



CIENCIAS,
LETRAS,
ARTES
É INTERESES GENERALES,

Toda la correspondencia se dirigirá expresamente al Administrador de la REVISTA DEL TERUEL, Teruel.
No se devuelven los originales.

La REVISTA se ocupará de todos los libros y demás publicaciones científicas y literarias que se remitan á la Direccion.

Los autores serán responsables de sus escritos.

Véanse los precios de suscripcion en la cubierta.

SUMARIO.

Crónica, por Ricardito.
Política y Administración, por Z.
La Conciencia, por D. F. de Asis Pastor.
Una velada en Monreal, por D. Gregorio Anechina.
La Cruz en que espiró Jesucristo, por don Eduardo Llanas, Escolapio.
La Virgen al pié de la Cruz, por D. José Zorrilla.
Discursos pronunciados por los Sres. Santa Cruz y Castel.
Miscelánea.—Anuncios, en la cubierta.

ADVERTENCIA.

Rogamos á los señores suscritores que se hallen en descubierto

con esta administración, que aprovechen la próxima venida de los comisionados de los ayuntamientos á esta capital con motivo de las operaciones del actual reemplazo, para remitir el importe de sus débitos por suscripción.

CRÓNICA.

EL resultado de la unánime protesta de Teruel contra el ministro de Fomento, Sr. Navarro y Rodrigo, quien después de afirmar que sostendría ante el Consejo de Ministros el au-

mento de subvención para el ferrocarril Calatayud-Teruel según le habían suplicado autoridades y corporaciones, hizo de su boca otra cosa enteramente contraria, no ha sido atendida como había derecho á esperar. Aquí ó allá quedarán los antecedentes para mejores días.

Que vendrán seguramente. Si Almería tiene hoy al ministro alcalde, también nosotros tendremos ministros que nos hagan justicia.

Ha sido declarado cesante don Serafín Cano, secretario que era del Gobierno civil de esta provincia. Desde el mes de Septiembre último residía en Madrid y cobraba aquí la nómina.

Como ésta anomalía
Encontrarás ciento cada día.

En otro lugar de este número pueden ver nuestros abonados los discursos recientemente pronunciados en el Congreso de los Diputados por nuestros distinguidos amigos los Sres. Santa Cruz y Castel, celosos defensores de los intereses generales de la provincia, con motivo de la discusión del proyecto de ley concediendo un aumento de subvención al ferrocarril de Linares á Almería. Vea y juzgue el país quiénes son sus verdaderos defensores y quiénes sus amantes platónicos.

Interinamente ha quedado encargado del gobierno civil de la provincia, el señor D. Guillermo Ruiz, Jefe de Fomento.

La Comisión provincial ha nombrado á D. Miguel Ibañez, médico de observación para comprobar los defectos y enfermedades de cierta clase que padezcan los mozos del actual reemplazo, y cuyas alega-

ciones han de ser falladas por aquella corporación. Con el mismo objeto ha sido nombrado por la autoridad militar el médico 1.º don Clemente Senác.

El Sr. D. Luis Urroz ha publicado, en hoja suelta, una tristísima lamentación con el epígrafe de «Claridades,» y en ella habla de algo, que ya pasó, referente al ferrocarril Calatayud-Teruel.

Si nosotros nos hubiéramos equivocado en el modo y forma que en este negocio se han equivocado los Sres. Urroz y Uguet, hubiéramos dado cuenta de nuestras gestiones alayuntamiento y á la que fué Junta gestora, siquiera por la representación que un día les dió; y despues, con la conciencia y el ánimo serenos, nos hubiéramos metido en nuestra casa para procurar recobrar con el trascurso del tiempo la autoridad perdida en este asunto.

Nadie pondrá en duda que dichos señores han hecho sacrificios considerables para llegar al resultado apetecido por el país, ni éste les negará, seguramente, su agradecimiento; y así como en la noche del 1.º de Febrero del último año regresaron de Madrid á Teruel entre músicas y grandes regocijos sin perder su natural continente, también volverán ahora, y deberán volver con tanta tranquilidad de ánimo como entonces aunque vengan en la semana de pasión.

Tengan ellos y nosotros y todos paciencia, porque no siempre se llega hasta donde se quiere.

Mi querido Ciruela: Te doy las gracias por las sonatas que me dedicas en tu instrumento, aunque sean desafinaditas y sin compás. Siempre satisface al amor propio

más hondamente escondido, el ser objeto de discusión entre cultísimos y finísimos y sapientísimos maestros como tú.

Cuando notes que en mis escritos faltan comas, pon todas las que te hagan falta; porque, aunque yo leo fácilmente largos periodos sin que me falte el resuello, debido sin duda, al vigor de mi infantil pulmón, no dejo de considerar que tú estás en otras condiciones y necesitas cierta preparación gramatical para llegar tranquilo al fin.

Siento mucho decirte que leyendo tus pasatiempos, he observado que de las tres potencias del alma te faltan ya las dos primeras y la última te engaña. ¿Cómo, sino, habías de llamar entidad subsiguiente á tu *santón* cuando ha sido y es el antecedente más funesto que ha tenido España, mendigando reyes por las córtes extranjeras en unas ocasiones; reconociendo en el Gobierno civil de Madrid la monarquía restaurada de D. Alfonso XII, en otras, y despues echándose á republicano revolucionario en el modo y forma que sabe la nación entera? ¿Has olvidado que este tu *santón* es el mismo que *in illo tempore* salió de Madrid llevando en su maleta diez mil fotografías del entonces candidato para rey duque de Génova, y que al llegar á Valencia y Barcelona con objeto de fabricar entusiasmo en favor de esta candidatura, fué tan estrepitosamente silbado, que tuvo que regresar á la córte tan corrido que perdió la carterera en el camino?

¿Cómo ha de ser subsiguiente entidad republicana tu *santón*, con más caras que Jano, si es el mismo que fué á buscar á D. Amadeo y á cuya virtuosa señora tanto desconsideró siendo *jefe de pelea* de

aquel cuarto poder del Estado llamado *Tertulia progresista*, inspirando artículos como *El Principe* y *La loca del Vaticano!* ¿Ignoras que cuando nos envió de gobernador civil á aquel sastre de Valencia que luego ascendió (por méritos de sus buenos melones) á Director de la Caja de Depósitos, y á quien poco despues Roschil regaló, no se por qué, el Huerto de los Capuchinos, de Valencia, no había más beatificación, ni más Dios único, como tú dices, verdadero é invariable por los siglos de los siglos que aquel que daba credenciales á quienes apénas sabian firmar la nómina? Y pasando un poquito mas adelante, tú que hablas tanto de puritanismos republicanos al mismo tiempo que autorizas *pistos burocráticos*, ¿no recuerdas aquel famoso anuncio del famoso Estebanez que de capitán expulsado del ejército fué convertido por obra y gracia del puritanismo y moralidad administrativa de aquellos tiempos en Gobernador y en ministro de la Guerra, no recuerdas, repito, el famoso anuncio fijado por su orden en la puerta de su despacho? Pues decía así: «El Gobernador no tiene destinos que dar, ni dinero, ni paciencia para sufrir las pretensiones é impertinencias de sus amigos y suplica á todos que le dejen en paz.»

Dí, amigo Ciruela, todo lo que quieras de los conservadores que devolvimos la paz y la tranquilidad á España y sus antillas. Ya estamos acostumbrados á vernos pintados como una especie de ogros que nos tragamos á los chicos crudos, despues el presupuesto entero de la nación y para postre la luna, el sol y todos los astros; pero, no nos hables de esas entidades subsiguientes, ni de esas beatificacio-

nes, ni de esos dioses invariables, porque creeremos que vienes de Bábía y has vivido allí muchos años.

No quiero terminar sin decirte que, efectivamente, muchas veces he ido, no á molestar á ciertos jefes, sino á que atiendan por el sueldo que el Estado les paga, las justas pretensiones de los pueblos con tanta soberbia tratados, que ciertamente ya se han acostumbrado á pordiosear y á pedir de merced lo que por derecho les corresponde.

Este sí que es el feísimo vicio de la ingratitud del déspota que cobra y traga para con el pobre ilota que suda, paga y apenas come.

Algo más me queda por decir; pero como dispongo de poco espacio y necesito mucho para dedicarlo á los discursos que puedes leer más adelante, lo dejaremos para la otra quincena, *Deo volente*.

RICARDITO.

POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN.

MUY en breve serán convocados los colegios electorales de Teruel y Albarracín para la elección de un diputado provincial.

Se nos dice que el comité fusionista, de acuerdo con D. César, gobernador hoy de Soria, piensa apoyar la candidatura adicta de D. Vicente Tarrat; pero, como entre los ministeriales reina un concierto que encanta, se asegura también que D. Manuel Gomez Alaestanté fusionista y todo como es, se halla resuelto á apoyar á D. Miguel Ferrer, representante político de Rodríguez y Rey cuando este era diputado conservador.

El Sr. Ferrer fué derrotado en las últimas elecciones generales; pero es un señor que, en vez de abatirse, se crece con las derrotas, y sería capaz de presentarse la centésima vez á la lucha, si Dios le diera tiempo para ser derrotado en las noventa y nueve anteriores.

¿A qué partido político se halla en la

actualidad afiliado el Sr. Ferrer? Suponiendo que sigue al lado de su patrono D. Francisco, de quien supimos dar muy buena cuenta, el Sr. Ferrer pertenece al partido liberal reformista. Al lado de Romero se encuentra Rodríguez y Rey y al lado de este suponemos al Sr. Ferrer y Albarracín.

¿Qué candidatura apoyará el gobernador que presida las próximas elecciones? Parece que debe apoyar al candidato fusionista designado por el comité del partido; pero tales anomalías ocurren y tan sencillo es para ciertas gentes cambiar de trajes y colores, que no sería imposible ni inverosímil que Ferrer consiguiera del elemento oficial el apoyo que ahora se le niega, á mi juicio, con razón.

Y en el caso, no probable, de que el jurisconsulto de Albarracín consiguiese una segunda acta, ¿continuaría desempeñando el cargo de magistrado suplente, incompatible, según la ley, con el de diputado provincial? Creemos que el Sr. Ferrer renunciaría al uno ó al otro antes de que reclamase el cumplimiento de la ley cualquier ciudadano español; pero es una creencia que no podemos fundar en el pasado, puesto que el Sr. Ferrer fué diputado provincial y magistrado suplente mas tiempo del que debiera.

De cuerpo presente se halla el ministro de Hacienda, víctima de la ruda elocuencia de Camacho, y el ministerio todo en el dintel de la muerte con herida calificada de necesariamente mortal que le infirió la votación recaída en el proyecto de ley sobre el arriendo de tabacos. El ministerio fusionista ha sufrido una grande derrota moral y á punto estuvieron los disidentes de conseguir mayoría absoluta de votos. Elementos valiosos de la mayoría se han declarado en abierta rebelión y no es posible que Sagasta continúe en el poder mucho tiempo despues que los presupuestos hayan sido definitivamente aprobados.

¡Triste destino el de D. Práxedes! Siempre concertando voluntades y suavizando asperezas para permanecer un día mas al frente del ministerio y siempre arrojado del banco azul por sus amigos, que en la oposición le reconocen como jefe indiscutible. O D. Mateo ignora por completo los medios de concordar voluntades y de imponer la disciplina, ó en la fusión hay pocos hombres que piensen del mismo

modo y miren con respeto y consideración á su jefe.

Sensible es siempre sucumbir á los golpes del adversario; pero mas sensible todavía perecer á manos de nuestro amigo, de quien tenemos derecho á esperar leal defensa en vez de ataque traidor.

¿Quién sucederá al Sr. Sagasta en el poder?

Dadas las circunstancias en que se encuentran los partidos monárquicos, no es difícil sospecharlo.

Como el ministro de Fomento despreciando las súplicas de la gran junta de que dí cuenta á los lectores de la REVISTA en el número anterior, se negó rotundamente al aumento de subvención para nuestro ferrocarril, D. Francisco Santa Cruz y Gómez, diputado por esta capital, pronunció en el Congreso un elocuente cuanto patriótico discurso, convenciendo á cuantas personas le escucharon de que las provincias de Teruel y Soria no podían ni debían ser de peor condición que la provincia de Almería y de que, al echar la casa por la ventana para construir el ferrocarril de la una, debía echarse la casa por la ventana para construir el ferrocarril de las otras.

Aunque no estoy suscrito á *El Diario de Sesiones*, tuve el gusto de oír la lectura íntegra del mencionado discurso hecha con entonación robusta por un querido amigo mio.

Si el ministro hubiese tenido algún interés por nosotros, es seguro que al contestar al diputado por Teruel, hubiese accedido á todo cuanto este pedía, porque estaba muy puesto en razón y muy conforme á la equidad. Pero Navarro y Rodrigo, desentendiéndose de los argumentos de Santa Cruz, que no podía contestar de un modo satisfactorio, aseguró, por decir algo, que el diputado por Teruel era el mayor enemigo que tiene nuestro ferrocarril. ¡Y se quedaría el ministro de Fomento tan orondo y satisfecho como si hubiese dicho alguna cosa interesante! De esta manera tan ladina y solapada salió el ministro del paso dejándonos sin ferrocarril hasta que Dios sea servido.

Apesar de los señores diputados, apesar de los señores senadores, apesar del señor obispo de Teruel y otras personas de valía, fué D. César Ordax trasladado á la provincia de Soria. Aunque ni el gobernador quería marcharse, ni los goberna-

dos podíamos consentir en perder á una autoridad de tan relevantes condiciones, y aunque todo el mundo hizo lo posible y lo imposible porque se revocase aquella orden ya publicada en la *Gaceta*, el señor León y Castillo se estuvo en sus trece dejando al gobernador y á sus numerosos amigos con un palmo de narices.

El señor Ordax nos recuerda al despedirse las vigiliass, sinsabores y desvelos que nuestro amor le ha costado.

Quien ignore todavía lo que ha sabido hacer por nosotros, tómesese el trabajo de leer la despedida que nos ha dejado impresa, y no tendrá corazón si no entona ditirambos, al ver palpable tan amorosa solicitud, tan acendrado cariño.

