

2329 21 cm

R-92352



DEFENSA

DE LA CONDUCTA SEGUIDA

POR EL GABINETE LERSUNDI

EN LA CUESTION PROMOVIDA

~~CONTRA~~

LAS CONCESIONES DE CAMINOS DE HIERRO.

Por Don Miguel de Heras y Donesteve, abogado de los
tribunales de la nacion



42/17

CADIZ.

Imprenta de EL CONTRIBUYENTE, á cargo de don Rafael Bono,
calle de San Miguel, número 27.

1853.

DEFENSA

DE LA CONSTITUCION

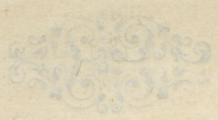
POR EL GABINETE MINISTERIAL

EN LA CORTES LEGISLATIVA

ORDEN

DE LOS SECRETARIOS DE ESTADO

Por Don Miguel de Maza y Montolivo, abogado de los
tribunales de la nación



CADIZ.

Imprenta de E. GARCIA, a cargo de don Rafael Pardo,
calle de San Miguel, número 11.

1838.

PARTE PRIMERA.

BREVES OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA DE LA CUESTION DE LOS FERRO-CARRILES.

JAMÁS un sentimiento de mas independiente patriotismo que el que en estos momentos nos domina, ha puesto la pluma en manos de los hombres de corazon para discutir las cuestiones públicas: jamás tampoco un asunto de tan grave trascendencia, y en el que ecsageradas pasiones han venido á mezclarse para desfigurar los hechos, ha ecsijido en nombre de la conveniencia pública una discusion tranquila y razonada, en la que para nada entren los cálculos egoistas del interés general.

Necesario es mucho valor, indispensable una gran resolucion para decidirse á defender al gabinete Ler-
sundi de los tiros que hoy le dirijen las oposiciones, y para justificar la conducta que ha observado en el importante asunto de los caminos de hierro. Háse hecho moda en España el creer que no puede existir independencia sino en los que diaria y metódicamente atacan todos los actos del poder, y se sospechan siempre miras interesadas en los que alguna vez están de acuerdo sobre la conveniencia y la justicia de esos actos. Por

esagerada que sea una oposicion, por infundados que aparezcan sus motivos, por personales y apasionados que sean sus cálculos, siempre se hallan disculpas para ella, siempre hay medios de explicarla honrosamente, siempre está allí la palabra *patriotismo*, ese cómodo traje, esa careta de cien colores con la que tantos y en tantas ocasiones han cubierto su verdadero rostro para engañar á la multitud. Mas al contrario: por justa y fundada que sea la defensa de cualquiera de los actos de un gobierno, por desinteresadas y lógicas que sean las razones en que se apoye, siempre el encono puede interpretarla desfavorablemente, siempre está allí la palabra *servilismo*, para arrojarla como un *Inri* sobre aquellos que no han querido sugetarse á ninguna bandera, ni transijir con su apasionado egoismo. Para los unos es muy fácil encontrar disculpa en todos los labios y simpatia en todos los espíritus: para los otros es lo mas general escuchar reconvenciones, y aun á veces comprender que se atribuye á un cálculo interesado, que se interpreta como el producto de un *negocio*, la conducta mas independiente y mas llena de dignidad. A nosotros, que jamás hemos formado en ese mercado de la política ni como compradores ni como vendedores, nos interesa bien poco la interpretacion que se dé á nuestro trabajo: lo vamos á llevar á cabo, igualmente distantes de los que censuran, que de los que aplauden siempre: es nuestra conviccion la que nos guia, es el amor á nuestro pais el que nos mueve, y ante estas causas poderosas, son muy pobres los consejos de nuestro egoismo, para obedecer al cual hubiéramos permanecido ociosos sin tomar parte en la cuestion.

Discutamos en fin.

La historia del largo y complicado asunto de los ferro-carriles españoles, viene desde la época del gabinete Bravo Murillo. Cuáles fueran las ideas de este

gabinete al hacer las diversas concesiones de que se trata, qué objeto político ó económico pudiera llevar al otorgarlas, y qué resultados se proponia recojer de su conducta, no es fácil averiguarlo en estos momentos, en los que agitadas las pasiones y escitados los ánimos, impide la exageracion apreciar los sucesos con el debido criterio. Los partidarios de aquella administracion, que son los menos, aseguran que el gabinete Bravo Murillo tuvo siempre la idea fija de dotar al pais de un vasto sistema de vias férreas, que dando un poderoso impulso á la produccion nacional, desenvolvese en la mas estensa escala los grandes gérmenes de riqueza que abriga nuestro suelo. Los adversarios de aquella administracion, que son los mas, aseguran que el gabinete Bravo Murillo tuvo la única idea de entretener al pais, de deslumbrarle con las halagüeñas esperanzas que le hacia concebir una vasta red de caminos de hierro, y de irle cercenando mientras tanto todas sus garantias políticas, hasta dejarlo avasallado y en un sistema de continua opresion, en el cual la voluntad absoluta de los ministros fuese la única regla de gobierno. Distantes nosotros siempre de penetrar en el sagrado de las intenciones, y enemigos de lanzar cargos á la ventura y sin fundamento, no podemos dejar de conocer sin embargo, que la conducta de aquel gabinete, especialmente en los últimos meses de su existencia, vino á ofrecer la razon y la fuerza moral á sus adversarios. El sistema de repulsion que adoptó con todos los hombres notables de las diversas fracciones del partido liberal, la persecucion constante que ejerció contra la prensa, dejándola reducida á un estado del que no habia ejemplo en la historia de la última época constitucional, y los impopulares y estemporáneos proyectos de reforma que presentó en Diciembre último, levantaron en el pais una resistencia pacífica, pero po-

derosa por lo universal, despertaron el amortiguado encono de las pasiones políticas y sublevaron la conciencia pública contra todo cuanto reconocia por origen á aquella administracion. Entonces fué, en aquellos tristes momentos en que la temeridad conmovia profundamente el país, cuando por primera vez se consideró en este el asunto de los caminos de hierro como una cuestion política. No es que jamás hubiera debido juzgarse bajo semejante aspecto, ni que ningun hombre imparcial y pensador pueda friamente darle aquel carácter: pero en aquellos días estaban dominados los espíritus de un sentimiento muy vivo y ecsigente que no podia detenerse á ecsaminar ni á discutir, sino que solo pensaba en rechazar y defenderse con toda la energia que presta el instinto de la conservacion. Se rechazaban los caminos de hierro, como se hubiera rechazado la reforma arancelaria, como se rechazó con desden el anuncio del desestanco del tabaco y de la sal, y como se rechazaban todas las promesas de un ministerio al cual el país miraba con desconfianza; en una palabra, no se rechazó aisladamente su obra porque se considerase mala despues de haberla examinado, sino porque, con una prevencion disculpable entonces, se creia sin ecsámen y como axioma, que de aquel origen nada bueno podia venir al país.

Cayó el ministerio Bravo Murillo, y entró á sucederle en aquella intranquila situacion y en visperas de unas elecciones generales el gabinete Roncaly-Llorente. Mal podia entonces el país recobrar la calma necesaria para discutir tranquilamente cierta clase de cuestiones, y la de los ferro-cárriles; lo mismo que otras varias, hubo de ceder su lugar á las exigencias palpitantes de la política, y á la lucha general para la que se preparaban los partidos. Como no es nuestro ánimo escribir la historia de los sucesos contemporáneos, ni aun

siquiera rozarnos con ellos sino en lo que sea puramente indispensable para esclarecer la cuestion que nos ocupa, pasaremos en silencio todas las raras vicisitudes, todas las inexplicables peripecias de la cuestion electoral, y de la posicion respectiva de los hombres políticos en las primeras sesiones del Parlamento. Baste saber que en sus últimas reuniones volvió á aparecer la cuestion de los caminos de hierro como esencialmente política, que ella dió lugar á la mas viva discusion, y que unida á otros antecedentes, acabó por colocar al gabinete Roncaly-Llorente ante el pais, en una posicion semejante, cuando no igual, á la que en los últimos dias del año anterior ocupaba el ministerio Bravo-Murillo.

