

Las Provincias de Levante

Año XII.-Núm. 3422

Murcia 13 Junio de 1897

Tres ediciones diarias

Edición de la noche-13 Junio

LAS PROVINCIAS DE LEVANTE
SE PUBLICA TODOS LOS DIAS DEL AÑO

De Murcia á Granada

Hemos tenido el gusto de recibir copia de la Exposición dirigida al Ministro de Fomento por los representantes de las provincias interesadas en la terminación de la línea férrea de Murcia á Granada.

Esta exposición, cuyos méritos apreciará el público, fué redactada por el Diputado á Cortes por Yecla, D. Ezequiel Díez y Sanz y suscrita y aprobada en términos tan laudatorios, que los representantes citados acordaron imprimirla y repartirla profusamente.

El documento es un modelo, en el fondo y en la forma y aunque resulta muy extenso para las dimensiones de un periódico lo publicamos íntegramente por tratarse de un asunto de extraordinario interés general.

Dice así:

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Los que suscriben, compareciendo por especial encargo de los representantes en Cortes de las provincias de Granada, Almería, Jaén y Murcia, y de otros especiales mandatarios de Corporaciones oficiales y particulares de esa misma región, ante V. E. exponen respetuosamente: Que la manifestada actitud de resistencia pasiva en que viene constituida la Compañía *The Granada Railway Company Limited* ó «Compañía anónima del ferrocarril de Granada», concesionaria del trozo de ferrocarril de Murcia á Granada comprendido entre Baza y esta última capital, por transferencia que á su favor la hiciera la primitiva Compañía *The Great Southern of Spain Railway Company Limited* ó «Gran Compañía anónima de los ferrocarriles meridionales de España», y que se sirvió aprobar S. M. por Real orden de 13 de Diciembre de 1894, ha creado una situación por demás gravosa para los intereses generales del Estado, y singularmente para los de tan extensa región del Levante y Mediodía, que obliga imperiosamente á procurar perentorio y eficazísimo remedio.

En tan noble y honrosa tarea los actuales representantes legítimos de esas cuatro provincias, han considerado que su defensa está allí donde el mal tiene su origen; y aun cuando lamentan profundamente que su acto más positivo haya de endersarse á promover y obtener la revocación de una disposición soberana, dictada con notorio error, sin duda alguna involuntario, pero también después con muy graves consecuencias, se fortalecen en la esperanza de que el error y el agravio hayan de lograr inmediata reparación por nuevas iniciativas de la Administración activa, al excitar ésta el celo de su representante fiscal, en la jurisdicción contenciosa administrativa, y someter al crisol de la controversia aquello que, en buenos términos de justicia, no haya de prevalecer por enormemente perjudicial á los intereses públicos y por ilegalmente beneficioso tan sólo al interés particular de una concesión, en cuyo favor se han abocado tantos y tan irritantes privilegios.

Proviene ese estado meramente jurídico, hasta hoy muy desigual y muy anómalo, del hecho de haberse cambiado esencialmente las condiciones en que se otorgó la primitiva concesión del ferrocarril de Murcia á Granada, por Lorca, á una sola Compañía, no ya solamente cuando se suplicó y se obtuvo la aludida Real orden de transferencia parcial, por lo tocante al trozo de Baza á Granada, en favor de otra distinta compañía, dividiéndose así, en cierto modo, la que antes era única y absoluta responsabilidad á todos los efectos de la propia

concesión primitiva, sino que también y más principalmente,—y ya con una trascendencia, en realidad, imcompreensible, por cuanto iba contra toda la previsión categóricamente preestablecida,—cuando al poco tiempo, considerando como á independiente y diversa y desligada de todo otro anterior compromiso á la nueva Compañía concesionaria de Baza á Granada, se declaró indirectamente liberada una mayor porción de la que era, por naturaleza, indivisible fianza á las resultas del todo y de cada una de las partes de la total primera concesión, hasta á pesar de la transferencia de ese otro trozo, y se mutiló la garantía, tomando pretexto de la transferencia misma, para mostrar apartada de toda responsabilidad á la Compañía transferente y dejarla en el ganancioso disfrute de las ventajas obtenidas, sin riesgo alguno de sufrir para en adelante todas las que debieran y han de ser sus correlativas obligaciones.