Con una sinceridad que le honra, enumera uno por uno todos los servicios prestados en la provincia de Teruel; y, si es posible que por vanidad haya exagerado sus servicios, tambien lo es que por modestia se haya dejado en el tintero aquellos que mas le enaltecen.

Durante su permanencia entre nosotros, no olvidó nada que pudiera fomentar nuestros intereses materiales y morales. Objeto fueron de su constante solicitud los pósitos, la administración municipal, las juntas locales de beneficencia, los profesores de instrucción primaria, la repoblación de montes y otro millar de bagatelas que tan abandonadas dejaron los gobernadores que le habian precedido. ¿Qué mas pudiera hacer por sus hijos pequeños el padre mas cariñoso?

Si mientras fué gobernador nada escapó á su cuidado, también, al tiempo de abandonar la provincia nos tuvo á todos presentes. No pudiendo despedirse en persona de todos y cada uno, mandó una carta al presidente de cada casino suplicándole se sirviera despedirle de la Junta y de los socios, del conserge y del potorro; pero, no siendo esto bastante, porque no todos en Teruel son holgazanes de oficio, se despidió de todos sus habitantes por medio de una proclama, en la cual enaltece lo bien que ha tratado nuestras cosas y se muestra agradecido á las innumerables pruebas de simpatía que le han dado la capital y la provincia.

Nuestro último gobernador se marcha satisfecho de nosotros y la provincia de Teruel queda contenta y satisfecha del mejor de sus gobernadores posibles. Díganlo sino el Ayuntamiento, la sociedad de Amigos del País, las juntas de Agricultura y Beneficencia, la Comisión provincial,

la junta de Instrucción pública y las corporaciones municipales de Alcañiz, Híjar y Valderrobres, que con la mayor espontaneidad le mandaron un voto de gracias ni solicitado ni eludido.

Bien se me alcanza que no todos abundan en mis ideas, que no todos participan de mi entusiasmo por el Sr. Ordax, por su administración y gobierno; pero esto ha sucedido en todos los tiempos y edades, y, como los grandes hombres que se hallan investidos de autoridad, no siempre pueden usar de misericordia, necesariamente han de ganarse el rencor y la ojeriza de aquellas personas y corporaciones á quienes trataron con más ó ménos dureza. Mas ¿qué importan unas cuantas cuerdas disonantes en un armonioso concierto de aplausos? El Cardenal Cisneros conserva una fama inmortal, aunque tuvo muchos enemigos su gobierno, y el Código legal de Las Partidas excita la admiración de los hombres de saber aunque no le faitan Aristarcos. Dudaríamos de las grandes condiciones del Sr. Ordax Avella, sino dejara enemigos en Teruel, siendo verdad que nunca falta quien envidie á todo aquel que se eleva sobre el nivel ordinario.

Dios conserve muchos años la preciosa salud de nuestro amigo y le colme de prosperidades por su comportamiento entre nosotros.

Z.

LA CONCIENCIA.

EXISTE este dón? Hay quien afirma que nó; yo creo todo lo contrario y tanto es así, que veo su existencia lo mismo en aquel que lo niega, aun cuando mucha seguridad tenga en su modo de pensar, que en quien esa negativa vea como una verdad, siendo un pensamiento á mi juicio erróneo.

Ahora bien, tenemos varios modos de entenderla: el juicio erróneo y el recto ó verdadero; de aquí nace precisamente la teoría exacta y la mal entendida ó falsa.

¡La conciencia! dón preciado, existe y existirá mientras haya humanidad. Yo mismo me he preguntado varias veces «que puede ser la conciencia» y siempre he venido á parar al mismo

punto de partida, es decir; que cuantas veces me he consultado, me lo he hecho considerar como un *deseo*: con esto, está dicho lo que á mi entender es la conciencia.

Este deseo trae consigo la satisfacción y tranquilidad de alma, en un caso, y el pesar y dolor que se apodera de nuestros corazones, en otro, aun cuando se quiera aparecer tranquilo á los ojos del extraño.

En el primer lugar y cuando una persona obrando con la sinceridad y franqueza que su inteligencia le dicta, expresa lo que su alma siente, aun cuando sepa que es en perjuicio propio, le queda la satisfacción de haber obrado conforme á su buen criterio y por lo tanto como consecuencia lógica, una tranquilidad de espíritu que le declara admirador de toda la humanidad.

En el segundo caso, cuando por pura hipocresía, ó á despecho de alguna mal interpretada pasión, oculta una persona hipócrita á otra sensata que anhela saber lo que pueda perjudicarle ó favorecerle, viendo y leyendo, en ese corazón noble un afán indefinido para emprender un camino derecho que se encuentra pendiente de aquella voz; si esa ilusión no ve conseguida esa persona sensata ¿qué puede quedar en aquel alma hipócrita?: un vacío profundo, un malestar inmenso, que constantemente le está remordiendo y le trae consigo el desasosiego y la incertidumbre propia de una acción mala que continuamente le está reprimiendo y acaba con su vida obligándole á cometer mil arbitrariedades, dejando cada vez mas negra su alma cubierta con la máscara de la infamia, como al criminal que pena sus delitos cuando llega el arrepentimiento.

De este juicio nace precisamente la teoría errónea y las versiones contrarias á la existencia de la conciencia, si bien, estas creencias no pueden atribuirse á otra cosa que á la ignorancia, porque con poco que las personas incrédulas se fijen, notarán, que la conciencia *es la regla interna de todas nuestras operaciones porque nos manifiesta su conformidad ó repugnancia con la ley; más aun; es la que raciocina acerca de la bondad ó maldad de nuestros asuntos.*

Pues bien, si examinamos punto por

punto este asunto veremos claramente, que existe ese dón subdividido, en *conciencia antecedente, consiguiente, recta, errónea, cierta, probable, dudosa y escrupulosa*; luego la conciencia existe, aun cuando se comprenda de distintas maneras.

Ahora veremos de decir algo sobre todo lo que á la conciencia se refiere.

Tenemos la *antecedente* que es la que nos hace raciocinar acerca de la moralidad de las acciones antes de su ejecución.

La *consiguiente* que tiene por objeto raciocinar acerca de la moralidad de las acciones despues de su ejecución.

¿Puede emplearse uno y otro criterio? Claro está, porque el primero es indispensable para no exponerse á la casualidad en un negocio mas ó menos importante, y el segundo para asegurarse más y más del acierto de las acciones despues de ejecutadas.

La *recta* nos presenta lo bueno, como bueno, y lo malo, como malo, y por el contrario. La *errónea* nos hace ver lo malo como bueno y lo bueno como malo. Dos conceptos opuestos, el primero que debe ser la norma de nuestras acciones y la segunda que necesita de la ilustración para salir del error en que se halla aprisionada.

Despues tenemos la *cierta* que, con la más completa seguridad de no errar raciocina sobre la moralidad de las acciones. La *probable* que piensa con algunos fundamentos que la inclinan hacia un lado, pero no tales que excluyan todo temor de errar. La *dudosa* que aparece suspensa sobre la moralidad de una acción, sin tener suficiente fundamento para calificarla de buena, ni de mala y por último la *escrupulosa* que se funda en razones frívolas, haciendo creer ó recelar que las acciones son malas aunque no lo sean.

Ya tenemos pues sentado que existe la conciencia bajo diferentes aspectos, si bien hoy, desgraciadamente, se prefiere en su mayoría la errónea, á la recta, siendo así que esta es la verdadera, la segura y la que trae consigo la sinceridad y el afecto, de acuerdo siempre con la educación personal, porque es indiscutible que, sin joya tan hermosa no podríamos vivir y si no ¿donde hay ser mas despreciable ni desdichado que aquel que, valido de la ignominia, que siempre va unida

á la ignorancia, comete toda clase de maldades perjudicando á un tercero, ya obrando con traición, ya haciéndole ver y creer cosas que puedan halagarle y llegue despues el día de un triste y fatal desenlace? ¿no es esto repugnante ante la sociedad? ¿no le llega día en que arrepentido de todo aquello que ha hecho, le remuerde y se le apodera una pasión que le priva hasta de la razón? Pues ese remordimiento es el de la conciencia errónea que, como arriba queda dicho, deja un vacío inmenso en el corazón, mientras la recta todo lo caracteriza, todo lo aclara, simboliza y trae consigo el afecto de aquellos mismos á quienes haya podido ofender, porque la sinceridad y la tranquilidad de espíritu lleva consigo la gala del perdón que toda persona sensata admira y comprende, como prisma de toda afección moral.

Pues en estas condiciones ¿quién puede preferir un martirio á una satisfacción? nadie, únicamente aquel que llevado de la ignorancia, se deja arrastrar por la senda del precipicio.

Nada mas hermoso que la conciencia; existe, como queda demostrado y entre todos los diferentes criterios debemos siempre inclinarnos á la *recta* despreciando todas las demás porque es la que encierra, afecto, sinceridad, tranquilidad, amor, delicadeza, educación y en una palabra todo el apego y simpatías de cuantos nos rodean. Con todas las demás creencias, no conseguimos nada mas que pesares, incertidumbres y una continua lucha de maldades que á mas de conducirnos al desprecio, llega día en que abrumados con ese malestar nos vemos cohibidos hasta del trato social.

F. DE ASIS PASTOR.

Madrid.

UNA VELADA EN MONREAL.



HA sido una velada espléndida. Con motivo del cumpleaños del señor D. José Maria Catalán, han venido á obsequiarle sus amigos de Molina, simpáticos jóvenes, entusiastas y amantes de francachelas, atraídos á Aragón por esa afinidad tradicional con que la ciudad del Gallo se distingue del resto de Castilla, para con este país clásico de la lealtad y la fran-

queza, y muy especialmente, por el carácter afable del Sr. Catalán. Alegres, bulliciosos, francos cual sus afines, los molinenses han venido á corroborar la tradición de su país para con este su vecino y naturalmente amigo.

Allá en los régios salones de los señores Catalán, de abolengo oráculo del buen gusto, ha tenido lugar la *soirée*, en la que ha reinado la franqueza y sencillez al par que el gusto y la abundancia. Allí se hallaba para satisfacer los cinco sentidos del más insensible, desde los lienzos de afamados pintores, estatuas, lunas costosísimas, biblioteca, trofeos de guerra y mil joyas artísticas de efecto el más pintoresco, hasta las bellas señoras con vistosos trajes ataviadas, las cuales dieron animación á la fiesta, en medio de la profusión de luces y el refinamiento de perfumes: desde los melodiosos y sentimentales acordes del piano, admirablemente ejecutados por el profesor Sr. Santacruz, hasta los armoniosos duos de los hermanos Obregón, quienes hicieron las delicias de la velada dejando oír su sonora voz por el espacio, apesar de impedir su repercusión la suntuosa tapicería. Todo despues de succulenta y variada cena, salpicada de brindis excitados por el delicado Jerez, y mucho más por el espíritu de fraternidad que á todos dominaba.

Al són de escogidas piezas ejecutadas por D. Cándido, se bailaron polkas y rigodones; se recitaron poesías, ingeniosas charadas, discursos y composiciones poéticas improvisadas: todo alusivo á la función de cumpleaños y á la unión y concordia que anima á molinenses y aragoneses, estrechados en funciones de esta naturaleza. D. Epifanio y sobrino dedicaron una sentida estrofa á la familia Catalán; D. Pelegrin pronunció discursos improvisados con serenidad y erudición, los cuales fueron muy aplaudidos; los Sres. Obregón fueron incansables en el canto, ya de romanzas, ya de árias y de himnos compuestos por ellos en unión del maestro pianista; D. Enrique recitó y leyó poesías muy sentidas, y demostró sabiduría y facultades oratorias, á la vez que la más esquisita galantería para con las damas; pero la improvisación monstruo del Sr. Catalán, D. José María, dejó á todos asombrados: extremadamente conmovido, fué infatigable en prosa y

en verso, ya correspondiendo á las cariñosas alusiones que todos le dirigian, ya haciendo la apología de las glorias nacionales comparándolas con las de los extranjeros, ya elogiando las espontáneas reuniones de esta naturaleza, en las cuales solo reina la armonía, olvidando en ellas todas las intrigas de la sociedad tal como hoy está constituida; pronunció varias veces la mágica palabra *libertad*, augurando á todos un brillante porvenir; haciendo, por fin, un resumen de cuanto se había dicho, y siendo el panegirista de las notabilidades artísticas y literarias que allí se habían reunido para rendir tributo á la amistad, la más sublime de las afecciones humanas, la cual tan entrañablemente profesa á todos. Fué calurosamente aplaudido y abrazado por los concurrentes.

D. Manuel, con esa jovialidad que le es característica, animaba á todos, procurando que de nada se escasease.

La función terminó á las cuatro de la madrugada, pues era tal el derroche, si así puede decirse, de cariño que por todos se demostró salir del fondo del corazón, que no había medio de separarse: hubo mil despedidas en prosa y en verso, y mil *adiós* siempre el último cada vez.

Allí, por el boato de la morada, se creía uno trasportado, por un efecto mágico á los soberbios salones de una capital; por los manjares y licores, á un bien surtido restaurant; por la música, el canto y la iluminación, á un teatro de ópera; por los discursos y poesías, á un ateneo; y por fin, el conjunto, por la sencillez, franqueza, sinceras demostraciones y ofrecimientos mútuos y protestas del más acendrado cariño, parecía encontrarse uno en esos *meetings* celebrados entre comisiones de naciones hermanas en prueba de fraternidad.

La *soirée* celebrada en Monreal, en la que tan obsequiados han sido los molinenses, dejará recuerdos indelebles en su corazón, pues así lo demostraban, deshaciéndose en pruebas de amistad y marchándose contristados por dejar las risueñas orillas del Giloca, y verse precisados á volver á la ciudad del antiguo señorío, aunque con propósitos vehementes de que no sea la última vez.

GREGORIO ANECHINA.

Monreal del Campo 22 de Marzo de 1887.

LA CRUZ EN QUE ESPIRÓ

JESUCRISTO.

