The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	＜翻訳＞ イスパニア国鉄道発達の一世紀半(III)
Author(s)	San Martin, Wais Francisco; 山崎, 俊夫
Citation	大阪外国語大学学報. 1985, 70(3), p. 105-121
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/81084
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

イスパニア国鉄道発達の一世紀半（III）

山　崎　俊　夫

Un siglo y medio del progreso en Caminos ferroviarios de España (III)

Problema y Sumario

--- Acciones y Obligaciones ---

La Revista de "Economistas" (Boletín del Colegio de Madrid, VII Congreso Mundial de Economía, numero 3, Agosto 1983), p. 19, contiene un artículo en Portada por el profesor de la República Federal de Alemania, Juergen B. Donghes. Decía "En Europa Occidental, el sistema impositivo generalmente discrimina contra la formación de capital : el impuesto sobre la renta grava la parte de los ingresos que se ahorra igual que la parte que se gasta en consumo ; la gravación de plusvalías artificiales, derivados de la inflación, está al orden del día ; en diversos países, los dividendos de acciones que reparten las empresas a sus socios están sujetos a una doble imposición, con cargo a la compañía y los accionistas, lo cual no sucede con los intereses de las obligaciones ; siguen aplicándose a las empresas diversos impuestos independientemente de si el balance de ejercicio arroja o no un beneficio. Además, la forma de aportación de capital patrimonial por parte de los socios o la admisión de acciones a la contratación oficial de la Bolsa se rigen por normas bastante restrictivas; éstas tienden a defender los intereses de las empresas ya establecidas, en detrimento de nuevas y sobre todo pequeñas empresas. Bajo estas condiciones, los ahorros se invierten en buena medida en títulos de renta fija emitidos por las entidades públicas."

Para plantear nuestro problema fundamental, vamos a repetir aquí respecto al Código español de Comercio, el que ya he tratado en mi librito : En cuanto a la distribución, la materia de manera aplicada entre socios colectivos deberá ser otra distinta correspondiendo a cada caso de ganancias o de pérdidas. El artículo 140 señala esto : "No habiéndose determinado en el contrato de Compañía la parte correspondiente a cada socio en las ganancias, se dividirán éstas a prorrata de la porción de interés que cada cual tuviere en la Compañía, figurando en la distribución los socios industriales, si los hubiere, en la clase del socio capitalista de menor participación." Y también sobre el caso de pérdidas : La distinción de las pérdidas a las ganancias se hallará vinculada respecta a cada tramitación de ellas formulando dos clases de

principios ; en ocasión de ganancias se dividirán los beneficios en porción de interés que conserve cada socio aportando al acervo común, y sin embargo, al distribuir las pérdidas u obligaciones de sociedades, regirá el otro principio de igualdad. El artículo 141 establece : "Las pérdidas se imputarán en la misma proporción entre los capitalistas, sin comprender a los industriales, a menos que por pacto expreso se hubieren éstos constituído partícipes en ellas." (Véase mi librito "Gestores y Comanditarios", Editorial Geirin Shobo, Tokio, 1973, p. 6 y p. 11.)

Esta vez, siguiendo traducir el mismo libro como antes, del Ingeniero Francisco Wais San Martín "Historia General de los Ferrocarriles Españoles" (1830－1941) de p. 39 a p. 53, contiene : Capítulo II Hacia Una Ley General, I. Creación del Ministerio de Comercio, Instrucción y obras Públicas. II. Primeros Proyectos de la Ley General de Ferrocarriles. III. Creación del Ministerio de Fomento. VI. Tercer Proyecto de Ley General de Ferrocarriles. V. Actividad Ministerial. Y VI. Los Decretos de 1853.

第II章　包括綜合的法律に向けて

I，商業，指導及び公共工事事業省の創設

1845年と1846年との間に，1844年の勅令の保護で付与せられた諸鉄道の夥しい特許（Concesiones）は内閣総理府によって手続きせられて来たが，その間に数多のかつ雑多な諸問題（疑問）が手掛けられて，その手続処理（despacho）の展開分化が必要になって行った。改革は1847年の初めに生じた。