Esos son los motivos de nuestra solicitud, que pasamos á traducirlos en los respectivos hechos acontecidos. La Compañía *The Great Southern of Spain Railway Company Limited*, ó «Gran Compañía anónima de los ferrocarriles meridionales de España», obtuvo la concesión para construir, como un solo cuerpo ó cosa otorgada, toda la línea férrea de Murcia á Granada, por Lorca, sin establecer diferenciaciones ni divisiones a guisa: á un solo derecho, una consiguiente suma de responsabilidades, que no deberían sufrir descomposición, para evitar probabilidades de eximir en algún día su cumplimiento. Luego de terminada una porción equivalente á cuasi la mitad de su proyecto y de poner en explotación el ferrocarril entre Lorca y Baza, utilizándose de todas las ventajas y emolumentos de la concesión, conviene á los intereses de esa Compañía, y á los de otra *The Granada Railway Company Limited*, ó «Compañía concesionaria del ferrocarril de Granada», el realizar una transferencia por la primera á la segunda, con cierta intermedicia de la concesión de la línea desde Baza á Granada, partiendo en dos la concesión total; y la Administración activa, por medio del Excmo. señor Ministro de Fomento, y á virtud de un expediente en que se dilucidó y se resolvió que al Poder ejecutivo y no al legislativo correspondía modificar las consecuencias de una gracia que por ley especial venía otorgada, en cuyo expediente se guardaron menos observancias de formales requisitos que los exigidos para la dispensación de una prórroga y para la declaración de una caducidad, siendo, como son, iguales ó mayores los efectos de la división de una concesión única, dictó la mencionada Real orden de 21 de Septiembre de 1894, que si bien aprobaba la transferencia, hacía, al fin, en términos discretos y honradamente previsores, para evitación de ulteriores exenciones de responsabilidad, aprobando, sí, pero con la precisa condición marcada en la otra Real orden previa de autorización, fecha 8 de Agosto de 1894, de que la tal autorización se daba para no poderse aprobar la transferencia hasta que por las entidades interesadas se aceptasen las condiciones que en su día se sometieran á su examen, «condiciones que tendrían por objeto hacer que los intereses del Estado quedasen perfectamente garantidos y á cubierto de todo género de responsabilidades». Y como así se expidió la autorización, así se refrendó después la aprobación de la transferencia. «Considerándola aprobada con sujeción al pliego de condiciones especiales aprobado por Real orden de 21 de Septiembre de 1894 y aceptado por ambas Compañías», y entendiéndose que á cada una de esas concesiones le sería aplicado el pliego de condiciones particulares, aprobado por Real orden de 17 de Noviembre de 1884, que sirvió de base á la concesión del camino de Murcia á Granada por Lorca.»

Con tales precedentes, es por todo extremo indudable que la primitiva concesión total quedaba condicional-

mente fraccionada en otras dos concesiones, las cuales, si podían para en adelante tener así como su propia y personal autonomía y su independiente existencia, quedaban íntimamente ligadas por el deber y las anejas responsabilidades de origen, que eran, según dicho pliego de condiciones particulares, fecha 21 de Septiembre de 1894, á que la transferencia se ajustaba, á saber: 1.º Que la concesión del ferrocarril de Murcia á Granada se dividía en dos concesiones separadas y distintas: de Murcia á Baza y de Baza á Granada. 2.º Que el pliego de condiciones aprobado por Real orden de 17 de Noviembre de 1894, que regulaba la concesión del ferrocarril de Murcia á Granada, regularía, con sus disposiciones de carácter general, las concesiones de los ferrocarriles de Murcia á Baza y de Baza á Granada. 3.º Que el plazo de construcción de ambas líneas terminaría el 19 de Mayo de 1895, según dispuso la Real orden de 8 de Mayo de 1892. Y 4.º Que la fianza de 2.869.680 pesetas 50 céntimos, constituida en garantía de la concesión del ferrocarril de Murcia á Granada, quedaría como garantía de las dos y de cada una de las concesiones de Murcia á Baza y de Baza á Granada, «en el bien entendido de que esta fianza se considerará indivisible y por tanto, no se devolverá hasta la total terminación de ambas líneas, y en caso de caducidad de la concesión de las dos líneas ó de cualquiera de ellas, quedará la fianza total á favor del Estado.»