No se conserva en su integridad material y en su pristina forma la Cruz sacratísima en que fué clavado y espiró, tras penosísima agonía, el Hijo de Dios. Durante los primeros siglos de la Iglesia, mientras duró el empeño de los Césares de ahogar en la sangre de los mártires á la inmaculada esposa del Cordero, el sagrado instrumento de nuestra redención, empapado en la sangre del Hombre-Dios, permaneció enterrado allá en el Calvario, juntamente con la cruz del buen ladrón. Enarbolado sobre el Capitolio por Constantino el Lábaro Santo, salida del misterioso retiro de las Catacumbas la Iglesia y llamada por Dios á regir los destinos de la humanidad, Santa Elena, madre del ilustre vencedor de Majencio, trasladóse á la Tierra Santa con objeto de buscar la sagrada Cruz que, según tradición constante y universal, allí había sido sepultada por los fieles, para evitar que los paganos la profanarían. Descosos estos de que el santísimo Leño en que murió el Redentor no fuera propuesto al culto público de los fieles, habían erigido sobre el sitio en que la Cruz se hallaba, haciendo mosa y escarnio de la misma, una estatua de mármol en honor y representación de la diosa Vénus, y esto había impedido á los fieles, durante la era de las persecuciones, exhumar y venerar al santísimo madero en que habían sido redimidos. Santa Elena, con la autoridad que le daba el carácter de madre del emperador, hizo derribar la lúbrica estatua de Vénus, erigida 180 años antes, y practicar excavaciones, que pusieron al descubierto tres cruces y la tablilla en que había sido escrito el famoso INRI.

Averiguada por milagrosa manera la verdadera Cruz de la Redención, que había de ser una de las tres halladas, y declarada su autenticidad por el obispo de Jerusalén, que presencié los milagros por ella obrados, la santa Emperatriz hizo construir una magnífica iglesia en el sitio que había ocupado el templo de la impúdica diosa, y en él colocó, dentro de riquísimo relicario de plata, una parte de la Cruz veneranda, y entregó

la otra á su hijo Constantino, quien para custodiarla dignamente, hizo construir en el sitio que habían ocupado los jardines de Heliogábalo la Basílica de Santa Cruz de Jerusalén. Desde entonces los fieles veneraron el instrumento material de la redención, ya en Jerusalén, ya en Roma, ya en otros templos de la cristiandad, á los cuales se fué concediendo reliquias procedentes de Jerusalén y Roma.

Mas en tiempo del emperador Focas, habiéndose apoderado de Jerusalén Cosroas, rey de los persas, trasladó desde el templo del Calvario á Persia la Cruz que allí había depositado Santa Elena, y en Persia fué detenida, hasta que 14 años después el emperador Heraclio, vencedor de los persas, rescató de Sirots, sucesor de Cosroas, el sagrado Leño, y con gran pompa y solemnidad lo restituyó á la iglesia edificada por Santa Elena. Allí permaneció hasta que la conquista de Jerusalén por los árabes mahometanos aconsejó á los cristianos dividir aquella sagrada reliquia y distribuirla entre las principales iglesias de la cristiandad. En Roma se conservó la reliquia principal, la que Constantino depositó en la Basílica de Santa Cruz de Jerusalén, reedificada por Benedicto XIV con plano de Gregorini, y cuyo altar mayor, adornado con cuatro columnas de coralina que sostienen el baldaquino, ha servido de reliquiario para la santísima Cruz desde la reedificación hecha por Benedicto XIV. También de Roma se han extraído en diversos tiempos partes de la sagrada reliquia, para que su culto fomentara la piedad cristiana en diversos pueblos del orbe católico. Y tanto se han multiplicado las reliquias del santísimo Leño, que apenas si se hallaría localidad alguna en que el culto cristiano se celebre, en la cual no se venere alguna partecita de la verdadera Cruz del Redentor del mundo.

El mismo empeño que la Iglesia ha puesto en dotar á todas las iglesias particulares de una reliquia del *Lignum Crucis*, á fin de que recibiera el culto directo de todos los redimidos por su mediación, ha dado margen á que los enemigos del Catolicismo criticáran el culto de la Iglesia católica, apostólica y romana. Al frente de los que han apelado á este recurso para combatir nuestras prácticas religiosas, hállase el heriesarca Calvino. Pretendía éste, llevado únicamente de

las apariencias, engañado por una observación superficial, y más aun acaso por su odio á la Iglesia romana, que el número de reliquias de la verdadera Cruz, veneradas por los católicos como auténticas, es tal y tan excesivo, que de reunir las en un solo acervo, formarían un volúmen cien veces superior al que puede racionalmente asignarse á la verdadera Cruz en que Cristo murió por la salvación de los hombres. Semejante afirmación debía producir efecto, y á ella habían de recurrir gozosos los enemigos de la Iglesia católica. Protestantes é incrédulos se ampararon de ella, y la repitieron á porfía, bien que sin comprobar su exactitud y sin que por las mientes les pasara la necesidad de examinar sus fundamentos. Además no podían sospechar que su aseveración, aunque gratuita, pudiera ser destruída por los hechos. Era, pues, un excelente tema de declamación contra las prácticas católicas, contra el culto de la Iglesia romana, que, á su decir, no podría justificar jamás su conducta en punto tan importante.

Y á la verdad, cuanto era fácil formular el cargo, tanto era difícil desvanecerlo. Cierto que los católicos podían exigir á sus adversarios que comprobaran el aserto que sostenían y que á ellos incumbía el deber de demostrar que el número de reliquias de la Cruz esparcidas por todo el orbe católico era superior al que racionalmente podía admitirse. Pero como siempre los adversarios de la Iglesia repetían su afirmación gratuita, la daban por valedera y fehaciente, y entonaban el himno de su fácil triunfo, quedando la Iglesia bajo el peso de los cargos que le hacían. Para desvanecer la objeción era preciso medir los innumerables fragmentos de la Cruz esparcidos por la redondez de la tierra, tener en consideración los que habían podido existir en los siglos anteriores y habían desaparecido, y demostrar que el total no podía exceder al volúmen probable de la Cruz en que Jesucristo exhaló su último suspiro. Pero ¿era realizable esta tarea? ¿Quién había de acometer tan improba empresa? Y con todo, era seguro que, de no realizarla, para así desmentir formal y solemnemente á los adversarios de la Iglesia, éstos continuarían afirmando bajo su palabra que los fragmentos de la Cruz venerados por los católicos constituían un volumen muchísimo mayor del que podía alcanzar la verdadera y auténtica Cruz de Jesu-

cristo, deduciendo de su conjetura, que presentaban como certeza inatacable, que pues no todos los *Lignum Crucis* podían ser auténticos, ninguno de ellos debía recibir el culto que la Iglesia les tributaba.

Afortunadamente ese trabajo de investigación está ya hecho y llevado á feliz remate. El hombre providencial que lo ha realizado es Mr. C. Rohault de Fleury. Nada ha omitido para que la verdad brillara en todo su esplendor. Con una paciencia invencible, con una constancia heroica, con una actividad insuperable, ha recogido, examinado y compulsado todos los testimonios de la historia y de la tradición que podían permitirle formular un catálogo suficientemente completo de todas las reliquias de la verdadera Cruz que se veneran y se han venerado en la Iglesia; ha examinado por sí mismo y ha dibujado por su propia mano, un número muy respetable de las hoy existentes, se ha procurado noticias auténticas de la mayor parte de ellas; y completando y aclarando su inmenso trabajo con otro análogo relativo á los santos clavos, al título de la Cruz, á la corona de espinas, á los santos sudarios y á los principales instrumentos de la Pasión y Muerte del Salvador, ha publicado el resultado de sus investigaciones en un magnífico volúmen, arsenal de erudición arqueológico-sagrada, que lleva por título: *Memoria de los instrumentos de la Pasión de Nuestro Señor Jesucristo*, y que ha dedicado al Sumo Pontífice.

En la imposibilidad de detallar las investigaciones hechas por Mr. C. Rohault, hemos de concretarnos á exponer sus conclusiones, lo cual es suficiente para poner de manifiesto la sinrazon con que Calvino y los incrédulos que han repetido sus afirmaciones han procedido. Resulta del trabajo de Mr. Rohault que el volúmen total de los fragmentos de la santa Cruz hoy existentes en el mundo católico es de cuatro millones de milímetros cúbicos, representándolo en número redondo. Dupliquemos, tripliquemos, cuadruplicemos este número á fin de que el volúmen por él presentado, y que ascenderá entónces á diez y seis millones de milímetros cúbicos, pueda contener las partículas del *Lignum Crucis* de que, á pesar de tan concienzudas investigaciones, no ha podido tener noticia nuestro ilustre investigador, y ni aún así llegaríamos á formar la décima parte del volumen que debió tener la Cruz de nues-

tro divino Redentor; la cual, según los cálculos minuciosísimos referidos en la obra de monsieur Rohault, debió por lo ménos alcanzar un volúmen de 178 millones de milímetros cúbicos. Y si el volúmen de las partículas hoy existentes no alcanza probablemente ni á la décima parte del volúmen verdadero; ¿qué puede importarnos el que, durante el rodar de los siglos cristianos, se hayan perdido notables fragmentos de la Cruz verdadera hallada en el Gólgota por la madre de Constantino? Si no pueden hoy autenticarse más allá de 4 millones de milímetros cúbicos, y debió tener un volúmen de 178 millones de milímetros, ¿con qué fundamento puede decirse que la multitud de fragmentos existentes en las diversas iglesias es excesivo y deponen contra la autenticidad de los mismos?

Bien se echa de ver que toda la fuerza de la argumentación de Calvino y secuaces radica en falaces apariencias, lo cual es suficiente para desorientar el criterio de las muchedumbres. Decidles á estos que en Roma se conserva un notable fragmento de la Cruz del Salvador, que todas las iglesias de Roma poseen partes más ó ménos considerables de la misma, que todas las catedrales católicas, que todas las iglesias parroquiales, que la mayor parte de las capillas y templos particulares pueden ostentar partículas del santísimo Leño; decidles que supongan reunidos todos esos fragmentos, que al acervo resultante añadan con la imaginación los trozos que se han perdido en el transcurso de tantos siglos, y creará el vulgo que la verdadera y real Cruz del Salvador no podía proporcionar un volúmen de madera tan grande como él allá en su interior se ha imaginado. Pero descendamos con Mr. Rohault al exámen é investigación minuciosa de todos esos fragmentos; midamos su verdadero volúmen, calculemos el volúmen total que reunidos nos darían, y no podremos dejar de asombrarnos al ver que hoy la Iglesia católica no llega á poseer la décima parte del Leño sacratísimo en que murió Jesús por el rescate de nuestros pecados. Ya ni la más ligera sombra de duda nos quedará sobre la autenticidad de las partículas de la Cruz expuestas al culto público de los fieles, y una vez más nos habremos convencido de que á la Iglesia católica sólo puede combatírsela en nombre de la ignorancia, de las pasiones ó del fanatismo; jamás en nombre de la verdad, de la vir-

tud y de los intereses racionales de la humanidad.

EDUARDO LLANAS, ESCOLAPIO.

LA VIRGEN AL PIE DE LA CRUZ.

*Stabat Mater dolorosa
Fusta crucem lacrymosa
Dum pendebat Filius.*

Velaba entonces el cielo
Su lumbré en opacas nieblas,
Y crespón de tanto duelo
Tendió la sombra en el suelo
Anchos pliegues de tinieblas.

Ni un pájaro por el viento,
Ni una fiera por la roca,
Ni entre el musgo amarillento
Asoma reptil hambriento
La desenterrada boca.

Ni el ronco mar á lo lejos
En sordo tumulto brama,
Vibrando en turbios espejos
Tornasolados reflejos
Que por la playa derrama.

Ni una brisa, ni un gemido
El aire pesado encierra,
Que doliente y abatido
Yace sin fuerzas tendido
Las alas contra la tierra.

Grupos de nubes impuras
En la alta region inmóviles,
Ciñen en bandas oscuras
La lumbré de las alturas
Con sus cortinajes dobles.

Ráfaga de luz sangrienta
El negro ambiente cruzando
Amaga pronta tormenta
Una natura alumbrando
Dormida ó calenturienta.

La rosa que el aura riza
Se dobla en el tallo seca,
Y de la hierba pajiza
Sostiene la raíz hueca
Campo estéril de ceniza.

Y del desierto á la entrada
En torpe paso el Jordán
Arrastra el Agua pesada;
Una con otra amarrada
Sin ruido las ondas van.

Y en los anchos arenales,
Por donde las ondas crecen,
Los penachos desiguales
Saludándolas no mecen
Palmas y cañaverales.

Todo entre sombras callaba;
El mundo en reposo inerme

Curioso se contemplaba,
Cual de despertar acaba
Un hombre, y duda si duerme.

Víanse al lejos enhiestas
Cerrando los horizontes.
En dobles hileras puestas,
Las enmarañadas crestas
De los escarpados montes.

Entre los troncos desnudos
Alzando las blancas losas
Los esqueletos agudos,
Sacaron de asombro mudos
Las calaveras medrosas.

Ninguno osó preguntar
Lo que era triste saber,
Ninguno acertó á dudar
Lo que salió á contemplar,
Y alcanzó temblando á ver,

Allí Adán el pecador
Asomó el gesto confuso
Mirando en su derredor;
De rodillas de pavor
Sobre la piedra se puso.

—¿Es esa mi raza...? dijo
Hiriendo la calva frente,
Y, llorando, se maldijo,
A su Dios mirando fijo
En un palo entre su gente.

Secos, vacilantes, flojos,
Malditos en él también
Los otros yertos despojos
Volvieron hácia Salén
Los sin luz cóncavos ojos.

Allá en la vasta llanura
Está la impía ciudad,
Como meretriz impura
Que falsa ostenta hermosura
Merced á la oscuridad.

Y el Gólgota misterioso
Levantado detrás de ella
Entre ufano y vergonzoso
Con un suplicio horroroso
Rota la frente descuella.

Estaba en honda agonía
Al pié de la cruz llorosa
La Madre Virgen María,
Y de la cruz afrentosa
El Hijo muerto pendía.

Desgarrado el santo pecho
Herido y alancado,
Y en el madero derecho
Desconocido y deshecho
El cuerpo descoyuntado.

Tan rasgadas las heridas
De ambos pies y de ambas manos,
Que cayeran divididas,
A no estar tan sostenidas
En brazos tan soberanos.

Y porque culpa tan fea

Ofrenda tan santa borre,
La hirviente sangre gotea,
Y en el peñasco en que corre
Avaro el viento la orca,

Allí por tierra postrada
Moribunda y desolada
La castísima María,
Con el suplicio abrazada
La ardiente sangre bebía.