En esa época fué cuando el trono en uso de sus prerogativas, invistió con su confianza al general Lersundi, llamándole á la presidencia del Consejo y dándole el difícil encargo de formar un gabinete.

La historia dirá con imparcialidad cuán delicado era en aquellos momentos el desempeño de tan alta mision, y cuán oscuro se presentaba por todos lados el horizonte politico: la historia recordará que jamás había subido á tan alto punto la escitacion de los partidos, y que en sus mútuas reconvençiones, en el fondo de sus quejas lo mismo que en la forma de esponerlas, no iba ya unicamente mezclado el deseo de sostener y hacer triunfar las respectivas opiniones, sino tambien el encarnizamiento intolerante, al que habian dado pábulo los anteriores sucesos. Fué pues una herencia llena de deudas la que recojió el gabinete Lersundi: acreedores esijentes le rodeaban por todos lados: reclamaciones apremiantes se cruzaban en todas direcciones: cada cual tenia un agravio que esponer y una queja que formular: la prensa, perseguida durante tanto tiempo, reclamaba una razonable libertad: el pais, sugeto por

una red oficial y centralizadora, pedia la supresion de los corregimientos y las reformas administrativas: el erario, cuya triste situacion confesó con cruel franqueza el señor Bravo Murillo en su última memoria sobre presupuestos, reclamaba rigurosa moralidad é inmediatas economías: la política ecsijia la seguridad de que se habia abandonado el pensamiento de conmovier y variar las instituciones, y los partidos todos deseaban una tregua despues de tanta agitacion, y una marcha tolerante y conciliadora despues del imperio del esclusivismo.

En medio de esta escitacion general, reuniendo una parte de la ecsacerbacion repartida entre todas las cuestiones especiales, y como siendo el gran espejo donde reflejaba todo ese cáos de ideas y de sucesos, de acusaciones y de esperanzas, sobresalia la cuestion de ferro-carriles, bastante ella sola por su complicacion y gravedad para comprender lo delicado de la situacion que de manos de los anteriores gabinetes, recibia el ministerio de 14 de abril. Y ya que vamos á entrar de lleno en la cuestion de los caminos de hierro para no volver á separarnos de ella, permítasenos una ligera digresion, si es que tal nombre merece una observacion muy importante á nuestro trabajo, observacion sobre la cual llamamos especialísimamente la atencion de cuantos lean estas líneas, puesto que sobre ella vá á girar la última parte de nuestro écsámen, descubriéndose un extremo del velo que encubre ciertos misterios. ¿Cómo es que la cuestion de ferro-carriles tan olvidada en los últimos dias de Diciembre, vuelve á tomar tan decisiva importancia desde los primeros dias de Abril? ¿En qué consiste que habiéndose dejado como abandonada al concluir la administracion Bravo Murillo, se la dá nueva vida bajo el gabinete Roncaly-Llorente, y se la lleva hasta la monomanía bajo el mi-

nisterio Lersundi, agotando la cuestion en todos conceptos? Se nos dirá que en los momentos en que se creía que peligraban las instituciones, amenazado el país con un cambio radical en el sistema político, todas las cuestiones parecían muy pequeñas al lado de la de gobierno, y debían quedar momentáneamente olvidadas: pero nosotros replicaremos, que según las declamaciones de los opositores, toda la cuestion política de la época estaba envuelta en la de caminos de hierro de una manera tal, que de la solucion que á este asunto se diese, dependía en gran parte el porvenir del sistema representativo, y también la regla de conducta, que respecto del gabinete Lersundi habían de observar las oposiciones mismas. No hay que dudarlo: era tan marcada la preferencia que se daba á la solucion del asunto de los caminos de hierro sobre la cuestion política, cuanto que las mismas oposiciones han puesto en evidencia esta verdad con su conducta. En efecto: el gabinete Roncaly-Llorente dió permiso para que la prensa pudiera ocuparse de la discusion y ecsámen de los proyectos de reforma constitucional del señor Bravo Murillo, publicados en Diciembre último con espresa condicion de no ser discutidos. ¿Y qué uso se hizo de aquel permiso? En los primeros momentos se escribió algun que otro artículo sobre las bases del proyecto de reforma, y á los pocos días ya no volvió á hablarse una palabra de este asunto, mientras por el contrario, en la cuestion de los caminos de hierro han agotado las oposiciones todos los recursos de la imaginacion con una constancia tal, que á no haber sido su causa tan desesperada y tan impopular, habrían concluido ciertamente por alcanzar el triunfo: cada día se han repetido los argumentos presentados el anterior, adornándolos con alguna variacion: cada día se han glosado los sofismas de la vis-

pera ofreciéndolos bajo nuevo aspecto: periódico madrileño ha habido que en menos de tres meses ha publicado *cincuenta y siete artículos* contra las concesiones de los caminos de hierro, sin perjuicio de haber reproducido un número no menor de los que en el mismo sentido publicaban sus cólegas. Por último; es preciso confesar que jamás ningun negocio público ha dado motivo á una discusion tan ámplia, á unos esfuerzos tan increíbles, y á una tan incansable actividad como la que todos hemos visto desplegar en este á los oposicionistas.

Quede pues sentado, para lo que á nuestro propósito convenga, que á la cuestion de los caminos de hierro se ha dado en Madrid una importancia mucho mayor que á la de los proyectos de reforma constitucional, segun con su conducta lo han demostrado las oposiciones: quede convenido que mientras para la última solo tuvieron aquellas algunos artículos escritos á la desbandada y como para cumplir un compromiso político, para la primera han tenido todo ese teson heroico, toda esa irresistible fuerza de voluntad, que solo puede aplicarse á aquellos negocios que se consideran bastante importantes para conmover profundamente las bases del edificio social: quede consignado en fin, que si en los últimos dias del gabinete Bravo Murillo y en los primeros de la administracion Roncaly-Llorente, pareció dejarse abandonada esta cuestion, no fué porque las oposiciones la considerasen desnuda de una gran importancia, sino por otras causas que no es este el sitio de ecsaminar.

Partiendo ahora de la situacion creada por anteriores sucesos, y cuya gravedad aumentaba por momentos, el primer deber del gabinete Lersundi era calmar la escitacion pública, restituir la tranquilidad á los ánimos, rectificar los juicios errados y evitar que

el espíritu de partido en unos, y un equivocado celo por los fueros de la justicia en otros, fuesen á complicar mas y mas la situacion, y á desacreditar para siempre en el momento de nacer, el manantial fecundo que debe vivificar la riqueza pública, y cambiar de la manera mas favorable la situacion interior de nuestro pais: todo lo que fuera separarse de esta regla de conducta, conducia indudablemente á un precipicio al gabinete Lersundi y podia causar á la nacion irremediables perjuicios. ¿Qué opinion se hubiera formado en aquellos momentos de un gabinete, que sin tomarse tiempo para meditar y sin investigar los deseos de la opinion pública, así como el fundamento que pudieran tener las quejas de la oposicion, hubiese dado una sancion absoluta y repentina á la situacion que habia recibido de manos de los gobiernos anteriores? ¿Qué fuerza moral habria encontrado en el pais, cuando la escacerbacion era tan manifiesta, y cuando al dejar pasar el asunto de los ferro-carriles en los mismos términos que hasta allí, se corria el peligro de ver estraviado hasta lo infinito el instinto público, añadiendo nuevo fuego á la hoguera que ya ardia? Y si por el contrario, el gabinete, procediendo con ligereza y para calmar á las oposiciones hubiese anulado las concesiones otorgadas, ¿qué respuesta hubiera podido dar á los que le demandasen en nombre de tantos intereses creados y de tantas esperanzas concebidas? ¿En la historia de qué pais hubiera podido encontrar un ejemplo que justificase ó disculpase al menos semejante paso? ¿En qué lugar ni en qué época podría citar á otro gobierno, que sin los estudios necesarios, sin llamar en su auxilio las luces de ningun cuerpo consultivo, sin otro apoyo que el de su voluntad propia, hubiese resuelto de una manera definitiva uno de los mas árduos y complicados negocios que pueden ofre-

cerse á la consideracion de un gobierno.

