrección ó ampliación á la ley de sociedades por acciones. Esta cuestión previa es la de si deberá haber concesión provisional y después la definitiva, ó solamente la definitiva.

Toda, y la única ventaja que promete la concesión provisional, es la del levantamiento de los planos por las empresas particulares. Y bien analizada esta ventaja ¿á qué se reduce? Veámoslo.

Los planos, memorias y presupuestos, trabajados por las empresas, deben someterse á la aprobación del Gobierno por sus dependencias facultativas. ¿Qué representan los planos, memorias y presupuestos de un ferro-carril? Representan el estudio material del territorio por donde ha de pasar, pero un estudio general y profundo de sus accidentes topográficos, con referencia á la dirección; de su constitución geológica relativamente á la construcción; de su estado social, de su estadística y producción, con respecto á los elementos del presupuesto de su coste. Esto es lo que se presenta á la aprobación del Gobierno al presentarle los planos y documentación de un ferro-carril. Pues ahora bien: ¿es posible examinar los planos, los de nivelación por ejemplo, sin conocer materialmente el terreno? No. ¿Es posible juzgar con exactitud de la descripción geológica, sin el mismo conocimiento material del territorio? Tampoco.

¿Es posible juzgar del presupuesto sin conocer materialmente la verdad de los elementos que contribuyen á formarle? También se responde que no. Luego el dilema siguiente es inevitable: ó la corporación facultativa, examinadora de los planos, posee ó no posee esos conocimientos para censurarlos en conciencia. ¿Los posee? Luego ella puede formar los planos, memorias y presupuestos, luego lo único que presentan las empresas provisionales, y no se tiene, es el dibujo y la escritura material, ventaja que por lo insignificante apenas merece llamarse tal. ¿No posee esos conocimientos el cuerpo calificador? Luego necesitará adquirirlos para censurar en justicia. Pero el conocimiento de la topografía y geología de un territorio, no es posible adquirirlo exacto y concienzudo sino sobre el mismo terreno; luego la corporación calificadora, que por carecer de ese conocimiento, necesita adquirirlo, necesitará también trasladarse al terreno, y estudiar en él todos y cada uno de los accidentes que hayan influido en la formación del proyecto presentado. Pues entonces, para haber de trasladarse los calificadores al terreno; para haber de estudiarle en sus pormenores y detalles, y esto es indispensable que se haga si no se ha de calificar á ciegas; luego en esta parte del dilema preguntaremos, como antes lo hicimos, ¿qué es lo que presenta con los planos la empresa provisional? Lo mismo que en el caso anterior: el dibujo y lo escrito; que es como si dijéramos nada, ó poco mas que nada. La consecuencia es una en ambos casos, á saber: sea que los facultativos calificadores posean los conocimientos, sea que hayan de salir y trabajar para adquirirlos, lo mas natural, lo verdaderamente lógico y procedente es, que pues se exige que los tengan para censurar un proyecto, se les exija que los apliquen para formarle. Las empresas provisionales no son, pues, necesarias como pensamiento de economía para el coste de las obras.

Y en otros conceptos pueden ser perjudiciales. Lo serán si se otorgan las concesiones provisionales con licitación ó sin ella, pero con prohibición para el Gobierno de conceder otra durante el plazo de la primera, porque todo ese tiempo pudiera ser perdido. Lo serán tambien por la posición privilegiada en que colocan al concesionario para influir en la concesión definitiva. Lo serán, por la tendencia al ágio y á las primas que pueden favorecer. Lo serán, en fin, porque limitándose el compromiso del concesionario á presentar unos planos incalificados, á nada se obliga respecto al Gobierno, y nada se le puede exigir. Una concesión provisional puede quedar extinguida con solo decir el concesionario al Gobierno: «he estudiado el negocio; no me conviene; ahí te presento esos planos (cualesquiera planos) con los que cubro mi compromiso, y devuélveme mi depósito, con lo que salvo mi responsabilidad.»

Pero al opinar el Gobierno, como opina, por que solo haya una concesión definitiva, opina tambien porque se prepare y regularice y legalice convenientemente.

Respetando siempre con religiosidad los compromisos contraídos por el Gobierno á nombre del Estado, respeta

las concesiones provisionales ya otorgadas, proponiendo no obstante á las Cortes que á los concesionarios actuales se les autorice por la presente ley para optar entre la concesión que poseen ó otra definitiva como aquí se propondrá para las demás líneas que se han de conceder en lo sucesivo.

Y para estas, en un caso, ó para todas en el suyo, el Gobierno de S. M. cree que, empleando en este servicio los elementos facultativos que poseemos y existen dispersos, procede nombrar de ellos comisiones facultativas que inmediatamente formalicen estos trabajos, pidiendo, para atender á los gastos consiguientes, el oportuno crédito á las Cortes. Estos trabajos habrán de darse desempeñados en un plazo dado, el mas corto posible, y se publicarán para ilustrar los cálculos mercantiles que sobre ellos necesite formar la especulación.