Y parado el mundo entero
Asombrado la miraba,
Que sola en dolor tan fiero
A su Dios muerto lloraba
Al pié del santo madero.

—¡Ella llora, y yo pequé...!
Madre amorosa perdon,
Que yó lo crucifiqué,
Yo su sangre derramé
Y manché la creación!

Yo le robé de tus brazos
Sin respeto á su deidad;
Le até con estrechos lazos
Para arrancarle, es verdad,
Las entrañas á pedazos.

Y tú madre, en tu dolor
Mesándote los cabellos
Al verdugo matador
Tendiste los brazos bellos,
Demandándole favor.

Por templar su sed rabiosa
Tú, madre de Dios bendita,
Pálida la faz de rosa,
Te prosternaste llorosa
Ante la raza maldita.

No humana, de tigres fué,
Que si te vieron acaso,
Los hombres en quien pequé,
Cual brazo que estorba el paso,
Te apartaron con el pié.

¡Tú, hollada, Virgen así...!
¡Tú, que pisas de rubí
Vistosa, viviente alfombra,
Y besa el ángel tu sombra
Si pasa cerca de tí!

¡Tú, de estrellas coronada,
Del ardiente sol vestida
Y de la luna calzada
Tan triste y tan dolorida
Por raza tan condenada!

¡Tú llorando, Madre mía,
Cuando una lágrima tuya
El mundo rescataría,
Cuando el tiempo le concluya
En el postrimero día!

¡Tus ojos llorando tanto
Cuando al sol prestan su luz!
¡Oh, Madre, por tal quebranto
Que me salve á mí tu llanto
Al pié de la santa cruz!

Yo tengo un recuerdo de edad mas dichosa :
Tú, Madre amorosa, lo sabes tal vez.
Entonces alegre de afaes segura,
Soñaba ventura mi loca niñez.

Brindabame entonces la vida placeres.
No ví en las mujeres el mal del amor.
Reía y cantaba un día, otro día,
Y siempre el que huía toraaba mejor.

Que aun no me acosaban mis débiles años
Con duelos y engaños de vana amistad;
Aun no de mis horas de paz y esperanza
Rompió la balanza la estéril verdad.

El aire era un velo de ricos colores,
Brotaban las flores á impulso del sol;
La noche tranquila que en paz me velaba
Del cenit colgaba su torbio farol.

La vida era un sueño ligero y flotante;
Fingi delirante del mundo un jardín.
Creí que los días que pasan huyendo
Felices volviendo serían sin fin.

Entonces ¡oh Madre! recuerdo que un día
Tu sustragonía contar escuché:
Contábala un hombre con voz lastimera;
Tan niño como era postréme y lloré.

El templo era oscuro: vestidos pilares
Se veían, y altares de negro crespon;
Y en alta ventana meciéndose el viento
Mentía un lamento de lúgubre son.

La voz piadosa tu historia contaba;
El pueblo escuchaba con santo pavor.
Oía yo atento, y el hombre decía
«¡Y quién pasaría tamaño dolor!

«El Hijo pendiente de cruz afrentosa,
«La Madre amorosa llorándole al pié...»
El llanto audóme oído y garganta,
Con lástima tanta postréme y lloré.

La voz conmovida seguía clamando,
El viento zumbando seguía a la par;
El pueblo lloraba postrado en el suelo,
Cantaba tu duelo la voz sin cesar.

Mi madre á sus pechos mi pecho oprimido
Posaba gimiendo sus labios en mí;
Y yo, Santa Virgen, en son de querella
No sé si por ella lloraba, ó por tí.

Tu imagen estaba doliente á mis ojos:
Mi madre de hinojos oraba á tus piés;
Por quien lloró entónces mi pecho afligido
Ya nunca he podido saberlo después.

Mi madre tan jóven, tan bella y penada!
Mi madre adorada llorando también!
Perdon ¡oh María! soy hijo y la adoro,
Su aliento y su lloro quemaban mi sien.

Convulso, agitado, en ámbito estrecho
Latir en su pecho sentí el corazón;
El niño creía y oró al crucifijo...
El niño era hijo y ahogó su oración.

Há poco en mis horas de cuita y de duelo
Amparo en el cielo con ansia busqué;
Tu nombre me trajo mi fé solitaria,
Y en honda plegaria tu nombre invoqué.

Que yo también lloro mundanos pesares,
También tengo altares, y fé y religión:
Que el gozo y la risa que ostento en la frente
Del alma doliente la máscara son.

¡Ay triste! olvidado no ha le en mi abandono
Mas luz que tu trono, más paz que tu amor;
Y ciego, y perdido sin lumore y sin guía,
A tí te pedía llorando favor.

A tí que llorabas el día tremendo
Que viste muriendo al Dios de la luz:
¡Oh Madre! que el día de cuentis y espanto
Me salve tu llanto al pié de la cruz!

¡Madre mia! si en tu cielo
Se oye el murmullo mundano
Y mi cántico liviano
En su cóncavo sonó;
Si la estéril armonía
Llegó á tí del arpa loca,
Y los himnos que mi boca
Sacrílega murmuró;

Tiende los divinos ojos
¡Oh Madre! desde la altura,
Que es polvo la criatura
Cieno y nada encontrarás;
Que en la senda de la vida
Cada paso que adelanta
Más débil la torpe planta
Se acerca á su nada más.

Acuérdate, Madre Virgen,
Que allá en la niñez tranquila
Por tí la clara pupila
Con mis lágrimas nublé;
Que hubo un día en que escuchando
La historia de tus pesares,
Delante de tus altares
Acongojado lloré.

Olvídate que insensato
Sin curar de tus dolores
Canté profanos amores
Del arpa lúbrica al son;
Acuérdate que nacido
De flaca y terrena gente,
Tengo de tierra la mente,
Y de tierra el corazón.

Acuérdate, Madre mia,
Que nació niño y desnudo,
Y que hoy á tus pies acudo
Mi nada al reconocer.
Que mi lengua irreverente
Cambia en himnos inmortales
Los cánticos criminales
Que alzó delirando ayer.

Pues mi postrera esperanza
En tu noble amparo fijo.
Ruega ¡oh Madre! por un hijo
Al Dios que engendró la luz.
Y en aquel tremendo día
De justicias y de espanto,
Que me salve á mí tu llanto
Al pié de la santa cruz.

JOSÉ ZORRILLA.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Presidencia
del Excmo. Sr. D. Crisiano Martos.

Sesiones de los días 19 y 21 de Marzo.

Discursos pronunciados por los señores Santa

Cruz y Castel, con motivo de la discusión del proyecto de ley concediendo aumento de subvención al ferrocarril de Linares á Almería.

Leído el dictámen de la Comisión correspondiente sobre el proyecto de ley aumentando la subvención para la construcción del ferrocarril de Linares á Almería, y abierta discusión sobre él, dijo:

El Sr. **Santa Cruz**: Señores Diputados, el dictámen que se discute tiene por principal objeto unir la capital de Almería con la red general de ferrocarriles. En este caso se encuentra no solamente Almería, sino Teruel y Soria, y yo que tengo la honra de representar á Teruel, me disculpareis que por un momento distraiga vuestra atención y os moleste con algunas observaciones.

Si se tratará de unir á Almería con la red general, y esto fuera como principio de gobierno, que yo creo que no puede admitir que haya capitales que queden sin unir á la red general de ferrocarriles, bajo este punto de vista yo no tendría más que felicitar al Sr. Ministro de Fomento y á la Comisión, porque creo que es una obligación ineludible del Gobierno; pero al mismo tiempo creo yo también que esta obligación tiene cierto límite, porque aunque es verdad que no hay razón para que, porque estas provincias sean pobres, se queden desheredadas como están; creo que tampoco se puede exigir á los representantes de ellas que el Estado haga sacrificios superiores á los que sean necesarios para llenar este objeto, y por consiguiente que las líneas que se deben ejecutar han de ser las que con ménos longitud y con mayor economía llenen el objeto propuesto. Yo no sé bajo este punto de vista hasta dónde llenará estas condiciones el proyecto de la línea de Linares á Almería; pero indudablemente, con el interés que el Sr. Ministro de Fomento mira todas las cosas de su departamento, con el que indudablemente, y más especialmente tratándose de Almería, ha debido mirar este que nos ocupa, creo yo que podremos admitir que la línea de Linares á Almería sea la más corta y la más barata para unir á aquella capital con la red general de ferrocarriles.

Respecto de la longitud, no puedo yo en este momento entrar á discutirlo, puesto que para esto sería necesario que se hubieran hecho estudios, y confieso que, si se han hecho, yo no los conozco; pero por lo que he podido ver en el proyecto, dudo yo que reuna la condición de ser

la más barata, porque yo creo que habrá otros puntos á los que se pudiera unir el ferrocarril que partiera de Almería, sin necesidad de pasar por terrenos como los que tiene que cruzar para llegar á Linares, donde, según tengo entendido, hay pendientes que exceden del 2 1/2 por 100; las curvas son de poco radio, y los movimientos de tierras son en cantidad considerable. Como este proyecto se estudió hace mucho tiempo por algunos ingenieros de la inspección del Gobierno, y según mis noticias, sin que pueda responder de la exactitud, estos estudios demostraron lo costisima que era la línea, aquel proyecto quedó en tal estado.

Sin embargo, luego la Diputación, creyendo llenar uno de sus deberes, en lo cual reconozco que hizo perfectamente, mandó hacer este estudio. Este estudio se encuentra aprobado desde 1879, y está hecho por un ingeniero de caminos, que reunía indudablemente condiciones excepcionales, porque era el número uno de su promoción; y, por consiguiente, con estas condiciones es de suponer que se habrá hecho el estudio con toda la perfección posible; pero, á pesar de esto, ha resultado un presupuesto para el ferrocarril de Linares á Almería de 81 1/2 millones de pesetas; y, por consiguiente, resulta que el kilómetro sale á 364.000 pesetas. Creo yo que habría otros medios y otros trazados que pudieran ser mejores; pero repito que, puesto que este asunto lo habrá estudiado el Sr. Ministro de Fomento con el detenimiento que requiere, y por su iniciativa viene el proyecto, indudablemente, no habrá otra solución más ventajosa, y bajo este punto de vista no insisto.

Pero así como creo que el Gobierno tiene la obligación de atender á esta necesidad de unir á las capitales que hoy no lo están con la red general de ferrocarriles, porque no es justo que esas provincias que han estado contribuyendo para la construcción de las demás líneas estén incomunicadas, y además, porque el Gobierno no debe privarse de los medios que como tal necesita para atender á todas las provincias, me parece á mí que hubiera habido más equidad, si en vez de proponer el Sr. Ministro de Fomento el aumento de la subvención, única y exclusivamente para la línea de Linares á Almería, la hubiera propuesto para las otras dos capitales que se encuentran hoy en igual caso.

A esto tal vez se me diga que, por lo que se refiere á la provincia de Teruel, no se encuentra en iguales condiciones que la de Almería, y tal vez sea esa una de las razones que el Sr. Ministro de Fomento haya tenido para no incluir en este proyecto el ferrocarril de Calatayud á Teruel. Bajo este punto de vista, creo yo que la línea de Calatayud á Teruel, por de pronto, indudablemente, sin género alguno de duda, es la línea más corta que hay para unir á Teruel con la red general de ferrocarriles.

Y respecto de su presupuesto, que hoy existe aprobado con todas las condiciones debidas, resulta que es de 18 millones de pesetas próximamente; y por tanto, siendo su longitud de 129 kilómetros, sale el kilómetro á 141.000 pesetas. Por consiguiente, se ve que la subvención no debe tener la importancia que la que se pide para la línea de Almería, y como ya se han verificado dos subastas para la concesión del ferrocarril de Calatayud á Teruel, sin que en ninguna haya habido postor, me parecía á mí que demostrado ya que con la ley que se dió en 1885 no se puede llegar á este objeto, habría razón ya sobrada para que el Sr. Ministro de Fomento, al traer el proyecto de Linares á Almería, ya que antes no pudo traerlo, hubiera traído también el de Calatayud á Teruel. A esto tal vez me diga que la línea de Calatayud á Teruel se sacó dos veces á subasta y solo en una hubo postor, pero que por no haber hecho el depósito que marca la ley, el Ministro de Fomento, cumpliendo con ésta, declaró caducada la concesión. Es posible también que á esto se añada que se ha presentado en el Ministerio de Fomento alguna solicitud pidiendo la concesión de esa línea sin aumento de subvención, y de esto algo he oído yo hablar; pero esto lo podrá saber con más exactitud el Sr. Ministro; creo que, en efecto, se ha presentado una solicitud en la cual se pide la concesión de ese ferrocarril sin aumento de la subvención concedida por la ley de 1885 de 7 112 millones de pesetas, y esta solicitud creo yo que para que llevara alguna garantía, sería preciso que el peticionario justificara sus buenos deseos y medios de construir el ferrocarril, acompañando algún depósito.

Yo no sé si lo acompaña ó no; pero desde luego creo que si no lo hace, el señor Ministro de Fomento no dará importancia alguna á esa solicitud, y que, por

consiguiente, no servirá para el objeto que nos proponemos los Diputados de Teruel de que el ferrocarril se realice. Pero como la situación de Teruel es cada vez peor; como allí está muerto todo comercio, y puede decirse que es un mito, exigiendo este mal urgente remedio, y como en el preámbulo del decreto que el Sr. Ministro presentó á las Cortes referente al proyecto de Linares á Almería se decía:

«Imposible es ya que algunas provincias de España dejen de estar enlazadas por medio de líneas férreas.» Tales fueron las augustas palabras que las Cortes convocadas en 1.º de Junio de 1879 tuvieron la honra de escuchar á nuestro inolvidable Monarca Alfonso XII.»

Y algo más adelante dice:

«Hallándose en todo caso resuelto el Ministro que suscribe á agotar todos los medios legales hasta conseguir que Almería, Soria y Teruel queden enlazadas con el resto de España por medio de líneas férreas.»