El gabinete Lersundi comprendió perfectamente su situacion especial y aquella en que el pais se encontraba, pasando al Consejo Real todos los expedientes de ferro-carriles, que radicaban entonces en el ministerio de Fomento. Verdad es que muchos de los partidarios de estas importantes obras no encontraron conveniente tal medida, que debia retardar por fuerza la pronta realizacion de los deseos del pais: pero á estas horas estarán ya sin duda convencidos de su error, y habrán visto los resultados de la medida del gabinete Lersundi. El objeto de este al adoptarla, fué por una parte calmar los espíritus y quitar todo pretesto á escageradas declamaciones, y por otra ilustrarse en la cuestion, facilitar la discusion mas ámplia, detenida y libre que haya habido sobre ningun asunto público, y conocer los instintos y los deseos de la verdadera opinion pública. Tales han sido á nuestro modo de ver, las especiales razones que para obrar de la manera que lo ha hecho en el asunto de los caminos de hierro, ha tenido el gobierno actual: razones que han dado por resultado el esclarecimiento de la cuestion, y que ajustadas á la mas estricta legalidad han justificado completamente la conducta observada desde el primer dia por sus miembros en tan delicado particular.

Hè aquí que ya hemos llegado insensiblemente á la cuestion legal.



PARTE SEGUNDA.

LEGALIDAD DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GABINETE
LERSUNDI EN LA CUESTION DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

No creemos que nadie haya negado seriamente al gobierno actual, la facultad de remitir al Consejo Real los expedientes de ferro-carriles que radicaban en el ministerio de Fomento el 29 de Abril. Pero como los opositores han querido deducir un argumento de esta circunstancia, suponiendo que si el gobierno no anulaba las concesiones que se combatian, habia incurrido en una manifiesta contradiccion de conducta, y era preciso deducir que no supo lo que se hizo ó que cuando menos fué enteramente inútil y sin objeto su resolucion de remitir dichos expedientes á aquel cuerpo, bueno será que desvanecemos semejantes ideas, haciéndonos cargo brevemente del real decreto en el que se ordenaron la remision y el ecsámen de los mencionados expedientes.

En la parte espositiva de dicho documento, hacian presente los ministros á S. M. que el gobierno, como tutor nato de todos los intereses sociales, no podia permanecer indiferente en vista de la situacion creada por las quejas y reclamaciones *mas ó menos fundadas*, cu-

yo eco habia llegado á los cuerpos colegisladores, y salido de allí para llenar y fortalecer las mil voces, *no siempre ni en todos casos justas*, de la opinion: que la conveniencia pública y la justicia, aconsejaban aquel ecsámen, *para aclarar, esplicar y subsanar las irregularidades, donde se hubiesen cometido, reparar las faltas, desvanecer los errores, disipar las alarmas, y reducir de este modo á su verdadero valor las quejas y reclamaciones*, abriendo al mismo tiempo un cauce anchísimo y seguro á los medios de crédito interior y exterior, sin contar con los cuales, no era posible llevar á cabo tan colosales obras: y por último, que el ministerio *no intentaba desconocer, ni menos alterar ó menoscabar ninguno de los derechos adquiridos á la sombra de la legislación entonces vigente, ni aun prejuzgar siquiera cuales pudiesen ser estos derechos*. Hasta aquí el preámbulo del proyecto de decreto. En el artículo segundo de este, que es el único interesante y que hace al caso en la cuestion presente, se ordenaba que el Consejo Real ecsaminára los espedientes, consultando despues lo que hubiera de hacerse *para subsanar las faltas de que adolecieran*, ó darles la direccion que aconsejase la conveniencia pública.

Nosotros preguntamos ahora: ¿de dónde deducen los oposicionistas, que haya contradiccion entre lo que entonces proponian á S. M. los ministros, y la resolucion que despues ha recaido en el asunto? ¿Había en la esposicion á S. M. ni en el decreto de 29 de abril una sola palabra, una no mas, que prejuzgase la cuestion, ni que indicase en los ministros la resolucion, ni aun la probabilidad de llegar á tenerla, en contra de las concesiones otorgadas? Todo lo contrario: si algo revelaron las palabras del gabinete, si algo podia traslucirse en aquel documento que con tan general aplauso saludaron los oposicionistas, era la conviccion de que se ecsageraba

mucho en aquel asunto, de que podria haber abusos que corregir, pero no tan graves ni numerosos como algunos creian, y de que el respeto á la opinion pública y la prudencia que deben acompañar á los gobernantes, aconsejaban aquella medida, la cual daria por resultado rectificar muchos errores y hacer que la cuestion se mirase por el pais desde su verdadero punto de vista. Esto y no otra cosa es lo que se desprendia de las palabras que entonces dirijian á S. M. sus consejeros responsables: esto y no otra cosa es lo que contenia ese decreto, al cual no podia oponerse ninguna persona racional y prudente que comprendiese la gravedad de las circunstancias. Así vemos que muchos periódicos de provincias de los que en estos últimos meses han dado el grito de emancipacion de la prensa de la corte y han sostenido con vigoroso esfuerzo la lucha provocada por una parte de ella, fueron los primeros en aplaudir el decreto de 29 de Abril, porque comprendieron el laudable objeto del gobierno y la verdadera mision que se confiaba en aquellos momentos al Consejo Real.

Y no podia ser de otra manera. Solo la ceguedad de la pasion y el espiritu de sistemática oposicion, podian abrigar la descabellada idea de que á aquel alto y respetable cuerpo consultivo se le hubiese dado una comision agena completamente á su índole y naturaleza. ¿Qué clase de corporacion es el Consejo Real, económica ó administrativa, política como poder que obra, ó subordinada como poder consultivo? ¿Estaba en el caso de ilustrar al gobierno, manifestándole que del estudio de los expedientes de ferro-carriles resultaba que se habian cumplido ó dejado de cumplir las condiciones estipuladas, ó debia convertirse en un consejo de Hacienda, en una especie de tribunal mayor de cuentas, que se mezclase á juzgar si una línea era mas

cara que otra, si esta traia mayor ó menor ganancia al erario, si aquella debia concederse porque era mas útil y la otra negarse porque lo era menos, si en un lado la concesion debia permanecer porque el gravámen del tesoro era pequeño y en otro debia revocarse porque era mayor? ¡Cosa rara es que los que en este asunto han afectado un puritanismo tímido que se alarmaba públicamente al menor contacto de ilegalidad, los que un día y otro han clamado contra las concesiones por no haberse guardado en ellas el equilibrio de los poderes públicos y la intervencion de uno de ellos, sean los primeros á involucrarlo todo, empezando por trastornar el equilibrio de esos mismos poderes, repitiendo con tono amenazante que el gobierno debia sujetarse precisamente al dictámen de un cuerpo consultivo de administracion, en un asunto de naturaleza esencialmente ejecutiva!