Si se prescindiera acaso, en absoluto, de que á toda Real orden de transferencia, cuando tan hondamente afecta como en el caso presente, á la integridad de la concesión misma deberá justamente preceder el cumplimiento de tantos requisitos, por los menos cuantos se demandan para prorrogar ó caducar una concesión, que á eso y á más quizá equivale la de fraccionar una concesión única y distribuir, en parte, sus naturales obligaciones, y no hubiéramos en cuenta que á ilustrar la susodicha Real orden de transferencia y de división no concurren todos los funcionarios y Corporaciones á quienes la ley, en aquellos análogos casos, comete esa función de informe y de censura, ni tampoco especialmente el Consejo de Estado en pleno, no se encontrará nada que tachar en esa Real orden, aisladamente considerada ó en sí misma; pero ni de todo eso puede prescindirse para acatarla y cumplirla perpetuamente como á inimpugnabile en la vía contenciosa-administrativa, y menos todavía para que por las ilógicas y monstruosas consecuencias, á que ha dado pretexto aprovechado, más que motivo eficiente, deje de haberse por realmente lesiva y por merecedora de la más pronta y completa reparación en justicia. Por eso acudimos á V. E. en respetuosa demanda de que proceda á pronunciar tal declaración y á trasladarla al Fiscal de S. M. cerca del Tribunal central contencioso-administrativo, puesto que afortunadamente aun corre el término extraordinario de los cuatro años, estatuidos para tales casos especiales por virtud de la ley que regula esa privativa jurisdicción.

A que la mencionada Real orden de aprobación de transferencia, así con todas sus previsiones y limitaciones, resulte evidentemente lesiva, ha contribuido de poderoso modo el hecho de que, sin relación ni concordancia alguna con la Real orden, ni fundamento ni preámbulo justificativo que conozcamos y nos convenza de razón, se dió una ley especial, apenas transcurridos cuatro meses, en 29 de Marzo de 1895, que si pudiera llamarse ley «de prórroga» no lo es tampoco, por cuanto establece un plazo sin referirse á que se tenga por continuación de otro, ni podría legalmente serlo siquiera, porque á la concesión de prórrogas extraordinarias se opone la ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 en su art. 37, al preceptuar que «cuando ocurriere alguno de los taxativos casos de fuerza mayor y se justificara debidamente, podrá prorrogar los plazos el Ministro de Fomento

por el tiempo absolutamente necesario, que nunca podrá exceder del igual al señalado en la concesión para ejecutar las obras, y que, expirada la prórroga, caducará la concesión si no se cumpliera lo prescrito al otorgarla»; y es bien sabido y probado que todo el máximo de las prórrogas para la construcción de la línea general de Murcia á Granada y consiguientemente de sus dos porciones, venía imprescindiblemente en 19 de Mayo de 1895, conforme al pliego de condiciones particulares admitido por ambas Compañías para su transferencia. Pero ley de prórroga, ó ley de puro privilegio á la nueva Compañía de Baza á Granada y de seguro daño á los intereses generales, ello es que por su artículo 1.º declaró que la construcción del ferrocarril de Baza á Granada debería terminarse á los cuatro años de la promulgación de aquella presente ley, quedando subsistentes las demás condiciones de la concesión; y que por su art. 2.º, omitiendo y contrariando las condiciones exigidas por la Real orden de transferencia y de división de la total línea en dos, que hacían absolutamente indivisible la fianza y la dejaban á todas las eventualidades hasta la construcción de la línea de Murcia á Granada, ordena que la fianza correspondiente á la garantía de la construcción, será el 5 por 100 del presupuesto aprobado, con arreglo á lo que determina el art. 16 de la ley general de ferrocarriles y el 49 del reglamento para su ejecución.»

Así se dió el inconcebible caso de que, teniendo ya esa ley por independiente al ferrocarril de Baza á Granada y no sujeto á las condiciones de la transferencia en que se originaba, le otorgase las reglas generales y ordinarias de constitución de fianzas, y siguióse la consecuencia de que la total fianza, indivisible, de las 2.869.680 pesetas 50 céntimos, se descompusiera en dos cantidades y se cancelase en lo proporcional á la porción del ferrocarril de Lorca á Baza, desapareciendo una garantía que se tenía dada, aceptada y reiterada por solidaria á todas las eventualidades, según categórica declaración de la entonces reciente Real orden de 13 de Diciembre de 1894.

Retiró la afortunada Compañía de Lorca á Baza más de la mitad de aquella fianza, y quedó indotada de la mayor parte de la garantía la otra porción de línea de Baza á Granada; y desde entonces, consumado buenamente el expolio, esa última Compañía ya no se ha cuidado de verificar sus trabajos de construcción, en lo que es trozo más difícil y más costoso, y se ha entregado á la inacción y á la resistencia, fiándose quizá en la esperanza de nuevas prórrogas, que se debieran á ley, ya que no puedan darse por Real orden, y quizá también en proyectos de más divisiones y subdivisiones, si á ello no se opusiere el celo de la región tan injustamente damnificada.