Esta es una declaración terminante que desde luego creo que todos los representantes de Teruel y los de Soria agradecemos al Sr. Ministro, pero no creo que este ofrecimiento sea bastante para remediar sus males, porque allí se necesitan remedios pronto y eficaces; y si esa solicitud, como yo tengo entendido, se ha presentado en el Ministerio de Fomento hace ya bastantes días, creo que indudablemente á esta fecha el señor Ministro habrá procurado saber si el que la ha presentado está dispuesto á garantizar esa proposición con alguna cantidad por los medios que la misma ley de ferrocarriles indica. Yo declaro que tengo poca fé y poca esperanza en esta solicitud, porque desgraciadamente en el mismo ferrocarril de Calatayud á Teruel se ha visto ya el caso de que se ha anunciado la subasta, se ha hecho la postura, y, sin embargo, no ha podido el Sr. Ministro de Fomento hacer la concesión; y por esto, aun en el caso de que se presentaran todas las garantías, aunque se hiciera el depósito necesario para entrar en la subasta, como la ley de ferrocarriles no habla mas que de dos subastas, y ahora sería preciso anunciar la tercera, no sé hasta que punto el Sr. Ministro de Fomento se creará autorizado para hacer esta tercera subasta; pero aun en el caso de que el Sr. Ministro de Fomento se creyera autorizado para anunciar la subasta, sería preciso,

no solo que se garantizaran esos propósitos de construir el ferrocarril, sino que se exigiera, no solamente el 1 por 100 como depósito provisional, sino el 5 por 100, que es el depósito definitivo, con lo cual no creo que se coarta la libertad para ir á la subasta, puesto que la diferencia que hay entre el depósito provisional y el definitivo es de quince días, y el Congreso comprenderá que al que vaya de buena fé y tenga recursos, no le detendrá para ir á la subasta el que le exijan el 1 ó el 5 por 100, sino que si tiene medios estará dispuesto á hacer el depósito: pero repito que yo no me convenzo de que por este medio haya ferrocarril.

Me parece que el medio más práctico, ya que el Sr. Ministro de Fomento con un celo que le aplaudo, y con el interés que le inspira la provincia de Almería, ha acudido á remediar en lo posible las necesidades de aquella provincia y ha aumentado la subvención del ferrocarril de Almería á Linares, sería presentar otro proyecto pidiendo el aumento de subvención para la línea de Teruel á Calatayud. A esto es posible que se diga que hoy la línea de Calatayud á Teruel, por la ley de 1885, está subvencionada con 7 1/2 millones de pesetas, que esto alcanza al 41 por 100 del presupuesto, y que de dar á esta línea la misma subvención que se da á la de Almería, ó sea la de 100.000 pesetas por kilómetro, resultaría para la línea de Calatayud á Teruel una subvención de 12 1/2 millones de pesetas, ó sea un sesenta y tantos por ciento del presupuesto, y que esto es excesivo.

Yo no sé hasta qué punto puede tener fuerza este argumento, porque para saber si efectivamente la tiene sería preciso entrar en la cuestión de presupuestos. El presupuesto de la línea de Linares á Almería, ya he dicho en qué condiciones está hecho, y teniéndolas en cuenta se puede asegurar que es un buen proyecto y un buen presupuesto. En cambio el presupuesto de Calatayud á Teruel está hecho por los años de 60 á 65, y estudiado el proyecto por un señor D. Francisco Herrer y Marco, á quien no quiero ofender en manera alguna en lo más mínimo, al cual no quiero dirigir reconvencción alguna, pero, que en mi concepto no tiene título ninguno oficial para esta clase de asuntos, debiendo por lo tanto suponerse, ó mejor dicho asegurarse, que

el ferrocarril de Linares á Almería tiene un buen presupuesto, y el de Calatayud á Teruel no tiene un presupuesto hecho como Dios manda. De aquí resulta que si los presupuestos de ambas líneas no están en igualdad de condiciones, no podemos de ninguna manera tomar este tipo de presupuesto para hacer los cálculos.

Por otra parte, yo creo que no es este el momento ni la oportunidad para discutir aquí si la subvención es un tanto por ciento más alta ó más baja en un ferrocarril que en otro, si la subvención por kilómetro resulta mayor ó menor. Aquí el hecho concreto que se debe tomar como base de discusión es el de que el Gobierno reconoce la obligación, la necesidad en que está de que las tres capitales de las provincias de Almería, Soria y Teruel queden unidas á la red general de ferrocarriles. Creo que en este punto estamos conformes el Gobierno y los representantes de esas provincias; y siendo esto así, la consecuencia natural y lógica es buscar el medio más adecuado para conseguirlo, sin discutir si una necesita el 1 por 100 y otra el 4 para ver satisfechos sus deseos. De todos modos siempre resultará el hecho indudable de que para poner á Almería en comunicación con la red general de ferrocarriles se necesita una longitud de trazado de 308 kilómetros, mientras que para poner á Teruel en comunicación con esa misma red general se necesita tan solo una longitud de trazado de 130 kilómetros, es decir, menos de la mitad de longitud que en la línea de Linares á Almería. De este hecho indudable resulta que cualquiera que fuese el tipo de subvención que se adoptara, el sacrificio que el Estado se impusiera para poner á Teruel en comunicación con la red general de ferrocarriles sería mucho menor que el que habría de imponerse para poner á Almería en comunicación con esa misma red general.

Esto, creo yo que es lo que al Gobierno le importa, y bajo este punto de vista, puede asegurarse que la provincia de Teruel está en mejores condiciones que Almería para ser atendida por el Gobierno. Por esto creo yo que el Sr. Ministro de Fomento, ya que en este dictamen no puede tener cabida lo que yo pretendo, no tendrá inconveniente en presentar otro proyecto de la ley con las mismas bases que éste y en la forma que le parezca conveniente, con relación á la línea de Calatayud á Teruel.

Lo mismo el Sr. Ministro de Fomento que la Comisión y que los representantes de la provincia, han comprendido la necesidad de realizar esta unión de Almería; y así también lo ha pedido la opinión pública en dicha provincia. Pues lo mismo sucede en la de Teruel, puesto que, según mis noticias, tanto las Corporaciones oficiales como todas las autoridades y casinos de todas clases y de todos los colores políticos, como el Señor Obispo, como el comercio, y como todo el mundo, se han dirigido en una ú otra forma al Gobierno de S. M., haciéndole presente su deseo; no de que se llegue á una subasta, sino de que se haga lo que allí se cree que es práctico y positivo; y un Gobierno tan liberal como el que hoy rige los destinos del país, y que en tanto estima las manifestaciones de la opinión pública, no puede desatender esas que allí se han hecho de una manera tan cumplida, tan unánime y tan espontánea, no solo en la capital sino en los pueblos interesados en la construcción.

Creo, por tanto, que el Gobierno atenderá el ruego que tan repetidamente le han hecho esos pueblos. Yo siento muchísimo no ver en el banco de la Comisión más que á uno de sus individuos, y sobre todo, siento que esté ausente su digno presidente, el Sr. Castelar, porque yo no dudo que el Sr. Castelar, después de las muestras de deferencia, y de las consideraciones que le han guardado los aragoneses debe tener un grandísimo interés en complacer á esta provincia. Si estuviera presente yo me dirigiría también á S. S. rogándole que, puesto que todos los Diputados de las provincias aragonesas deseamos la construcción pronta y eficaz del ferrocarril de Teruel, él, que al parecer goza de tanta influencia cerca del Gobierno, como lo han reconocido los individuos de la Comisión al nombrarle su Presidente, pusiera en juego esa influencia en favor de la provincia de Teruel, y nos ayudara á todos nosotros á recabar del Gobierno para este ferrocarril el aumento de subvención que se concede al de Almería.

El dictámen que se discute es completamente igual al proyecto presentado por el Sr. Ministro de Fomento, y en uno y otro se dice que se declaran subsistentes las leyes de 6 de Febrero de 1880, y de Junio de 1882 y 30 de Mayo de 1885. Pues bien; la ley de 1885, hecha para

este ferrocarril de Linares á Almería, dice textualmente:

«Queda autorizado el Gobierno para aprobar en el trazado de este ferrocarril las variaciones que mejoren sus actuales condiciones y acortando su longitud y aproximándolo á centros de producción y riqueza, y aumentando la subvención por kilómetros, siempre que el total no exceda de las 18.503.100 pesetas asignadas en la citada ley.»

Esta ley se declara subsistente por el proyecto que ha presentado el Ministro y por el dictámen de la Comisión; pero á mí se me ocurre la idea de, si después de esta amplia autorización, si después de todas las variaciones que se pueden introducir en el proyecto, podrá calcular nadie por dónde ni cómo va á ir la línea de Linares á Almería; mucho más, cuando las condiciones del terreno, según he dicho antes, los pocos datos que he podido obtener, y no conociendo el terreno, no permiten grandes alteraciones, y todo lo más, al ver el proyecto de los ingenieros del Gobierno y de la inspección del ferrocarril de Sevilla, á quien se encargó este servicio, por el proyecto que formaron al ver el coste de este ferrocarril, cuando la Diputación de Almería encargó los estudios al Sr. Trias, este señor procuró reducir en todo lo posible el coste de este ferrocarril; y aunque de esto no puedo responder, y por esto precisamente es por lo que antes había pedido yo los expedientes de las dos líneas, creo yo que hay alguna imposibilidad para que, no solamente no se modifiquen las pendientes que ya tenía el proyecto, sino que se aumentan mucho más. Por lo tanto, aparte de que aunque haya reducción en la longitud, lo cual yo no veo posible, no creo fácil que se reduzca, y sin embargo se le abona la subvención total, y creo yo que, más bien en lugar de acortamiento podrá haber mayor longitud, resulta que con estas la explotación de la línea, á mi juicio, ha de ser costosísima.

Como yo participo de la opinión de que el no tener postor el ferrocarril de Almería, como no lo tiene el de Calatayud á Teruel, y como tampoco lo tiene el de Soria, no es porque la subvención sea mayor ó menor, aunque indudablemente influya, sino porque todo el que estudie el negocio se ha de convencer de que, aunque pudiera tener mucha ventaja en la construcción la había de perder en la ex-

plotación; de aquí que yo sintiera pronosticar que, á pesar de las subvenciones que hoy se concedan á la línea de Linares á Almería, y á pesar de la autorización que ya he dicho da la ley de 1885 para hacer toda clase de alteraciones, y yo creo que hasta para hacer un proyecto nuevo, yo no sé si, aun con la subvención que hoy tiene de 30 millones de pesetas que por este proyecto se le conceden, el día de la subasta tendrá postor; yo me alegraré de que eso suceda, y no solamente de que lo haya; sino de que cumpla, que es aquí lo expuesto. Pero es posible que, aunque el Sr. Ministro y el Gobierno se decidieran también á conceder á la línea de Calatayud á Teruel igual subvención, llegara la subasta, y, ó no hubiera postor, ó éste no cumpliera el contrato. Y así yo creo, puesto que el Gobierno dice que está resuelto á agotar todos los medios que en su mano estén para que estas tres capitales queden unidas á la red general de ferrocarriles, que sería mucho más práctico el aprobar un proyecto de ley en la forma que el Gobierno creyera conveniente, por el cual á estas líneas se les asegurará un mínimo de interés; es el sistema que se sigue en todas partes; y aun cuando no se ha establecido para la Península, se ha establecido este sistema, según he podido ver, para los ferrocarriles de Ultramar.

Yo no sé si este medio parecerá eficaz ó no al Sr. Ministro de Fomento; pero yo creo que, de todos modos, lo mismo para la línea de Almería, si desgraciadamente, á pesar de los esfuerzos del señor Ministro de Fomento, no se llega á construir, que para las líneas proyectadas en esas otras dos provincias desheredadas sucederá lo mismo, y yo quisiera que el Sr. Ministro de Fomento, si tiene á bien contestar á estas desaliñadas observaciones, me dijera si llegado este caso, pudiera tener alguna esperanza de que se hiciera la concesión en esta forma. Y como veo también que en el proyecto del Sr. Ministro de Fomento, lo mismo que en el dictámen de la Comisión se dice: «El Ministro de Fomento anunciará, desde luego, la subasta del citado ferrocarril de Linares á Almería, en un término que no bajará de cincuenta días ni excederá de noventa,» yo supongo que en el ánimo de la Comisión, lo mismo que en el del Sr. Ministro, estará que esa subasta se anun-

cie con las condiciones que marca la ley general de ferrocarriles, y, por consiguiente, que al anunciar la subasta se exigirá al que quiera presentarse á ella el 1 por 100 del presupuesto como depósito provisional.

Pero como ha sido preciso hacer una ley especial para este caso, y como la subvención, por más de que yo tengo mis dudas de si será suficiente ó no para que haya postor con verdaderas garantías y medios para realizar el proyecto, representa, sin embargo, una suma tal que puede dar lugar á que, por equivocación de cálculo, ó por cualquier otro motivo, se presentara á alguien á la subasta y tuviera para hacer el depósito provisional sin tener luego medios de llevar á cabo la construcción de las obras, yo digo que si se tratara de la ley general, no habría discusión, porque la ley es terminante; pero tratándose de una ley especial, yo creo que el interés de la provincia, y el interés mismo del Sr. Ministro como Diputado de la provincia, y además como Ministro de Fomento, es que real y positivamente se haga esta línea. Yo creo que no estaría de más el exigir aquí, en vez del 1, el 5 por 100 como depósito para ir á la subasta, porque, repito lo que antes he dicho, el que se encuentre con fondos para ir á la subasta y tenga garantías y seriedad bastante para llevar á cabo las obras, lo mismo le da hacer el depósito en el acto que á los quince días, que es cuando marca la ley. Esto no retrae á nadie, y á mi modo de ver sería la mayor garantía para que real y positivamente se hiciera la línea.

Creo que ya he molestado bastante al Congreso; y como ya he expuesto las principales consideraciones que me han movido á tomar la palabra, y como creo que he cumplido el deber, para mi ineludible como representante de la provincia de Teruel, de llamar la atención del Gobierno sobre este punto y reclamar la justicia y la equidad que creo reclama el caso de que siendo iguales las circunstancias de las provincias de Teruel y Almería, se haga con Teruel lo que se hace con Almería, yo concluyo manifestando al señor Ministro que la provincia de Teruel no puede esperar más, que está en la última necesidad, y por consiguiente, que sea aumentando la subvención, sea por otro camino que yo no puedo prever en este momento, por cualquier modo

que sea, resuelva esta cuestión en términos de que en un plazo brevísimo asegure, en cuanto es posible asegurar esto por un Sr. Ministro, la pronta construcción del ferrocarril de Calatayud á Teruel.