El gabinete Lersundi comprendió el verdadero estado de la cuestion, y al sujetarla al exámen del Consejo Real, se propuso ilustrarse ámpliamente en todos los pormenores de ella, conocer las omisiones en que se hubiese incurrido para remediarlas en cuanto fuese posible, y adquirir una noticia esacta de las condiciones estipuladas en cada contrato, para hacer que se cumpliesen sin contemplacion. Una vez con esta reunion de datos, ¿cuál era la medida que la *legalidad* le permitia adoptar? No otra que la contenida en el popular y aplaudido decreto de 7 de agosto, que abraza todos los extremos que quedan indicados. Oímos ya clamar y protestar á los oposicionistas al decirles que es ajustada á legalidad la disposicion del ministerio actual en este asunto: pero como estamos acostumbrados á clamores de cierta especie, no nos arredramos por ello y vamos á probar lo que hemos dicho.

¿Debía tratarse en la actualidad de marcar y esta-

blecer los requisitos que conviniese observar en las concesiones para constituir las vias férreas, ni de prejuzgar el gobierno la cuestion suspendiendo los efectos de los compromisos contraidos anteriormente? De ninguna manera: lo que el gabinete Lersundi tenia que meditar y resolver, no era si los compromisos contraidos por los gobiernos anteriores lo fueron llenando todos los requisitos de una estricta legalidad, sino si una vez contraidos esos compromisos, podia ni debia atacarl s y suspenderl s. Y cuidado que no se entienda, como erróneamente han supuesto las oposiciones, que los que opinamos de distinta manera sostenemos la perniciosa doctrina de respetar ciegamente los hechos consumados: es algo mas que un hecho lo que queremos que se respete al defender la legalidad de la medida adoptada por el ministerio: porque como este dice muy bien en la esposicion que acompaña al referido decreto, allí donde se presenta un convenio garantido á nombre de la Reina bajo la firma de un ministro, allí existe un compromiso solemne, sagrado, irrevocable, que es preciso respetar: allí ecsiste un acto oficial que no puede desaparecer sino por la libre voluntad de los contrayentes: allí, en fin, está la salvaguardia de la fé pública, del crédito y de la honra del pais. ¿A dónde iriamos á parar si se diese oidos á las proposiciones de los oposicionistas? Si hoy se hubiese creido que el ministerio actual tenia facultad, en buenos principios de administracion, para *suspender ó modificar* los contratos celebrados por gabinetes anteriores, mañana otro ministerio podrá á su vez suspender ó modificar los actos solemnes del gabinete actual, y cualquier gobierno podria llevar la inseguridad á todo lo pasado, siempre que en los contratos públicos no se hubiesen llenado todos los requisitos de una legalidad estricta. ¡Qué pocas cosas podrian subsistir en nuestro pais si se aceptara y se

observase semejante principio! Pero esta opinion es imposible sostenerla, á no estar cegado por el espíritu de partido; y los mismos que hoy la patrocinan y han pedido su aplicacion, la atacarían mañana si se aplicase en un sentido opuesto á sus deseos particulares. Supongamos que el ministerio actual hubiese satisfecho los apasionados clamores de tres ó cuatro periódicos, *suspendiendo gubernativamente* de una plumada los derechos actuales de los concesionarios: todo hubiera sido aplausos, plácemes y lisonjas de parte de la oposicion. Supongamos que á los quince dias la corona hubiese tenido á bien rodearse de otros consejeros, que mirando las cosas de distinta manera, hubiesen *suspendido gubernativamente* la disposicion del gabinete Lersundi: todo hubiera sido censuras, reconvenciones y cargos de parte de esa misma oposicion. ¿Y por qué, cuando los hechos eran iguales, cuando la cuestion era idéntica y cuando ambas disposiciones emanaban de un mismo poder, con igual forma y bajo idénticos fundamentos? Porque cuando ciertas medidas no tienen por base la *justicia* y la *conveniencia* pública, solo puede invocarse su aplicacion en nombre de la *injusticia* de las pasiones y de la *inconveniencia* del egoismo de los partidos.

Mas se, arándonos de este estremo de la cuestion, todavia comprendemos dentro del mas severo puritanismo, que el poder legislativo pueda *modificar* ó *suspender* aquellos contratos que con estralimitacion de sus facultades llevó á cabo el poder ejecutivo, cuyo principio lo ha reconocido el gabinete Lersundi en la memoria ó preámbulo anteriormente referido, consiguiéndolo además en el artículo tercero del decreto, y dando así el testimonio mas claro de su respeto á las prerogativas parlamentarias y de su amor á la verdadera legalidad; de manera, que reunido mañana el par-

lamento podrá introducir en las concesiones de ferro-carriles de que habla dicho artículo, cuantas modificaciones sean convenientes: ¿pero puede esto significar que un gabinete deba anular ó suspender los actos solemnes de otro gabinete? Esta sería la peor de las anarquias y la mas inconcebible de las luchas: este no sería ya un choque entre los distintos poderes públicos, sino lo que es peor aun, el esfuerzo de un poder que se destroza á si mismo, y la inauguracion de una especie de palenque anómalo, en el que, el ente moral que se llama gobierno, representado por ciertos individuos, combatiría y destruiría lo que ese mismo ente moral, representado por otros individuos, habia llevado á cabo con anterioridad. ¡Tristes serian los resultados de esta inseguridad, de esta pugna en los actos que reconocen un mismo origen, de esta nueva tela de Penélope hecha y deshecha constantemente por la misma mano! Para que los opositores á las concesiones hubiesen sido lógicos en sus doctrinas, deberian haber sostenido la conveniencia de que las córtes anulasen todo lo hecho en nuestro pais en materia de ferro-carriles, pero al mismo tiempo la imprescindible necesidad de que mientras se reunian aquellas, se respetasen religiosamente los compromisos contraidos, y se dejase á los concesionarios en absoluta libertad de continuar las obras. Dolorosamente contradictorio y absurdo hubiera sido este dictámen: pero no podia sostenerse otro con fundamento, desde la falsa posicion tomada por los que combaten las concesiones.

Creemos que con lo dicho hasta aqui bastaría para dejar demostrado que el gabinete Lersundi, al abstenerse de suspender ni modificar las concesiones otorgadas por los anteriores gobiernos, ha obrado ajustando su conducta á los mas sanos principios de administracion: pero como en este asunto se ha hablado tanto de

ilegalidad, de prerogativas olvidadas, de nulidades y de otras muchas cosas, preciso será que demos algunas pruebas mas sobre la absoluta legalidad del popular decreto de 7 de Agosto.