Esto sentado, la concesión definitiva de una línea se hará en licitación; á la licitación precederá el anuncio en el reino y en el extranjero con la anticipación de seis meses por lo menos; en el anuncio se recordará la publicación que se haya hecho de los trabajos facultativos y su presupuesto; copia del pliego de condiciones se remitirá á nuestro representante en el extranjero para conocimiento previo de los capitalistas ó constructores que quieran examinarlo.

Las condiciones legales que en la opinión del Gobierno deberán exigirse á las empresas como garantía de su formal propósito y solvabilidad podrán deducirse de las siguientes bases:

1.ª Las concesiones podrán otorgarse en favor de un particular como de una compañía.

2.ª Las compañías podrán ser colectivas, comanditarias ó anónimas.

3.ª Toda concesión supone un depósito de parte del concesionario, como prenda de su compromiso, que será mayor en las líneas menores, menor en las mayores, conciliándose en todas la entidad del negocio con el crédito que merezcan los concesionarios, la libertad que han menester los capitales, y la seguridad que el Estado necesita adquirir en cautela de los intereses públicos y particulares que se afecten con la negociación.

4.ª El depósito mencionado en la base anterior conviene que sea permanente hasta la conclusión de las obras; y á efecto de que no exista improductivo para sus dueños, que sería como si se esterilizase, el Estado podría abonar por él un interés en cambio de lo que ganaría con la moralidad y el buen éxito que por este medio se aseguraría en las empresas.

5.ª De este depósito se cobrarán las multas en que incurra la empresa en los casos de retrasar el principio de las obras, de demorar su continuación y de terminarlas en un plazo mayor del convenido. El depósito quedará á beneficio del Estado en el caso de no concluirse las obras.

6.ª Se tendrá por caducada la empresa que no concluya sus obras, y su concesión se substará al mejor postor, con pérdida para el antiguo de los valores que tenga invertidos, si el nuevo no los admite en subasta.

Admitidas estas bases, las sociedades, ó compañías, ó particulares empresarios de ferro-carriles, podrían quedar obligados, por lo demás, á lo que disponen el Código de comercio, la ley de 28 de Enero de 1848 y el reglamento para su ejecución.

Antes de terminar esta detenida exposición, que la suma gravedad del objeto no ha permitido reducir á menores dimensiones, el Gobierno cree que merece llamar la atención de los Sres. Diputados una consecuencia que se desprende de este proyecto para en el caso de que llegue á ser ley. Es la de que, supuesta la construcción de los ferro-carriles, disminuirá en mucho la necesidad de carreteras generales, y que por consiguiente el presupuesto general de Obras públicas podría acudir con mas desahogo á la viabilidad provincial y vecinal, complemento dichoso, ya que en nosotros no pueda ser base, como sería de desear, de un sistema de ferro-carriles.

Tales son, entre muchas mas, las consideraciones principales que, en la convicción del Gobierno, sirven de fundamento á este proyecto de ley.

Si esta exposición fuera un discurso aislado, procedería ultimarla con el resumen de lo expuesto; pero como que el verdadero resumen de los escritos de este género, está en el articulado de que son el comentario, á los artículos nos referimos.

Y por lo tanto, con tales fundamentos, con la autorización de S. M. como dicho queda, y de conformidad con el parecer de su Consejo de Ministros, el de Fomento que suscribe tiene la honra de proponer á la aprobación del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY

PARA LA CONSTRUCCION DE UN SISTEMA DE FERRO-CARRILES.

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de S. M. para promover y realizar la construcción de un sistema de ferro-carriles en los términos y con los recursos que se dirán.

Art. 2.º Las concesiones otorgadas por el Gobierno en los términos que se establecerá por los artículos siguientes tendrán fuerza de ley.

Art. 3.º El sistema de ferro-carriles partirá desde Madrid, como centro, y se desenvolverá en dos clases de líneas, á saber:

Líneas de primera clase.

Una desde Madrid á los centros de producción de Andalucía, otra á los de Castilla, otra á los de la Mancha, otra á los de Aragón.

Líneas de segunda clase ó ramales.

Unos desde la línea de primera clase de Andalucía al mar y á la frontera con Portugal; otros desde la línea de

Castilla á Galicia, al Océano, y á la frontera con Francia; otros desde la línea de Aragón á Cataluña y Navarra; otros desde la Mancha al Mediterráneo.

Art. 4.º Todas las líneas, así de primera como de segunda clase, serán de una sola vía con los apartaderos de la longitud y en el número que determine el pliego de condiciones respectivo. La anchura de la vía será en todas las líneas de 5 pies y 43 centésimos. El carácter de todas las construcciones conciliará la sencillez y la economía con la seguridad.