El Sr. **Santa Cruz**: En la sesión pasada, mi amigo particular y político el Sr. Cárdenas, se dió por aludido al citar yo la ley del 85, y me creo en el deber de recoger algunas de las apreciaciones que con este motivo hizo S. S.

El Sr. Cárdenas, con la elocuencia que le es propia, con la brillantez que le distingue, y teniendo además una base para ello, nos pintó aquí el porvenir que podría tener la provincia de Almería despues que el ferrocarril de Linares á dicho punto se construyera, y nos hablaba de la contribución que se paga en aquella provincia, el aumento de población y de otras cosas por el estilo. A mí me falta la base para hacer lo mismo respecto á la provincia de Teruel, pues aunque pudiera expresarme con la facilidad que lo hace el Sr. Cárdenas, la provincia de Teruel, lejos de haber aumentado su población, desgraciadamente ha disminuido, casi estaba por decir en la mitad en estos dos últimos años; y respecto á contribuciones paga más de las que puede, hasta el punto de que hay muchos propietarios que por no poder pagar están en la misma situación que se encuentran los de otras provincias.

Hablaba el Sr. Cárdenas de falta absoluta de carreteras y de ferrocarriles, y sobre esto tampoco tenemos nada que echarnos en cara, porque la provincia de Almería no tendrá ninguno, pero en igual caso se encuentra la de Teruel.

Que se prestó un gran servicio á la provincia con la ley del 85, que facilitó en gran manera que aquella población tenga ferrocarril. Mi ánimo no fué en lo más mínimo, al citar esa ley, hacer cargo de ninguna especie á mi amigo particular y político, y si me fijé en ella, fué por la latitud que da á las variaciones que se pueden introducir en el proyecto. A propósito de esto, sostenia el Señor Cárdenas que la explotación de ese ferrocarril sería fácil y produciría rendimientos; y aparte de que S. S. es muy conocedor de la provincia, y por consiguiente, de aquel terreno, yo solo me permitiré decir que, sean las que

quieran las variaciones que puedan hacerse en el proyecto definitivo y en la construcción, indudablemente tiene que cruzar la divisoria, y para que cruce, siendo el desnivel que hay bastante pronunciado desde los puntos extremos al punto culminante de la divisoria, aunque se elija el más bajo de ella, no quedan más que dos caminos, ó un gran desarrollo al trazado, en cuyo caso se aumentaría la longitud de la línea considerablemente, ó un aumento en las pendientes.

Si se adoptara el primer medio que no sé si el terreno lo permitirá, puesto que no basta el deseo del que haga el proyecto, sino que es preciso que el terreno se preste á ello; pero dando por supuesto que el terreno se prestara, creo que resultaría que la subvención en vez de aumentarse disminuiría por cada kilómetro.

Pero yo creo que sería más práctico y, á mi juicio, creo que sería la solución adoptable, el aumento de las pendientes. Bajo este supuesto, como ya dije el día anterior, dado que el proyecto está hecho con pendientes de 2'50 por 100 en bastante longitud, y que, segun he podido ver en el poco tiempo de que he dispuesto en el extracto del expediente, cuya remisión agradezco al Sr. Ministro de Fomento, aunque me hubiera alegrado que al mismo tiempo que el extracto del expediente hubiera remitido el proyecto, está autorizado S. S. por el informe de la Junta consultiva para permitir el aumento de las pendientes hasta el 3 por 100, por poco que se entienda de estas materias se ha de comprender fácilmente que la explotación, sobre todo en la parte del cruce de la divisoria, ya sea por un lado, ya sea por el otro, con unas pendientes de este género, habrá de traer consigo un gasto grande en la tracción; y como naturalmente esto ha de influir como elemento principal que es en la explotación, creyendo yo de buena fé que indudablemente en alguna parte del trayecto, puesto que en todo ha de permitirme el Sr. Cárdenas que no crea como S. S. que tendrán grandes productos; pero, en fin, en la parte del trayecto que esto suceda, no creo yo que haya posibilidad de establecer una explotación barata en un trazado que tiene estas pendientes. Al mismo tiempo que las pendientes son de 3 por 100, las curvas son de 300 metros la mínima, que

son las más, y para ser completamente exacto debo decir que hay algunas de 250 metros.

En cambio el proyecto de Calatayud á Teruel está hecho en unas condiciones completamente distintas. En esta línea de Calatayud á Teruel el radio mínimo de las curvas es de 500 metros, de las que no tiene más que cuatro de este mínimo de radio. Las pendientes máximas de la línea son 12 milésimas, pero pendientes de esta clase no existen más que en una longitud de 5 kilómetros de los 130 que tiene la línea, y además, únicamente, la sexta parte del trazado está en curva; lo demás está en línea recta.

De aquí se deduce que la explotación de esta línea no ha ser muy costosa; pero, á pesar de esta condición, que yo reconozco, se ha dado el caso ya de haberlo sacado á subasta, con la subvención que hoy tiene, y no haber habido postor. Almería, en efecto, tiene, como ha manifestado mi particular amigo el Sr. Cárdenas, elementos de riqueza que más tarde ó más temprano, pueden dar vida á ese ferrocarril; pero la provincia de Teruel desgraciadamente no cuenta con estos elementos; y por consiguiente, yo creo que el Gobierno está en el caso de prestaría todo el auxilio que sea necesario para la construcción de su ferrocarril.

También hablaba el Sr. Cárdenas de la riqueza minera de la provincia de Almería. Indudablemente, tiene importancia y puede ser con el tiempo un elemento de un gran auxilio para el sostenimiento del ferrocarril; pero en esta parte también la provincia de Teruel tiene gran riqueza minera y un subsuelo de grandes condiciones, puesto que hay muchas minas, entre ellas las de carbón de Utrillas, las de azufre y las de hierro de Ojosnegros, y otras cuyo hierro es de tal naturaleza, que se presta para ciertos objetos de industria por su gran ductilidad.

Pero esta cuestión de las minas, con relación á los caminos de hierro, es un círculo vicioso, puesto que se dice por unos: el ferrocarril no puede construirse sin la explotación de las minas, y por otros que las minas no se pueden explotar mientras no haya un ferrocarril, y los dos extremos son ciertos. Por consiguiente, por alguna parte hay que empezar, y yo creo que la necesidad más apremiante es que el Gobierno atienda á la de unir la capital con la red general.

Yo creo que la cuestión del ferrocarril es la primera que ha de resolverse; de este deseo participa lo mismo la provincia de Almería que la provincia de Teruel, pues así llegaría á adquirir cierto desarrollo la riqueza minera, que más tarde podría servir de alimento para el ferrocarril, aunque en esto también habría su diferencia entre la provincia de Almería y la de Teruel, puesto que, como es natural, como el mismo Sr. Cárdenas decía, la exportación en la provincia de Almería, que es de gran cantidad, va hácia los puertos; yo comprendo que en Linares, y en todas las minas que se encuentren en sus inmediaciones, envíen sus productos á los puertos; pero las que se encuentran dentro de la provincia de Almería creo que no los han de enviar hácia el interior, y por tanto no han de contribuir á aumentar el tráfico de este ferrocarril, mientras que en Teruel no sucederá esto, sino que la salida natural de los productos de sus minas será por el ferrocarril.

Yo agradezco al Sr. Cárdenas los buenos deseos que le animan respecto al ferrocarril de Teruel, y celebraría que la Comisión y el Sr. Ministro de Fomento tuvieran los mismos deseos y atendieran á esa provincia. Celebro asimismo ver en el banco de la Comisión y presidiéndola á una persona que tiene simpatía por los aragoneses, y, por tanto, le ruego nos ayude para que se conceda á Teruel lo mismo que se concede á Almería.

Con esto creo que he contestado á las observaciones del Sr. Cárdenas, y no tengo más que decir.

El Sr. Santa Cruz:

Señores Diputados: mi impresión al levantarme después de haber oído al Sr. Ministro de Fomento, debo decir que no puede ser más triste. Ya lo oís, los representantes de las tres provincias de Teruel, Zaragoza y Valencia, el ferrocarril no se hará; no hay esperanza.

Pero en fin, aunque sea bajo esta triste impresión y aunque esté solo, como decía el Sr. Ministro de Fomento al principio. (*El Sr. Ministro de Fomento: Su señoría me lo ha dicho á mí.*) Y yo lo confirmo desde este sitio; voy á ver si puedo hacerme cargo de

los principales puntos que ha tocado su señoría.

Dice S. S. que me interesa el ferrocarril. Yo, señores Diputados, ya lo he dicho antes, no tengo costumbre de estos debates ni mucho menos de polémicas, pero he oído algunos discursos y parece que siempre aquí hay la propensión de interpretar algunas palabras y darlas un sentido que tal vez no tengan al pronunciarlas. Yo no sé si el Sr. Ministro de Fomento, al decir que me interesa el ferrocarril, habrá tenido algun objeto... (*El Sr. Ministro de Fomento:* Como Diputado por la provincia.) Si no ha sido más que como Diputado de la provincia, ese interés yo le reconozco; pero si ha sido otro el objeto á que se refería S. S., tampoco tengo para que ocuparme de ellas, porque mis actos son públicos, los conocen en la provincia mucho mejor que aquí, y las personas que me han de juzgar conocen también mi vida pública y privada.

Dice S. S. que defendiendo intereses regionales; no sé yo que el Sr. Ministro de Fomento al pronunciar el discurso que ha pronunciado defienda otra cosa que intereses regionales; pero si lo que yo defendiendo son intereses regionales también lo son los que defiende S. S., y, por consiguiente, si pecado hay en mí, pecado hay también en S. S. Esto sin contar con que yo soy simple Diputado y el más modesto del Congreso, y, por lo tanto, poco puedo influir en la cuestión; y S. S. es Ministro de Fomento, Diputado por Almería, y bien demuestra este dictamen lo que puede hacer en obsequio de aquella provincia. Pero conste que de esto no me duelo; yo deseo para Almería el ferrocarril; yo deseo que el ferrocarril tenga 30 millones de subvención, 60 si es preciso; lo que no quiero es la desigualdad; esto es, que se haga con una provincia lo que no se haga con las demás.

Dice el Sr. Ministro de Fomento que yo me he atrevido á pedir para la línea de Calatayud á Teruel más del 41 por 100 del presupuesto de subvención. Lo que yo he pedido, lo que he hecho, y en esto creo que me honro mucho, ha sido presentar en otras Cortes, en las de 1885, una proposición de ley proponiendo que se concediera á esta línea 7 1/2 millones de pesetas: la cifra que ha citado el Sr. Ministro es exacta.

Pero entonces mismo el Sr. Ministro de Fomento, que parece que conoce perfectamente este asunto, sabrá que los deseos de los representantes de Teruel, Zaragoza y Valencia no estaban en la solución de Calatayud á Teruel; lo que esas provincias deseaban era el ferrocarril desde Calatayud á Valencia; porque aunque el proyecto está hecho hasta Sagunto, como oigo decir aquí, yo, por mi parte, comprendía que el día que esa solución se llevara á efecto, no sería el término de la línea Sagunto, sino que el término sería el mar, no sé si en Valencia ó en otro punto. Esto fué lo que entonces se pidió, y el Gobierno de aquella época, comprendiendo, como no podía menos, la obligación ineludible de todo Gobierno de unir á las tres capitales de provincia con la red general de ferrocarriles, nos manifestó á los representantes de las provincias desheredadas, cuando empezamos nuestras gestiones, que para unir á las tres capitales con la red general estaba dispuesto el Gobierno á hacer toda clase de sacrificios, pero con la condición *sine qua non* de que la línea había de ser la más corta y la más barata, y por esto, nos decidimos á pedir solo por la de Calatayud, á pesar de que yo mismo, que siendo Diputado cuando mi amigo particular y político el Sr. Conde de Toreno trajo á las Cortes un proyecto, por el cual se autorizaba al Gobierno para sacar á subasta, juntas ó separadas, las líneas de Calatayud á Teruel, y de Teruel á Sagunto, y que fuí nombrado para aquella Comisión, ayudado de mis compañeros, pudimos recabar del Sr. Ministro de Fomento que no se concediera la autorización en esa forma, sino que se sacaran las dos líneas juntas en una sola subasta; es decir, desde Calatayud á Sagunto.

Yo que confieso estos actos míos, que creo que me honran, comprenderá el Sr. Ministro de Fomento que ni en esa época ni después he tenido el criterio particular y exclusivo de la línea de Calatayud á Teruel; lo que hay es que yo creyendo, como creo, que tengo en mi calidad de representante del país y sin defender intereses regionales, la obligación de ceñirme á lo práctico y á lo posible, comprendiendo la razón que asistía al Gobierno del 85 para decir que el Estado no podía cargar con

ciertas obligaciones más que en el caso de que la línea propuesta fuera la más corta y barata, cedi para poder conseguir la línea de Calatayud á Teruel. ¿Quiere ahora decirme el Sr. Ministro de Fomento si la línea de Linares á Almería cumple esta segunda condición? ¿Cree el Sr. Ministro de Fomento que Almería no tiene medio de unirse con la red general de ferrocarriles por otro punto distinto de Linares? Yo puedo decirle á S. S., que puesto que es jefe del departamento donde estos estudios se hacen, puede encargar á alguna persona inteligente que estudie este asunto, para ver si hay algún punto con el que pueda unirse Almería con menos coste que á Linares, y si esto pudiera suceder, que yo no lo aseguro, ¿habría razón bastante para conceder á la línea de Linares á Almería 30 millones de subvención, cuando tal vez se pudiera ir á otro punto con menos dinero, con menos tiempo y con menos sacrificios para el Estado? Yo no sé si esto podrá suceder; pero, repito, que el bello ideal de Teruel no es la línea de Calatayud á Teruel sino, la línea de Calatayud á Sagunto ó al mar.