¿Qué es lo que disponia la ley promulgada en 20 de Febrero de 1850, tantas veces invocada por las oposiciones, y tan poco conocida generalmente? Su artículo único dijo, que mientras se aprobaba y sancionaba la ley sobre ferro-carriles presentada por el gobierno de S. M. *podrá éste hacer ó ratificar concesiones provisionales y garantizar á las empresas el interés mínimo de seis por ciento, mas uno por ciento de amortizacion de los capitales invertidos,* con la condicion, entre otras que no hacen ahora al caso, de que las empresas á quienes se conceda esta garantia *quedarán sujetas á lo que se disponga en la ley general de ferro-carriles.* ¿Y qué es lo que ha resuelto el gabinete Lersundi en el artículo tercero del decreto que ecsaminamos? Que todas las concesiones ó confirmaciones de líneas de ferro-carriles cuyos propietarios ó actuales adjudicatarios *tengan derecho á abono por parte del estado, de intereses, amortizacion, emolumentos ó auxilio pecuniario conforme á la ley de 20 de Febrero de 1850, estarán sujetas á lo que se determine en la general de ferro-carriles que ha de formarse y presentarse á las córtes, segun lo prevenido en aquella.* ¿Es posible de buena fé argüir de ilegalidad contra un gobierno que casi palabra por palabra ajusta su resolucion á lo que dispone la ley vigente en el asunto que ha resuelto? Pero es, claman los opositores, que esas concesiones se han otorgado sin el curso de las córtes y con la cláusula de dar cuenta á las mismas para los oportunos efectos: es que solo las córtes pueden tomar una medida radical para evitar entorpecimientos en este negocio. Precisamente es esa

misma la razón que nosotros invocamos: *en las córtés* en quien hay que reconocer la facultad de examinar y acordar, de hacer y deshacer en este asunto, luego al gabinete Lersundi no se le puede hacer cargo alguno porque haya respetado los fueros del parlamento, reservándole intacta la cuestión: *á las córtés* es á quien en esas concesiones se dice que se debe dar cuenta, luego el gabinete Lersundi no ha podido tomar por sí otra decisión que la de respetar esos contratos, para que se cumpla en su día la condición esencial de ellos, que es la de rendir cuentas á los representantes de la nación, de los actos de los gabinetes concesionistas: *en las córtés* reconocéis vosotros mismos el derecho de anular ó ratificar, de conceder ó de negar, luego ese derecho no lo tenía, no lo podía usar el gabinete Lersundi, y lo único que este debió hacer, es lo que ha hecho, reconociendo nuevamente esa facultad, y dejándola á salvo para que el parlamento use de ella como le plazca, con la solemne consignación que ha estampado en el referido artículo tercero del decreto que examinamos.

¿Se ha faltado á la legalidad en las concesiones otorgadas? Ahí está el parlamento para declararlo así. ¿Se ha abusado por los consejeros responsables celebrando esos contratos? Ahí está el parlamento para acusarlos y para exigirles la responsabilidad. Júzguese á los ministerios anteriores con cuanta severidad se quiera: fulminense contra ellos los cargos mas severos, pero no se mezele al gabinete Lersundi en esta responsabilidad ni en estos cargos, porque su marcha se ha ajustado á los preceptos de la justicia en la cuestión de los ferro-carriles. ¿De qué vais á acusarle, cuando en nada ha intervenido, cuando no ha hecho una sola concesión, cuando en este asunto se encuentra tan limpio que no hay absolutamente cargo que presentarle ni re-

convencion que dirigirle? ¿De qué podeis tildarle cuando todo se lo ha encontrado hecho, y por consiguiente no le alcanzan ninguna de esas amargas reflexiones con que habeis procurado hacer odiosas las concesiones actuales? Seria interminable nuestra tarea si hubiésemos de enumerar todas las razones que se agolpan al entendimiento para probar que al gabinete Lersundi no cabe ninguna responsabilidad por cualquier abuso de facultades que haya podido cometerse en las concesiones verificadas, y que su conducta, libre como se encuentra de cierta especie de cargos, es la única que con justicia pudo adoptar en este importante asunto.

Debatida ya ámpliamente la cuestion de legalidad, pasemos á reflexiones de diversa naturaleza, las cuales no son menos favorables por cierto al gobierno actual, por la medida que ha adoptado en el particular que nos ocupa.



PARTE TERCERA.

NECESIDAD Y POPULARIDAD DE LA CONDUCTA OBSERVADA EN LA CUESTION POR EL GABINETE LERSUNDI.

No somos capaces de suponer en los oposicionistas el funesto cálculo de herir de muerte las obras de pública utilidad con tal de conseguir sus fines políticos, y dearrojar sobre nuestro pais el descrédito, sin mas objeto que poner dificultades á los que ocupan el poder y consideran como adversarios: pero es lo cierto que por error, y cegados sin duda por la irritacion que para sus ataques guardan las banderías políticas, esto y no otra cosa era lo que iban á lograr con su conducta, y lo que ya hubieran conseguido á no haber rechazado el pais sus ideas, obedeciendo á un instinto de salvacion. Así es que al extremo á que habian llegado las cosas, era una necesidad apremiante la adopcion de una medida que pusiese término á la intranquila situacion que el pais ha venido atravesando en estos últimos meses, que calmase la alarma producida en tantos intereses creados por los contratos anteriores y amenazados tan de cerca por las ecsijencias de los oposicionistas, y que devolviese á la fé española la parte de prestigio que en Europa hubiera podido perder, al ver puestas en tela de

juicio cosas que en todo país organizado se respetan profundamente. A nadie puede ocultarse que si la situación creada por las oposiciones en los últimos días de Julio y primeros de Agosto se hubiera prolongado cuatro meses mas, no solo se hubiera dilatado por muchos años en España la construcción de los caminos de hierro, sino que el país hubiera quedado lastimado y conmovido profundamente para largo tiempo, cuando no hubiese habido sucesos que dejarán hondo y amargo recuerdo en la historia de nuestros negocios interiores.

Es innegable por una parte, y hasta los opositores están convencidos de esta verdad, que si en nuestro país se han de establecer pronta y convenientemente estas vías de comunicación, no será por cierto con los recursos propios que momentáneamente puedan improvisarse, sino con los capitales extranjeros que se atraigan con el aliciente de un mediano interés, y con la seguridad de que serán cumplidas las condiciones que se estipulen para recompensar el empleo de estos capitales. Si el gabinete Lersundi, desconociendo esta verdad, hubiese acordado la anulación o suspensión de los contratos celebrados por los anteriores ministerios, es indudable que habría dado un golpe de muerte á los caminos de hierro, y que debíamos renunciar ya por muchos años al pensamiento de dotar á nuestro país de esos fáciles e importantes medios de comunicación. Repasen los opositores la historia de este largo asunto desde que por primera vez se empezó á hablar de él en nuestro país, y dígannos qué línea de verdadera importancia nacional han visto que sea solicitada y que se haya empezado á construir con capitales españoles: repasen esa historia, repetimos, y verán que todas las concesiones han seguido una misma marcha, yendo á buscar en el extranjero los recursos

indispensables para llevar á cabo esas obras, las cuales requieren por necesidad los inmensos capitales que solo puede dar el espíritu de asociacion, muy lejano todavia en nuestro pais por desgracia de poder proporcionar auxilios suficientes, ni aun para empresas de menor consideracion que aquellas de que tratamos. Hé aquí por qué, la anulacion de las concesiones, comprometiendo y lastimando á los capitalistas extranjeros que se hallaban dispuestos á tomar parte en esas colosales empresas, hubiera herido de muerte nuestro crédito en todos los mercados del mundo. ¿Qué español, por elevada que fuese su posicion, por mayores garantias que ofreciese como particular, habria podido despues presentarse en las plazas estrangeras á demandar capitales con el objeto de emplearlos en las obras públicas de un pais que falta á sus compromisos mas solemnes, que anula los contratos celebrados con su gobierno legítimo y garantidos con el nombre de su reina, y que en nada tiene los intereses creados en virtud de estos mismos contratos? ¿Bajo qué bases podria nunca conseguirse el capital necesario para emprender una obra de mediana importancia, si los dueños deese capital recordarian siempre lo que aconteció á los que facilitaron los suyos para la obra de los ferro-carri-les? Todas las grandes fortunas de Europa cerrarian los oidos á las proposiciones que se les hicieran y replicarian que cuando para un asunto tan importante, tan útil y necesario como el de los caminos de hierro se habian presentado dificultades insuperables en nuestra marcha interior, no se podia hacer préstamo de ninguna especie ni emplear capitales en especulaciones españolas, sin esponerse á sufrir quebrantos de consideracion y aun á ver sugeto á discusion el reconocimiento de las cantidades empleadas. Esta es la verdad; esto es lo que sucede siempre que en las cues-

tiones de crédito no se camina con pié de plomo: esto es lo que comprendió sin duda el gabinete Ler-
sundi, convenciéndose así de la necesidad de resolver cuanto antes y en el sentido que lo ha hecho, la
cuestion de los ferro-carriles.