Art. 5.º Se declara que hacen parte de este sistema las concesiones ya otorgadas; á saber: la de Valencia á Játiva; la de Cádiz á Jerez; la de Madrid á Irun por Castilla; la de Alar á Santander; la de Madrid á Aranjuez; la de Alar á Valladolid; la de Burgos á Alar.

Art. 6.º Es optativo en los concesionarios de las anteriores líneas conservar sus actuales concesiones, ó modificarlas en los términos que para las concesiones sucesivas se establece en la presente ley, sujetándose á sus condiciones.

Art. 7.º Se autoriza al Gobierno para que costee por cuenta del Estado ó abone un tanto convenido con las empresas respectivas, por la reforma de las vías ya construidas con mayores dimensiones que las que se señalan por esta ley para el sistema general.

Art. 8.º Se autoriza al Gobierno de S. M. para que aplique á la construcción de las líneas y ramales el sistema económico que en cada caso pueda ser mas conveniente, á saber: ó el de subsidios á las empresas constructoras, ó el de una subvención al rédito y amortización de los capitales, ó el de construcción por cuenta del Estado, ó la combinación de que sean susceptibles estos sistemas entre sí.

Art. 9.º La subvención al rédito y amortización de los capitales que el Gobierno garantice á virtud del artículo anterior no podrá exceder de 6 por 100 de interes y uno de amortización, entendiéndose que no se considerarán para este fin como capitales invertidos sino los que realmente lo sean, y de ninguna manera el déficit que resulte en los productos del ferro-carril para cubrir los gastos de explotación si llega á verificarse este caso. El Gobierno podrá variar, de acuerdo con las empresas, los tantos respectivos por interes y amortización, con tal que juntos no excedan nunca del 7 por 100.

Art. 10. Se autoriza al Gobierno de S. M. para que hipoteque á la garantía de las concesiones las seguridades siguientes:

1.ª La responsabilidad general del Estado.

2.ª Los productos de los mismos caminos.

3.ª La suscripción voluntaria que hagan las provincias por medio de sus Diputaciones, representada en el recargo de un tanto por ciento que acepten sobre el cupo de sus contribuciones, y destinado á cubrir una parte en la subvención al rédito y amortización de los capitales.

Art. 11. Se autoriza al Gobierno de S. M. para que cree y emita acciones de ferro-carriles, asignándolas el interes y amortización en que convenga con las empresas respectivas dentro del límite del 7 por 100 para ambos servicios que se autoriza por la presente ley. Estas acciones se emitirán por el Gobierno, á medida que sean necesarias, para las concesiones que se otorguen. El Gobierno dará cuenta á las Cortes de las emisiones de acciones que verifique en el presupuesto anual de Obras públicas.

Art. 12. Se autoriza al Gobierno para que pueda conceder á todas las empresas de caminos de hierro segun su mayor ó menor importancia, á saber:

1.º Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demas de que disfruten los vecinos de los pueblos del tránsito para los empleados y trabajadores de las empresas y para las necesidades de las obras y caballerías y otros animales empleados en ellas.

3.º La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, de yeso, de ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos libremente en los terrenos públicos, y mediante previo aviso al dueño del terreno ó á quien le representa, ó indemnización de daños en los de propiedad particular.

4.º La facultad de cortar y extraer de los montes del Estado, por su valor en tasación y previos los trámites de las ordenanzas ó instrucciones del ramo, las maderas necesarias para la construcción del camino y sus edificios.

5.º La exención de derechos de Aduanas, la de portazgos y de arbitrios de puertas por la entrada y tránsito de los efectos, del material, carruajes, caballerías y personas destinadas á las obras de los caminos de hierro.

Art. 13. El importe de la suscripción provincial se repartirá por las Diputaciones á los pueblos sobre la base ó bases elegidas; y se cubrirá por los pueblos, bien repartiéndola entre los contribuyentes si estos se avienen; bien con arbitrios ya establecidos, ó que se establezcan con sujeción á instrucciones.

Art. 14. Se autoriza á los Ayuntamientos para que puedan suscribir por acciones á las empresas de ferro-carriles, pagándolas con los arbitrios que designen, y sean ó estén aprobados; ó con algunos bienes de sus propios, cuya venta propongan, á su voluntad, y se autorice en los términos que establecen las leyes ó instrucciones vigentes.

El interes y amortización que devenguen estas acciones serán un ingreso propio y peculiar del presupuesto municipal.

Los Ayuntamientos suscritores por acciones á las empresas de ferro-carriles, tendrán el carácter de accionistas y suscritores comunes para los efectos de la ley de comercio.

Art. 15. Las Diputaciones no podrán suscribir para la subvención del déficit con un contingente que exceda del