Esos han sido los desarrollos del mal contra el cual pretendemos nosotros el más enérgico y seguro remedio. Que la real orden de transferencia, al dividir en dos la concesión, empezaba así á ser lesiva para los intereses públicos, y se ha convertido muy pronto en más y más lesiva, al extremo de hacerse verdaderamente insostenible para el Estado, y en particular para las provincias, á que la línea férrea afecta directamente, es una verdad incontrovertible: produce graves daños, y puede y debe ser revisado ese acto de la Administración activa por pleito ante el Tribunal contencioso-administrativo. Y á V. E., Sr. Ministro de Fomento, respondiendo á nuestro sentido y razonado ruego, compete promover el oportuno expediente, hasta pasar la real orden, con tan alto y laudable fin, al fiscal de S. M.; y todos quedaremos atentos al resultado de la sentencia que declarará el derecho en pró de quien lo hubiere. Y si la real orden de 13 de Diciembre de 1894 quedase revocada, y la nueva Compañía de Baza á Granada no construyese su ferrocarril en el tiempo máximo que reste hasta los cuatro años especialmente otorgados por la

ley de 29 de Marzo de 1895, y justamente se declarase la caducidad de la concesión, entonces los intereses todos del Estado, resultarían á cubierto al incautarse de la total fianza de 2 millones 869.680 pesetas 50 céntimos, correspondiente á toda la línea, mal dividida y peor emancipada parte por parte, incautación que se conseguiría directamente en la porción de fianza respectiva al trozo de Baza á Granada, y por reintegro de toda la otra mayor porción al subastarse la línea general y deducir de su importe el de la fianza y demás responsabilidades accesorias, conforme á lo dispuesto en el art. 33 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, para la aplicación de la vigente ley de ferrocarriles.

Una última petición complementaria hemos de formular también á V. E., y es la siguiente: Dando, por ahora, como ciertos y eficaces los efectos de la ley de 29 de Marzo de 1895, que abrió un último plazo de cuatro años, á contar desde aquella fecha y por encima de todas las prórrogas caducadas, á la construcción del ferrocarril de Baza á Granada, es lo indudable que faltan ya menos de dos años para la extinción de tal plazo extraordinario, y por tanto, para que la concesión caiga en caducidad, si el camino no se terminara dentro del plazo mismo, según lo prescrito en el caso cuarto artículo 36 de dicha ley general de ferrocarriles. Y como el art. 36 de su reglamento constituye al Excmo. Señor Ministro de Fomento en el honroso deber de designar un Ingeniero ó una Comisión de Ingenieros, en cuanto falten los dos años del término legal de la concesión, para que verifiquen el reconocimiento general de la línea y de todas sus dependencias y materiales fijo y móvil y demás que el concesionario debe entregar al Estado por méritos de la caducidad; los que representamos los legítimos intereses de la región más inmediatamente perjudicada por la actitud de la Compañía concesionaria, nos decidimos á llamar atentamente la ilustrada atención de V. E. hacia ese importante punto, que reclama el empleo de su benéfica y previsora acción, y á pedir que la intervención se realice desde luego, ya que eso, y sólo eso, es lo que por el primer momento puede ordenar y ejecutar el Gobierno de S. M. en bien de la los intereses públicos y en cumplimiento ley.

Suplicamos por tanto, á V. E., que estimando todas las precedentes alegaciones, se digne promover el oportuno expediente de declaración de lesiva á los intereses generales para la real orden de 13 de Diciembre de 1894, que aprobó la transferencia de la concesión de parte del ferrocarril de Murcia á Granada por Lorca y su división en dos concesiones distintas, y pasar todos los correspondientes antecedentes al Fiscal representante de la Administración, para que inicie y mantenga la demanda de revocación de esa real orden ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo; y sin perjuicio de ese decreto de V. E., y como diligencia previa y perentoria, se sirva también disponer lo necesario á la intervención preceptuada por el artículo 36 del reglamento de 24 de Mayo de 1878; y al hacerlo así, otorgará justicia en bien del Estado y para merecida satisfacción de las provincias de Granada, Almería, Jaén y Murcia, en cuyo nombre la solicitamos.

Madrid 9 de Junio de 1897.—Por la Junta de Representantes de Almería, Granada, Jaén y Murcia. El Marqués de Sardoal, Presidente.—J. Montilla.—Angel Pulido.—El Marqués de la Hermita.—El Marqués de Dilar.—Ezequiel Díez Sanz.—Rafael de Mazarredo.—El Marqués de la Merced.—J. Echevarría.—Pablo Perales.—Manuel Jimenez.—Joaquín Díez Cañabate.—Antonio Soler Marqués.—Juan Antonio Nuñez.—Manuel Rodríguez Acosta.—Por sí y en representación del Ayuntamiento y Diputación de Almería, Salvador de Torres Carta.—Victoriano Hernandez.—José Coello y Quesada.—Angel Aznar.—J. Martos de la Fuente.—Por D. Telesforo Gonzalez