Hay mas todavía: aparecen á nuestros ojos tan delicados los asuntos de semejante naturaleza, que no titubearíamos en afirmar que el gran punto de vista de estos negocios, el principio que hay que salvar á costa de cualquier sacrificio, el gran interés al lado del cual aparecen muy pequeños todos los otros, es la conservacion de la fé pública. Así, aun cuando los contratos celebrados no hubiesen tenido por objeto el establecimiento de una mejora que tan favorablemente ha de influir en la situacion material y moral del pais, bastára que de su solucion dependiese en parte la estimacion de nuestro crédito en el extranjero, para que no se titubeara sobre el camino que debia seguirse. No se trataba ya de algunos guarismos mas ó menos en el presupuesto general de los gastos públicos: era el honor nacional el que se jugaba en la cuestion, era la honradez española la que iba á salir herida de muerte de seguirse los consejos de los oposicionistas: véase, pues, si habia una necesidad apremiante de resolver la cuestion, y de resolverla en el sentido que lo ha hecho el ministerio.

Otra razon de gran interés público, aconsejaba todavía poner término á las vacilaciones y salir de todas las dudas, inaugurando una situacion clara y desembarazada de obstáculos: esta razon era el colorido personal y politico, que no sabemos por quién ni con qué objeto se habia dado á la cuestion. En el extremo de escitacion á que llegaron los ánimos por los constantes esfuerzos de la oposicion, cualquier retardo debia producir males incalculables. Para convencerse de ello

basta con recordar la situacion de los negocios públicos en los últimos dias de Julio y primeros de Agosto: á cada momento corria de boca en boca la noticia de una modificacion ministerial: en cada hora recibian un impulso distinto esos rumores cuyo origen se ignora siempre, y cuyos mas perniciosos resultados consisten en la vaguedad de las noticias que acojen y comunican. Esta conmocion tenia una influencia directa en nuestros fondos públicos, perjudicándolos cada dia mas, al mismo tiempo que paralizaba todos los negocios y que llevaba el temor al ánimo de aquellas personas pacíficas, ajenas á las combinaciones y estratagemas de las banderías. Consecuencia natural de semejante estado de cosas, era la relajacion diaria, insensible y lenta de los vínculos de subordinacion, al mismo tiempo que empezaba á traslucirse el peligro de que en una época mas ó menos remota, pudiera turbarse el estado de envidiable tranquilidad interior y exterior que hoy disfruta la nacion española. Pero saltemos por todas estas consideraciones y supongamos que todos estos daños y peligros eran una cosa imaginaria: siempre quedaba el carácter de odiosidad politica y de personalidad que se habia dado á la cuestion. Al abrirse las cortes, al discutirse las respectivas concesiones, aun suponiendo que la escitacion que reinaba en la atmósfera general del país no lograrse penetrar en el parlamento, hubieran venido animadisimos debates, cargos y reconvencciones mútuas, y la cuestion de los caminos de hierro, podria haber llegado á colocarse en un terreno, en el que los antecedentes personales de los que hicieron una concesion ó de aquellos que la obtuvieron, se habrian mezclado con la cuestion de conveniencia pública. A nadie tratamos de ofender, ni es nuestro ánimo remotamente siquiera lanzar cargos gratuitos sobre ninguna persona: pero seamos francos, y confesemos que una

vez traída la cuestion á ese terreno, al cual hubiera ido á parar forzosamente por el camino que seguía, hubiéramos visto rechazarse concesiones solo en odio á los que las otorgaron, convirtiéndose este asunto en una lid apasionada y peligrosa que hubiera destruido para muchos años la posibilidad de volver á tratarlo, dado caso que de él se hubiese podido salir sin encontrar peligros de mas grave trascendencia. Esta es la verdad, tal cual se desprende de lo que hemos observado cuantos hemos seguido de cerca esta cuestion: ni añadimos ni quitamos nada: recordamos los hechos y deducimos de ellos consecuencias lógicas y precisas.

Pero abandonemos estas consideraciones que podemos llamar de política palpitante, y entremos en otro terreno que nos probará mas y mas la necesidad de la medida adoptada por el gabinete Lersundi. Es preciso reconocer, que pasados los últimos esfuerzos de la revolucion de Febrero, y vuelta la Europa á su estado normal, se han dedicado activamente todos los países al desenvolvimiento de sus recursos materiales y morales de una manera tal, que no parece sino que tratan de recuperar con ventaja el tiempo que perdieron en aquellos momentos de confusion y de vértigo. La Europa camina, pues, y camina muy velozmente en la actualidad, por la senda de las reformas: de manera, que si sobre el atraso en que hoy se encuentra España respecto de otros países, viniese á caer nuestra paralización actual, entonces justificariamos la creencia que algunos tienen de que el Africa empieza del lado acá de los Pirineos. ¿Cómo permanecer indiferentes ante semejante situacion? ¿Cómo prolongarla por esos escrúpulos de *puritanismo retrógrado* que tan de repente, y solo para la cuestion de ferro-carriles ha brotado en algunas inteligencias de la corte? ¡Bueno hubiera sido que para satisfacer sus deseos hubiésemos visto retardar por

muchos años la realizacion del único pensamiento vasto y fecundo en prósperos resultados que se ha concebido en nuestro país en la época moderna! ¡Vergonzosa página seria aquella en que quedase consignado este suceso, y terrible en el presente y en el porvenir la responsabilidad del gobierno bajo cuyo mando hubiese tenido lugar!

Las generaciones futuras habrian averiguado que todos los pueblos de España tenían la conviccion intima de que los caminos de hierro debian hacer cambiar rápidamente la situacion pública, esparciendo por todas partes el bienestar material, y aprovechando los innumerables recursos que la naturaleza ha dado á nuestro país, y que hoy se pierden sin explotar por la falta absoluta de rápidos y baratos medios de comunicacion: las generaciones futuras llegarían á saber que mientras en España hay provincias diezmadas por el hambre, y mientras la emigracion á la Argelia, á nuestras colonias del Asia, ó á los diversos puntos de América, aumenta las dificultades, la esterilidad y la miseria en esas provincias, en otras la abundancia de productos que no pueden encontrar mercado por falta de comunicaciones, viene á producir *la miseria de la abundancia*, reduciendo á las clases productoras á la mas aflictiva situacion: (1) las generaciones futuras aprenderían, que