Y puesto que el Sr. Ministro de Fomento no nos deja ya entrever ni aun la esperanza respecto á la línea de Calatayud á Teruel, yo no tengo inconveniente, y lo declaro en alta voz, en pedir á S. S. que puesto que la línea de Calatayud á Sagunto por Teruel no tiene más longitud que 274 kilómetros en vez de 308 que tiene la de Almería, que el coste de la de Sagunto es de 157.671 pesetas por kilómetro, en vez de 264.738 que tiene de coste la línea de Linares á Almería, y que el presupuesto de Calatayud á Sagunto es de 42.239.000 pesetas, en vez de 81.539.000 que importa el de Almería, conceda S. S. á la línea de Calatayud á Sagunto el 38 por 100 que concede á la de Almería. (*El Sr. Ministro de Fomento: ¿Se trata ahora de eso?*) Lo trato yo. Pues esa subvención no importaría más que 16.430.000 pesetas, en lugar de 30 millones que importa la subvención de la línea de Linares á Almería, es decir, que costaría al Estado la mitad de lo que S. S. pide para su provincia.

Las Cortes acaban de aprobar una proposición de ley, por la cual se excluye del plan general de ferrocarriles

la línea de Valladolid á Calatayud y se sustituye por la de Calatayud á Medina del Campo. Yo no puedo examinar las ventajas que esto podrá reportar; pero indudablemente, si esta línea se hiciera pronto y se explotara, como Medina del Campo esta en relación con los ferrocarriles portugueses y con los del Noroeste; si por otra parte se construyera la línea de Calatayud á Sagunto ó al mar, creo que esta línea transversal tendría grandes elementos de vida.

Nosotros los representantes del país tenemos obligación de decir siempre la verdad, sea quien fuere el perjudicado; y así como yo reconozco que la cuestión económica del ferrocarril de Calatayud á Teruel es difícil y costosa, preciso es que se reconozca también por los demás que desde el momento en que la línea de Calatayud á Medina del Campo se construya, y en vez de hacer la de Calatayud á Teruel se hiciera hasta el mar, desde este momento creo yo que el comercio que antes se hacia entre Castilla y el reino de Valencia, daría elementos de vida á este ferrocarril. Sin embargo, como el señor Ministro de Fomento acaba de decir, cuando yo hablaba de la línea á Sagunto, que no se trataba de eso, bien podemos los aragoneses y valencianos perder las esperanzas respecto de ese ferrocarril; bien podemos decir que estamos desahuciados.

Dice el Sr. Ministro de Fomento que yo he presentado aquí una proposición de ley. Es cierto; y si no fuera porque temo molestar al Congreso, la leería; pero para abreviar, diré que en esto he usado de mi perfecto derecho como Diputado (*El Sr. Ministro de Fomento: ¿Quién lo niega?*), y que si es verdad que en ella pido 12.900.000 como subvención para el ferrocarril de Calatayud á Teruel, también lo es que para el ferrocarril de Linares á Almería resultan 100.000 pesetas por kilómetro, y que aplicando este dato á los 129 kilómetros que tiene de longitud el ferrocarril de Calatayud á Teruel, resultan los 12.900.000 pesetas que antes he indicado. De suerte que resulta la misma subvención para uno que para otro ferrocarril; y si razones hay para apoyar lo que se nos propone, las mismas hay para sostener lo que nosotros proponemos.

Decía el Sr. Ministro de Fomento para darnos alguna esperanza, que alguna vez, allá en remotos tiempos, el Estado haría ese ferrocarril si no había postor, y que también estaba dispuesto, si no encontraba otro medio, á hacer las obras de explanación y de fábrica de este ferrocarril. Yo no tengo los datos suficientes para tratar á fondo este asunto, porque si bien es cierto que á ruego mio se han traído aquí documentos relativos á las líneas de Linares á Almería y de Calatayud á Teruel, también lo es que no han venido más que los extractos, y por consiguiente, no he podido adquirir todos los datos que necesitaba. Sin embargo, respecto del ferrocarril de Teruel á Calatayud, si puedo decir á S. S. que no solamente la explanación, sino también los túneles, los pasos de nivel, las variaciones y todo lo que generalmente se comprende bajo esta denominación, importan pesetas 5 496 000. Si este ferrocarril se ha sacado á subasta por 7 1/2 millones de pesetas; si las obras de fábrica, y lo que ofrece el Sr. Ministro de Fomento que haría el Estado, no llegan á esa cantidad, y si en la subasta no ha habido postor, creo yo que la consecuencia es lógica, y por consiguiente, el Estado, después de hacer las obras de fábrica y las explanaciones, tendrá que seguir adelante hasta llegar á explotar, ó se quedaría Teruel sin ferrocarril. De manera que por este lado no tengo esperanza ninguna de que se haga.

Dijo el Sr. Ministro de Fomento que yo soy enemigo de este ferrocarril y añadió: ¿á quien se le ocurre más que al Sr. Santa Cruz poner en evidencia este proyecto? Esta es una cosa que no se concibe ni se explica. Señores, yo soy aragonés, y por tanto, tengo la condición inherente á los de mi país, que es la de la franqueza, y decir lo que pienso segun me aconseja mi conciencia, y dije lo que yo creí que era verdad, y como el Sr. Ministro de Fomento no me ha convencido de lo contrario, yo, aun cuando S. S. continúe diciendo que soy el enemigo más declarado del ferrocarril, haciéndose eco de lo que á otras personas ha oído, he de seguir sosteniendo que la explotación del ferrocarril de Linares á Almería, como el de Calatayud á Teruel, ha de ser ruinosísima, y esto lo diré siempre,

mientras con hechos prácticos y tangibles no se me demuestre lo contrario, ó se prolongue hasta Sagunto ó el mar.

Pero no es exacto que yo sea enemigo del ferrocarril de Linares á Almería, y la prueba es que en otras épocas hemos estado unidos los representantes de las tres provincias desheredadas, como si fuéramos al Calvario. Ojalá haya bastante con los 30 millones, y si no hay bastante ojalá se le den 60.

Ha dicho después el Sr. Ministro de Fomento que en la primera subasta, que tuvo lugar, sino estoy equivocado, el día 6 de Octubre para la concesión del ferrocarril de Calatayud á Teruel, se había presentado una proposición, pero que había habido dos depósitos, y que en la proposición presentada se había rebajado un millón de pesetas.

Esto es exacto, es decir, es exacto en la parte referente á que no hubiera más que un pliego y á que el postor rebajara en ese pliego un millón de pesetas de la subvención; pero el Sr. Ministro de Fomento hacia con este motivo algunas consideraciones, y parecía dar á entender que no sabía lo que había sido del segundo depósito. Yo siento que el Sr. Ministro de Fomento, que tan buen juicio tiene, y que con tan buena intención juzga á todo el mundo, no me haya á mi concedido lo que á todos los demás concede, porque me ha parecido que al hablar del segundo depósito daba á entender como si yo supiera algo de este segundo depósito. (*El Sr. Ministro de Fomento: No.*)

Esta ha sido mi impresión. Pues yo declaro al Sr. Ministro de Fomento, con la franqueza del aragonés, que no tengo noticia de semejante depósito; y haría un ruego al Sr. Ministro de Fomento; el de que, si tiene medios, pida á la Caja de Depósitos nota ó algún documento que justificase los depósitos hechos, y supiéramos si efectivamente hubo dos depósitos ó uno solo, si hubo dos, que se sepa también el nombre de quien figuraba el depósito. Por mi parte me basta con declarar que no sé que hubiera más que un depósito. (*El señor Ministro de Fomento pronuncia algunas palabras que no se entienden.*) Y se asombra el Sr. Ministro de que aquel día se rebajara un millón de pesetas. Sin duda el Sr. Ministro me quiere ha-

cer responsable de lo que todo el mundo haya pensado respecto á la cuestión del ferrocarril de Teruel. Yo no podía tener esa responsabilidad, y por consiguiente, si el que hizo la postura tuvo por conveniente rebajar un millón de pesetas, cuando todo el que estaba allí sabía que no había otro pliego, yo no lo podía evitar. Pero dice el Sr. Ministro que la subasta se verificó garantizada con el 1 por 100 que la ley exige; se presentó una proposición, rebajó un millón, y como no había otra se la adjudicaron. Pero pasaron los quince días que la ley exige para poner el depósito definitivo, y aquí empezaron los apuros como suele decirse; los quince días pasaron, y el millón de pesetas del depósito definitivo que debían llevarse á la Caja de Depósitos no parecía, y el depósito no se hizo, por cuya razón los concesionarios de la subasta, al ver que según la ley tenían que perder el depósito provisional, como á nadie le gusta perder, era natural que para la defensa de este depósito presentaran al Ministerio solicitudes pidiendo prórroga; y el Sr. Ministro, accediendo en esto á mis ruegos también, no la concedió; y cumpliendo con la ley, al fin declaró la caducidad; y el depósito provisional, supongo yo que habrá ingresado en las arcas del Tesoro. Por consiguiente, de todo esto yo no tengo la culpa.

Dice el Sr. Ministro de Fomento, que ahora se ha presentado á él una solicitud, pidiendo que se conceda la línea con la misma subvención de 7 1/2 millones de pesetas; y además, que hay unos señores franceses que dicen que le han dicho (*El Sr. Ministro de Fomento*: A mí no me han dicho nada.) Que han dicho en el Ministerio al ir á enterarse de la subasta, que esta se verificaría seis días después, lo cual les había sorprendido.

Yo no sé quiénes serán esos franceses; pero un asunto que el 6 de Octubre fué la primera subasta que estaba anunciada con seis meses de anticipación, y después se anuncia la segunda subasta con cuarenta días, y que, como es de suponer, los que habían hecho el depósito provisional para la primera subasta, hubieran dado á conocer el negocio, me extraña que hubiera unos franceses que no supieron que la subasta era el día 17. ¿No lo sabían los

franceses? ¿Y yo qué culpa tengo?

Respecto de la solicitud, según he visto en el expediente que ha remitido el Sr. Ministro de Fomento, el último documento que hay es el extracto, sin duda, de esta solicitud, de cuyo extracto se deduce que un señor, que me parece que se llama Rojas, al cual no conozco, y, por consiguiente, dejo su personalidad completamente fuera de la discusión, sin ocuparme de él ni para bien ni para mal—por más que tampoco lo que voy á decir creo que deshonra á nadie,—este Sr. Rojas vecino de Madrid, con cédula de 8.ª clase, pide al Sr. Ministro que se le otorgue la concesión de la línea de Teruel á Calatayud con la misma subvención que hoy tiene, es decir, con la subvención de 7 1/2 millones de pesetas; y dice, que al mes de tener la concesión hará el depósito. Yo no discuto sobre esto, y como supongo que el Estado se habrá incautado del primer depósito, correspondiente á la primera subasta... (*El Sr. Ministro de Fomento*: Se ha publicado en la *Gaceta*, y podía afirmarlo S. S.) ¿Que puedo afirmarlo? ¿El qué? *El señor Ministro de Fomento*: La caducidad de la concesión.) No lo pongo en duda. Perfectamente: el Estado se ha incautado del primer depósito. Pues bien; este señor ofrece hacer el depósito al mes de tener otorgada la concesión. No creo que haya resolución todavía en esta cuestión, y por consiguiente, no sé lo que resolverá el señor Ministro de Fomento; y yo no tengo más que decir sino que, según la ley de ferrocarriles, se deben hacer dos subastas para cada concesión. (*El señor Ministro de Fomento*: La ley no prohíbe la tercera.

Desde luego; yo declaro que no la prohíbe, aunque tampoco la preceptúa, y por consiguiente, yo no he de hacer ningún cargo sobre esto; pero si suplicaría á S. S. que accediera á mi ruego para que no sucediera lo que ahora ha sucedido, porque aun cuando el Estado, lejos de salir perdiendo sale ganando, puesto que se incauta del depósito provisional, como la provincia de Teruel está ya en estado de no poder esperar mucho tiempo, y todas estas dilaciones son ruinosas para ella, yo me atrevería á rogar al Sr. Ministro de Fomento, puesto que taxativamente ni está prohibida ni permitida la terce-

ra subasta, que así como al parecer piensa anunciar la tercera subasta exigiera para ella el depósito del 5 por 100 en vez del 1 por 100. (*El Sr. Ministro de Fomento*: La ley marca el 1 por 100.) Pero yo creo que S. S. podría fijar el 5 por 100. (*El Sr. Ministro de Fomento*: Es que quiero dar facilidades para que se haga el camino.) ¿Dice S. S. que quiere dar facilidades? No conozco el plan del Sr. Ministro, y por consiguiente no digo que no las dé; pero así como la ley marca que el plazo para la segunda subasta sea de cuarenta días, lo natural es que para las subastas sucesivas los plazos sean más cortos; por consiguiente, me figuro yo que para la tercera subasta, que parece que es el porvenir que nos espera, se fijará un plazo menor de cuarenta días, que es el que marca la ley para la segunda.

Pues dejo á la consideración del Congreso que, exigiendo la ley que al pedir la subasta (porque supongo que esta solicitud será negada), debe acompañarse la carta de pago que acredite haberse hecho el depósito provisional (y la solicitud presentada no tiene este requisito), celebrada esta subasta que habrá de anunciarse, como supongo, en un plazo menor de los cuarenta días, á los quince días tiene que hacer el concesionario el depósito definitivo. Por tanto, yo creo que el que realmente tenga medios para emprender la construcción de la línea, no considerará como obstáculo el que se suprima este tan corto plazo que ha de mediar entre la constitución del depósito provisional y la del definitivo. Sin embargo como no sé si S. S. piensa ó no en anunciar la tercera subasta, nada más tengo que decir sobre esto.

Parece ser que esta solicitud y estas gestiones de los franceses tienen ya alguna fecha; pero yo únicamente lo que siento es que, así como el señor Ministro de Fomento, en el momento en que el 17 de Febrero quedó desierta la subasta para la concesión del ferrocarril de Linares á Almería, se preparó con una actividad que le reconzo y le aplaudo, y que deben agradecerle mucho los representantes de la provincia de Almería, á fin de presentar aquí el día 4 de Marzo el proyecto de ley aumentado la subvención asignada á dicha línea, no haya dedicado esa mis-

ma actividad y ese mismo celo á la resolución que haya de adoptar respecto al ferrocarril de Calatayud á Teruel; y á pesar de haber trascurrido muchos más días que los que median del 17 de Febrero al 4 de Marzo, no haya propuesto aún la resolución conveniente á las Cortes, si así procedía, ni haya adoptado las medidas oportunas para la mejor resolución de este asunto, si así podía hacerlo dentro de sus atribuciones.