(1) No podemos resistir al deseo de ofrecer á los oposicionistas de las concesiones algunos datos curiosos entre otros cien que pudiéramos presentarles.—Segun la *Estadística de la poblacion de la Argelia, su progreso y desarrollo y medios de estender la colonizacion*, por Alfredo Dupuitren—Paris—Imprimerie de Madame veuve Dondey-Dupré, rue Saint-Louis, 1851—la poblacion de la Argelia habia recibido en el último quinquenio diez y siete mil ochocientos españoles, la mayor parte de ellos naturales de las provincias de Murcia, Alicante y Almeria. Estos desgraciados, á quienes el hambre arrojaba de su patria, se presentaban allí, unos solos, y otros acompañados de sus familias, demandando trabajo de cualquiera especie: «y han sido hasta ahora, dice el escritor francés, los obreros mas sóbrios, mas aplicados, y que reciben un salario mas módico en la colonia.»—Este párrafo

cuando despertando de su letargo un gran pueblo, se avergonzó de la triste situación á que lo habían llevado pasados acontecimientos, y decidió salir de ella con toda la fuerza de su voluntad, que cuando varias empresas, estimuladas por la disposición en que veían los ánimos y contando con el apoyo de los capitalistas extranjeros, se lanzaban á rivalizar en prontitud y actividad para dotar al país de un vasto sistema de comunicaciones en un escaso número de años, se apagó todo el entusiasmo, se perdieron los recursos preparados, se borraron todas las esperanzas concebidas, porque un ministerio quiso satisfacer el deseo de una oposición ecsigente, y de una plumada destruyó ese porvenir de mejora, de abundancia y de bienestar que la Providencia había presentado al fatigado país. Tal hubiera sido el juicio inflexible de la historia sobre el gabinete Ler-sundi: tal la responsabilidad que este habría contraído de suspender ó retardar un momento mas el desenvolvimiento de esos planes gigantesco, en los cuales todos esperan y confían. La necesidad de resolver no podía ser mas apremiante: haberlo hecho en sentido contrario á las prescripciones de la conveniencia pública, hubiera

del folleto francés ayuda á esplicar, cómo en la pequeña provincia de Murcia en los años de 1848 y 1849 se dieron cerca de veinte mil pasaportes para el extranjero y para América, la mayoría de ellos para personas pobres.

Ecsaminemos lo que acontece en otras provincias. A la vista tenemos el *Regenerador Estremeño* de 29 de Julio último, que lamentáncose de la escasez de la demanda y del numerario circulante por la falta absoluta de comunicaciones y medios de transporte, manifiesta que una buena cosecha se hubiera considerado allí como el mayor castigo que la Providencia hubiera podido mandar á aquellos pueblos.

Por último: léanse las comunicaciones dirigidas desde la Mancha á algunos diarios de la corte en los dos últimos meses y se verá que en muchos pueblos de aquel territorio, se tiene que tirar el vino de la cosecha anterior para dar cabida al de la nueva, y aun se ha visto aprovecharlo en lugar de agua para amasar con él yeso y levantar edificios. ¿Qué valor tienen las declamaciones de los opositonistas ante semejante situación?.....

sido una falta de patriotismo y hasta de racionalidad: por eso el ministerio actual, obrando en el sentido del decreto de 7 de Agosto, ha satisfecho una necesidad apremiante del país, y ha ajustado su conducta en este asunto á lo que de él exigía y esperaba la situación presente de España.

Si de las razones que quedan espuestas deduce cualquiera la necesidad en que se encontraba el gabinete Lersundi de adoptar la medida cuyo ecsámen nos ocupa, medida que las circunstancias especiales de la nacion ecsigian imperiosamente, de la historia misma de esta cuestion desde el principio hasta el dia, deduciremos la popularidad que ha alcanzado la determinacion del gobierno.

En efecto: ha sido el de los ferro-carriles uno de aquellos asuntos notablemente populares, en los que toma la iniciativa la opinion pública, y en los cuales todo lo que toca hacer á los encargados de dirigir el país, consiste en no oponerse á los instintos salvadores del mismo y en aprovechar con oportunidad la feliz predisposicion de los ánimos. Ecsamínense las diversas concesiones cuya validez se ha combatido sin tregua ni descanso, y se verá que á todas ellas, ó cuando menos á su inmensa mayoria, han precedido las manifestaciones mas claras, mas espontáneas y mas luminosas de la opinion pública. En los diversos puntos del territorio español á los cuales afectaba la concesion de una línea, ha habido reuniones espontáneas de todas las clases y gerarquias sociales, para iniciar, promover, apoyar, robustecer y llevar á cabo con el mayor entusiasmo, ya la adquisicion de las concesiones por un particular, allí donde aun no ecsistia ninguna empresa, ya la pronta realizacion de las concesiones mismas, allí donde se habian otorgado por el gobierno superior. En unas partes se han reunido las diputaciones provinciales

para votar subsidios que los pueblos se han brindado á satisfacer con gusto y hasta con impaciencia: en otras se han suscrito por gruesas sumas los mismos pueblos; y las municipalidades, unidas con los mayores contribuyentes, han solicitado se les autorice para proceder á la venta de bienes de propios hasta en cantidad de muchos millones de reales, como ha acontecido en poblaciones importantes de las provincias de Sevilla, Cádiz, Málaga, Alicante y Murcia; en otras, las juntas de comercio, las sociedades económicas y las corporaciones mas competentes en el asunto por su ilustracion y su origen popular, se han apresurado á publicar memorias para convencer mas y mas al gobierno de la utilidad respectiva de cada concesion: en otras en fin, los ayuntamientos, con sus mayores contribuyentes, con sus diputados á córtés, con propietarios, comerciantes, labradores y artesanos, con todo lo mas notable que encierran en su vecindario, se han dirigido una y otra vez al actual ministerio para que no se perdiese tiempo ninguno, y para que cuanto antes tuviesen principio los trabajos en las líneas concedidas.

A este afan, á esta actividad del espíritu público, desconocida en España hasta el dia, á esta espontánea expresion de la voluntad del pais, han ayudado y correspondido los periódicos de las localidades y provincias, que sin distincion de partidos políticos han visto las cosas como eran realmente, y que alejados de las cábalas de las banderías de la corte, comprendieron la precision de ser el eco fiel de las necesidades y los deseos de la opinion pública, á la cual han rendido un verdadero culto, sosteniendo con firmísima constancia la opinion que al fin ha adoptado el gabinete Lersundi. A la vista tenemos, y los hemos repasado con orgullo, esos brillantes y patrióticos articulos escritos con la energia que dan la fé y la conviccion de las buenas

causas: á la vista tenemos esos trabajos que han aparecido en las columnas del *Comercio*, del *Nacional*, del *Contribuyente*, del *Porvenir*, del *Conciliador*, de la *Paz*, del *Correo de Andalucía*, del *Granadino*, de la *Constancia*, del *Valenciano*, del *Diario Mercantil de Valencia*, del *Alicantino*, del *Diario de Cataluña*, del *Coruñaés*, del *Despertador Montañés*, de la *Crónica vasco-navarra*, del *Regenerador Extremeño*, y de otros tantos periódicos que se escapan á nuestra memoria, y que uno y otro día y con un teson incansable que los honra, han defendido esta cuestion de los ataques de los oposicionistas, y han demostrado que los deseos universales del país consistian en que se llevasen á cabo las diversas líneas, bajo las cláusulas con que se otorgaron y sin dilacion de ninguna especie.

Tales han sido los votos de la nacion durante los dias de la lucha: cuando el gobierno puso término á esta con el real decreto de 7 de Agosto, la manifestacion del regocijo público ha sido tan universal como significativa: en todas partes la opinion pública se ha mostrado de una manera tal, que hasta algunos periódicos de la oposicion han tenido que confesar que se habian equivocado en la apreciacion del deseo general del país. Verdad es que otros han tenido á bien explicar el entusiasmo público atribuyéndolo á causas poco dignas: pero esta es cuestion aparte, que no se nos quedará por tocar. Baste dejar consignado con las pruebas incontestables de los hechos, que la medida adoptada por el gabinete Lersundi en la cuestion de los caminos de hierro, ha alcanzado la mayor popularidad.

Concluido este extremo, pasemos ya á ocuparnos en la última parte, de la conducta que en tan importante como debatido asunto han observado los oposicionistas.

PARTE CUARTA.

CONDUCTA DE LOS OPOSICIONISTAS A LAS CONCESIONES DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Los que sin tregua ni descanso han combatido contra las líneas de ferro-carriles concedidas hasta hoy, protestan repetidas veces que nada ha estado mas distante de su ánimo que el desacreditar estos medios de comunicación, cuya importancia y utilidad conocen, y de los cuales aseguran que quieren ver ampliamente dotado á su país. Pero una de dos cosas: ó se han dejado dominar por unos celos egoistas al ver que esta importante reforma se ha iniciado en España cuando ellos estaban fuera del poder, ó su conducta está en abierta oposicion con sus palabras. Si ellos quieren lo mismo que nosotros, que se hagan los ferro-carriles, y si lo único en que disienten es en la *manera* de realizar esta mejora, ¿cómo es que su única y constante ocupacion ha sido la de atacar en masa todo cuanto sobre este particular se ha hecho? ¿Cómo es que no han propuesto ni indicado sistema alguno que pudiera adoptarse con semejante fin? ¿Cómo es que han combatido sin distincion cuantas concesiones estaban hechas, y que no se han detenido á ecsaminar las diferentes bases de cada una de ellas?

Preciso es conocer que la cuestion de los caminos de hierro, de naturaleza puramente económico-administrativa, han querido hacerla política á toda costa, para impedir, ó cuando menos entorpecer y retardar por ese medio su ejecucion. Este es el misterio de la conducta de los que en Madrid tanto se han agitado contra las concesiones hechas hasta hoy: porque si como ellos aseguran, estriba el secreto de su comportamiento, por una parte en su amor á la mas estricta legalidad, y por otra en la conviccion que tienen de que lo que hasta ahora se ha hecho, lejos de facilitar, ha de retardar por mucho tiempo el quese lleven á cabo en España los caminos de hierro, bastaría les cor haber protestado solemnemente contra la ilegalidad que segun ellos envolvian las concesiones, y con haber anunciado el resultado negativo que estas iban á dar, dejando al tiempo la justificacion de sus palabras; pero entre esto, y poner toda clase de obstáculos á la marcha de este negocio, entre esto, y trabajar todavia despues de resuelta la cuestion, para que sobre las concesiones recaiga el descrédito en el estrangero, hay una distancia inmensa. Si tan ávidos de legalidad se encuentran, ¿no han hallado en la historia moderna de nuestro pais otro asunto que el de los ferro-carriles para ostentar su puritanismo? Si tanta sed de justicia les aqueja, ¿no han tenido otro ministerio que atacar que al actual, ni en otro asunto que el de las concesiones, cuando ni una sola ha hecho en la época de su mando? Si solo trataban de que quedasen á salvo las inmunidades parlamentarias ¿no habia otro medio mejor de hacerlo que lanzando esas acusaciones de inmoralidad sobre todas las concesiones? Si su ánimo era únicamente ilustrar al pais por medio de una discusion amplia y razonada ¿era la manera de conseguirlo lanzar las mas ofensivas suposiciones contra la prensa de las provincias y con-

tra una parte de la de la capital, solo porque no pensaba como ellos?

Digamos de una vez la verdad: creísteis que la cuestion de los caminos de hierro os proporcionaria un campo ventajoso donde esgrimir vuestras armas, y por eso habeis hecho de ella una máquina de guerra, dándole un carácter esclusivamente político, que nunca debió tener. Visteis que los concesionarios invocaban los derechos consignados en las respectivas estipulaciones, y entónces dijisteis: «apelamos del egoismo de los concesionarios para ante el gabinete Lersundi.» Visteis que el gabinete Lersundi no podia ni queria destruir las concesiones otorgadas, y entonces dijisteis: «apelamos de las intenciones que parece tener el gobierno, para ante el pais.» Visteis que el pais recibió con frialdad y marcado desden vuestra protesta, y entonces dijisteis: «apelamos del sentimiento estraviado de los pueblos para ante la prensa independiente.» Visteis que la prensa toda de las provincias y una parte de la de Madrid estaba contra vosotros, y entonces dijisteis: «apelamos de la prensa española para ante el tribunal de nosotros mismos.» Asi pues, gobierno, concesiones, concesionarios, pais, prensa, todo ha sido objeto de vuestras acusaciones, todo ha servido de blanco á vuestros tiros: cualquiera que no haya pensado como vosotros, ha merecido un anatema: unos han obrado obedeciendo á influencias desconocidas y bastardas; otros han procedido impulsados por el interés particular: estos se han dejado guiar por sus instintos de servilismo: aquellos se han equivocado por ignorantes y ciegos: aquí la falta de principios ha estraviado á los hombres: allá, la inmoralidad de los hombres ha despreciado los principios: solos vosotros habeis sido los sabios, los precavidos, los amantes de la moralidad, los depositarios de la opinion pública primero, los jueces

de ella mas tarde, los independientes siempre, los únicos que tenían derecho à hablar y à ser escuchados, en una palabra, vosotros habeis querido ser el pais entero antes de resolverse la cuestion, y mas que el pais despues que la cuestion se ha resuelto.

Pero os habeis equivocado lastimosamente, y à estas horas habreis ya comprendido cual era el deseo unánime del pueblo español: *«háganse los caminos de hierro»* ha sido la ecsigencia apremiante de la nacion, ecsigencia que si en un principio se ha manifestado unánime en la lucha que contra vosotros ha sido necesario sostener, despues se ha mostrado igualmente compacta en las manifestaciones de su agradecimiento y en la esplosion de la general alegria. Esa es la opinion pública, no la que equivocadamente invocaban tres ó cuatro diarios de la capital: esa es la opinion pública, no la que decian representar unos cuantos hombres que al abrigo de la cuestion de ferro-carriles formaron un cómodo parapeto de combate: esa es la opinion pública, libre, espontánea, entusiasmada, casi ecsigente à fuerza de conviccion, casi amenazadora à fuerza de deseo. Capitales de provincia, poblaciones de segundo y tercer orden, ricos puertos de mar lo mismo que ciudades interiores, pueblos mercantiles, agricolas y fabriles, diputaciones provinciales, ayuntamientos, sociedades económicas, juntas de comercio, mayores contribuyentes, hombres de todas posiciones, de todas categorias y carreras, periódicos de todos los partidos politicos, folletos, memorias sueltas, cuanto de mas valor, de mas ilustracion y de mas influjo encierran las provincias, todos en fin, han acudido al gobierno con un mismo deseo, espresado de esta ó aquella manera, todos le han pedido una misma cosa y todos han esperado con marcada ansiedad su resolucion sobre las concesiones otorgadas.

Jamás, puede decirse sin temor de ser desmentidos, jamás, en ningunas circunstancias ni para ningún objeto la opinion pública se ha mostrado tan unánime y tan decidida. Hasido una necesidad apremiante del momento que todos sintieron, y á la que todos han obedecido con el instinto de la propia conservacion: ha sido un grito general del país, que en valde trataron de ahogar en el centro de la monarquía los pocos que pensaban de diversa manera: ha sido una espresion fiel del deseo de España, que atendió en su justo valor el gabinete actual, rindiendo culto á la legalidad, á la justicia y á la verdadera opinion pública.

Protestamos solemnemente al concluir, que á nuestros ojos, esta cuestion nada tiene que ver con la política, y que ni remotamente siquiera hemos pensado en enlazarla con ella. No hemos tratado tampoco de hacer la apología de ninguna situacion, ni mucho menos mezclarnos en las tristes discordias de nuestros partidos. Junto á nosotros hemos visto combatir por esta causa, progresistas, moderados, conservadores y absolutistas: todos han hecho abstraccion completa de la cuestion de partidos y han creído que este es un asunto de interés material, que para nada se roza con esas otras cuestiones. En este sentido, entiéndase bien, hemos tomado la pluma para examinar el debatido y memorable proceso de los caminos de hierro. Cualquiera habria llevado á cabo este trabajo con mas acierto y mayor elocuencia que nosotros: ninguno, permítasenos creerlo, podria haberlo emprendido con mayor independencia ni mas buena fé.

FIN.