Me hacia notar el Sr. Ministro de Fomento que hasta ahora en todas las legislaturas las gestiones relativas á la construcción de ferrocarriles en las tres provincias desheredadas se habían hecho, por decirlo así, unidas y compactas las Diputaciones de esas provincias, y yo debo decir á S. S. que esto es precisamente lo que yo deploro que no suceda ahora, porque una vez que el Sr. Ministro de Fomento, por razones muy fundadas y que yo respecto, quiere que á la línea de Linares á Almería se la aumente la subvención debe unirse á mí para pedir que se haga lo mismo con la línea de Calatayud á Teruel, puesto que lo pido precisamente por las mismas razones que alegaba S. S. refiriéndose á aquella línea.

Hizo, por último, el Sr. Ministro algunas consideraciones para exponer la situación de la provincia de Almería, y habló de los minerales desgraciados por falta de medios de transporte.

Pues todo eso que ha dicho el señor Ministro de Fomento, puede aplicarlo perfectamente á la provincia de Teruel, puesto que allí no es un trozo, sino que es toda la provincia y la necesidad es mucho mayor.

Comprendo que he molestado demasiado al Congreso; y por otra parte, como, según voy viendo, no nos queda esperanza ninguna para la provincia de Teruel, concluyo rogando al señor Ministro de Fomento que después de las declaraciones que ha hecho, si ha de dar solución á este asunto, que comprenda, que se haga cargo de las desigualdades que ahora se establecen entre la provincia de Almería y las demás provincias; que estudie la situación en que se encuentra la de Teruel y la urgencia que tiene de salir del estado en que se encuentra, y que adopte una resolución, la que mejor le

parezca, pero que sea en el más breve plazo posible.

El Sr. **Castel**: No pensaba terciar en este debate, ni puede considerarse que voy á hacerlo por las pocas palabras que he de pronunciar al recoger la alusión que como representante por Ternel entiendo que ha ido envuelta en algunas frases del Sr. Ministro de Fomento.

No he tenido la fortuna de oír todo el discurso del Sr. Santa Cruz, en quien reconozco gran superioridad para tratar la cuestión que se debate; y por consiguiente no he de decir si en todos y en cada uno de los puntos tratados por S. S. pienso de igual modo que el Sr. Santa Cruz; lo que si debo manifestar es que en el objetivo, en el fin esencial que ha movido al Sr. Santa Cruz á tomar parte en la discusión estamos perfectamente de acuerdo, porque yo entiendo que ese fin no es otro que traer aquí, con motivo del proyecto del ferrocarril de Linares á Almería, lo que ha sido objeto en los últimos días de discusión particular en las Secciones de este Palacio entre los representantes de la provincia de Ternel y los de la provincia de Zaragoza.

En esas reuniones quedó patente el unánime deseo de todos los representantes aragoneses, y se demostró el convencimiento que tenemos de que el hecho de haber quedado desierta la segunda subasta del ferrocarril de Ternel á Calatayud demuestra que la subvención hasta hoy concedida es insuficiente para garantir los intereses del que hubiera de ser concesionario; teníamos, por consiguiente, que acudir al Gobierno pidiendo que se aumentara esa subvención, ó en términos generales, que se mejorasen las condiciones de la concesión y como he dicho antes, entendíamos que no era ocasión inoportuna la del debate sobre mejora de la subvención concedida á la línea de Linares á Almería, para que nosotros tratásemos de recabar mejoras análogas para la de Ternel á Calatayud. En este concepto, deseábamos que el Gobierno de S. M., y más especialmente el Sr. Ministro de Fomento, si no nos concedía iguales ventajas, por lo ménos nos diera la promesa de que, despues de agotar todos los medios á su alcance para

procurar que la línea se construyera con los recursos hoy concedidos y despues de convencerse de que esto no era posible, presentaría otro proyecto de ley mejorando las condiciones. Porque, Sres. Diputados, no puede ocultarse á nadie, ni por tanto nosotros desconocemos que el Sr. Ministro de Fomento, por el puesto que ocupa, tiene la obligación de ver si hay posibilidad de que la concesión del ferrocarril de Ternel á Calatayud se realice por medio de una tercera subasta; y si bien yo estoy de acuerdo con el Sr. Santa Cruz en punto á creer que, desgraciadamente, esa tercera subasta tampoco dará resultado, comprendo que por parte del Sr. Ministro de Fomento pudiera haber algo así como abandono de los intereses del Estado, si desde luego, y mientras declare tener fundadas esperanzas de éxito, impusiera á este mayores sacrificios, antes de ver si con los ya acordados había quien se comprometiera á realizar la construcción de la línea. Por consiguiente, yo me explico esa tentativa, aunque de ella no espere ningún beneficioso resultado, y acepto en este punto como valederas las indicaciones del Sr. Ministro de Fomento, por más que entre S. S. y el Sr. Santa Cruz conmigo haya completa disconformidad respecto á la creencia que cada uno abriga y á la esperanza que fundamos en el éxito de la tercera subasta, dentro de las condiciones á que tendrá que sujetarse.

Por lo demás, si conformidad había en este punto objetivo del Sr. Santa Cruz entre S. S. y yo, la hay mayor en cuanto á lo que el Sr. Santa Cruz ha manifestado respecto á las condiciones que pudieran ser acordadas para mejorar el ferrocarril de Ternel á Calatayud, condiciones que pudieran consistir, no en aumentar la subvención para esa línea, sino en concederla ó aumentarla para otra que ha estado unida á la de Ternel á Calatayud, ó sea la línea de Ternel á Sagunto. En este punto creo que no han sido bien interpretadas las palabras del Sr. Santa Cruz, cuando decía que la explotación de la línea de Ternel á Calatayud era ruinosa. Yo creo que lo que el Sr. Santa Cruz ha dicho es que, hoy por hoy, atendidas las fuerzas propias del país, y mientras no se piense en prolongar la línea de Ternel á Calatayud, no es

grande el horizonte que se abre al que sea concesionario de dicha línea; pero creo, y estoy seguro que lo creará conmigo el Sr. Santa Cruz con firmísimo convencimiento, que á poco de haberse construido esa línea, han de desarrollarse muchas producciones abundantes en el país, de la agricultura, de la ganadería y sobre todo, de la minería, que han de mejorar las condiciones de la explotación, y hacer que esa línea sea una de las mejores de España, sobre todo el día en que Teruel no sea cabecera de la línea, sino un punto de tránsito, y la vía férrea se extienda desde Calatayud al Mediterráneo, porque entonces ese ferrocarril será el más frecuentado para el comercio entre las regiones del Norte y nuestra costa de Levante.

Vea, pues, el Sr. Ministro de Fomento cómo en lo fundamental, en el deseo de que el ferrocarril se construya, y en creer que para que esa construcción se verifique puede el Gobierno prestar mayores auxilios que los que ahora presta, estamos de acuerdo, no solo los representantes de la provincia de Teruel, sino también nuestros queridos amigos los de la provincia de Zaragoza.

El Sr. ~~Santa Cruz~~ Seré muy breve.

Respecto á la contradicción que el Sr. Ministro de Fomento parece encontrar entre el Sr. Castel y yo, debo decirle que sin duda no me explico bien, porque es cierto que yo he sostenido que la explotación del ferrocarril de Calatayud á Teruel daría muy poco producto por falta de mercancías que transportar; pero también he dicho que la solución de este problema no era el ferrocarril de Calatayud á Teruel, sino el de Calatayud á Sagunto, puesto que he dicho que prolongando este ferrocarril hasta Medina del Campo tendría comunicación con las líneas portuguesas, y con la línea del Noroeste y sería una línea transversal de mucho producto.

Dice el Sr. Ministro que la línea de Calatayud tiene hoy 41 por 100 de subvención. Si eso lo he confesado yo antes de ahora. Y añade S. S. que si tuviera la subvención que ahora se da para Almería, se podría extender á 70 por 100. También lo he dicho.

Pero cuando se me hacen estos cargos aquí, se olvida decir que el presu-

puesto total del ferrocarril de Almería son 81 millones, y que el coste del kilómetro son 271.000 pesetas; de modo, que este es el ferrocarril más caro que hay.

No sé de donde deduce el Sr. Ministro lo que acaba de afirmar respecto de lo que pasó en la primera subasta del ferrocarril de Calatayud á Teruel. Yo creo que el Sr. Ministro, una vez hecha la subasta, y pasados quince días, no debía haber necesitado gestión de nadie para declarar *ipso facto* la caducidad de la línea. Si S. S. no lo hizo así, hasta dos meses después, eso será cuenta de S. S. y no mía.

Y repito ahora lo mismo que dije antes: yo sentiré molestar, pero mientras tenga aquí voz y voto, y mientras tenga alguna influencia, he de trabajar porque Teruel tenga ferrocarril.

Por lo demás, nada tengo que decir de la primera empresa: harto trabajo tendrán los pobres que se equivocaron en sus cuentas, y perdieron el depósito.

Creo que con esto he contestado al Sr. Ministro de Fomento.

El Sr. Castel: Dos palabras, porque debo afirmar la completa conformidad que en este punto existe entre los representantes de la provincia de Teruel.

El Sr. Santa Cruz no tiene interés ninguno, no se opone á que el ferrocarril de Linares á Almería se le conceda la subvención que se le concede por este proyecto de ley, ni los representantes de Teruel al moverse, como lo han hecho en esta ocasión, lo hacen por celo de esta provincia ni porque se opongan á la subvención que se la otorga; es que han creído que podían, con ocasión de esta concesión, traer aquí una vez más los deseos de aquella provincia; y al hacerlo así, no hacen más que recoger las diversas promesas que en esta y otras discusiones se han hecho por el Gobierno y por la Comisión. Por consiguiente, Teruel no pide que se le dé tanto, ménos ni más que á Almería, sino lo que haga falta para construir el ferrocarril. Si el Sr. Ministro de Fomento cree que hay otro camino que el de la subvención para llegar á tener ferrocarril en mi provincia, tal vez yo difiera en esta opinión de la suya, pero teniendo en cuenta que dicha creencia apenas ha sido expresada, sin decir nada en su apoyo, no me permito oponerme á ella, limitándome á desear que

manifieste S. S., no solo como antes lo ha hecho, en forma algo vaga, que si la tercera subasta no tuviera efecto, el Gobierno vería si era ocasión de hacer las obras por administración, sino si ha querido decir y si mantiene que si la tercera subasta queda desierta, S. S. por su parte está resuelto á gestionar para que el Gobierno vaya á la construcción por administración.

Esto, por supuesto, si persiste en ese camino, que si cambiara, si entendiera que era lo más favorable un aumento de subvención, ó si del estudio á fondo que hiciera de esta cuestión llegase á entender que era preferible á todo esto volver á unir las dos líneas de Calatayud á Teruel y de Teruel á Sagunto, y concediendo aumento de subvención á esta última, sacase á subasta las dos líneas, yo personalmente le felicitaría, no solo como representante del distrito al que más interesa esta línea, sino por creer que con ello se haría un gran bien á la provincia, enlazando de una vez los dos puntos más importantes de la zona cuales son Calatayud y el mar.

El Sr. Ministro de Fomento (Navarro y Rodrigo): Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (Canaleja): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de Fomento (Navarro y Rodrigo): Me parecen muy sensatos los términos en que se ha expresado el Sr. Castel, y por tanto, no tengo inconveniente en declarar, como Ministro de Fomento, que si en efecto, quedara desierta la tercera subasta, yo, por mi parte, propondría al Consejo de Ministros que el ferrocarril de Calatayud á Teruel (á no ser que estudiada la cuestión se encontrara otra combinación más beneficiosa), se construyera por cuenta del Estado. (El Sr. Córdoba: Y el de Torralba á Soria.)»

Declarada suficientemente discutida la totalidad del proyecto, se pasó á la discusión por artículos, y sin discusión fueron aprobados los tres de que consta el proyecto.

MISCELÁNEA.

La *Correspondencia Musical* es, sin duda, el mejor periódico de teatros, música y bellas artes que se publica en España. Los mejores artistas nacionales y extranjeros colaboran

en él, y la música que reparte á sus abonados en cada número es selecta y de mediana dificultad. Se suscribe en el almacén de música y pianos del Sr. Zozaya, carrera de San Jerónimo, 31, Madrid.—Cuesta un trimestre 24 reales, y 88 el año.

A todos los que deseen estar al corriente de los adelantos científicos é industriales, conviene suscribirse á la muy acreditada *Revista Popular de Conocimientos Útiles* que se publica en Madrid. Las suscripciones se hacen dirigiéndose al Administrador calle del Doctor Fourquet, 7.—Cuesta por un año 40 reales; seis meses 22; tres meses 1.

Regalo.—Al suscriptor por un año se le regalan 4 tomos, á elegir, de los que havan publicados en la *Biblioteca Enciclopédica Popular Ilustrada* (excepto de los *Diccionarios*), 2 al de 6 meses y uno al de trimestre.

La Guirnalda, que ha realizado importantes mejoras en su texto publica grabados de modas y labores que en nada desmerecen de los periódicos de mas lujo, y en su verdadera especialidad de dibujos para bordar es el que da pliegos nutridos de infinidad de modelos de la mayor utilidad para Colegios, Escuelas y para las familias todas, que encuentran en esta publicación, la más barata de las del bello sexo, cuanto pueden necesitar para sus labores y para vestir con elegancia. Es sin disputa la que más se recomienda al público.

PRECIOS DE GRANOS

EN ESTE MERCADO.

Chamorra	33 á 31 rs. fan. ^a
Idem ordinaria	30 á 31 »
Blanqueta	30 á 31 »
Jeja	29 á 30 »
Candeal	32 á 33 »
Morcacho	24 á 25 »
Centeno	20 á 21 »

ELIXIR DE ANÍS.

AGUARDIENTE DE VINO, SIN MEZCLA
DE ALCOHOL INDUSTRIAL.

Tónico — Estimulante. — Estomacal.

10 rs. botella.—8 rs. litro.

Farmacia de Adan - Teruel -

Teruel.—Imp. de la **Beneficencia.**