1844年と1845年のNarváez（ナルバーエス）の最初の内閣に続いて，1846年にdon Francisco Javier Istúriz（ドン・フランシスコ・ハビエール・イスツーリス）によって統理された他の内閣は公共工事の諸問題に熱心であったが，これら公共工事の中では，即急実現施工のものとして，車道（carreteras，公道，ハイウエイ）の問題が出現存在していた。1847年1月6日の勅令により資金（基金）の使用採用が，いわゆる（傍系）横断車道に処置せられた。上記のこれら諸道路網は，やがて鉄道路線を発生せしめる筈のものであったので，きわめて非難が多く輻射半円形の性格をもつものであった。上記のそれは，上述した勅令で遵守せられたものであって，半島内部での横断連絡線の保護法令（el fuero 憲章）になった。

然し，上記のこれら諸線とその他の諸問題（cuestiones）との上には，同一人物が働らき続けることは出来なかった。つまり，1847年1月28日にIstúriz（イスツーリス）は辞表を提出しなければならなくなり，el Duque de Sotomayor（ソトマヨール公爵）が新内閣を組閣して彼に替ったのである。その際に新閣僚を任命して商業，指導及び公共建設工事省が創設せられ，以前総理府に形成していた諸部門を切離した。そして新らしい省がdon Mariano Roca de Togores y Carrasco（ドン・マリアーノ・ロッカ・デ・トゴーレス・イ・カラースコ）の骨折りに引渡たさ

れたが，彼は既に政界で認められた若い文学者で，後にMarqués de Molins（モリンス侯爵）となり，またその時代の浪曼主義文学の最も著名な人物の中の一人であった。

彼の注意は諸鉄道に関するところから切離されるわけにはゆかなかった。というのは1845年と1846年に防衛せられた数多の諸路線の特許（concesiones）が餌食となって揺さぶられ，一連の投機の展開となり，しかも，実際的な目的の実現には運ばなかったからである。企業（事業会社）が創設せられ，潰して解散され，若しくは営利的に破産整理することに努力が払われ，諸鉄道の保護で別個の取引営業がおこなわれ，研究調査と計画（プロジェクト）が着手されてもその大半は放棄せられて，当時の結果としては，Mataró（マタロー），Aranjuez（アランフエス）及びLangreo（ラングレーオ）の諸路線のような小短線が残って開業を見ただけであった。

その他の立法的必要性では手を焼くこともなく株式会社法がまとまった。しかも，1847年２月９日の勅令は，このように考えて調べてみるときは，一方その間に上記のその種の企業（株式会社）については何一つ新たに特許を付与する決議（決定）をもしていないのである。

自己の鉄道を建設する目的で生まれた企業（会社）には，国政府の側による何らかの経済的助力についての刺戟の不足があった。つまり，それら諸特許の上に投機がなされたということを別にしてみるならば上記の年々の数多の特許（concesiones）からは殆ど獲得せられた結実が無かったというのが真実だったからである。外国の他の諸立法に就ては，その政府の援助の先例が持たれており，上記のそうしたいっさいから結果して，内閣はなされ得るようなことがらを結構議会（国会）の顧問委員会に付託して相談することに同意しているのである。上記のこのことを問題に取上げたのが同47年（1847年）２月16日の勅令（18日付官報）であって，実際に，穏健派政党中白眉の人物であるM arqués de Miraflores（ミラフローレス侯爵）によって統轄審議せられる上記その顧問委員会を任命し，かつ，その委員会を，数名の上下両院議員のほかに技師 don Juan Subercase（ドン・フアン・スベルカッセ）と el Jefe de la Caja de Amortización（減債・負債償還基金会計長官，アモーティゼーション基金局長官）がメンバーとなって構成した。この顧問委員会に委嘱せられて，特許権申請者たちとの合意協定の上で，国政府の財政資金が鉄道路に充用されるべきケースが到来しているかどうか，また，補助（助成）金によるか若しくは持分利潤参加権額（interés 利害関係額，資本報酬乃至資本利子）によるかの様式を調査し，かつ，上記のこの最後の裁定では，最低（最小）持分利潤参加権額（資本利子，el interés mínimo）をどの程度の額にすべきかを決定した。

上記のこの研究調査の結論は期待して迎えられたわけではなかった。つまり，４月（1847年）に提案趣意書の趣旨には，資本に４％と減価償却(内部留保)に１％の最小利潤配分額(un interés mínimo)を保障する旨が報告せられていたが，顧問委員会構成メンバー１人１票の個別投票様式が作成せられて，持分利潤参加額（interés）は６％にすることとなった。このようにして，持分参加権額の保障の観念が現われ始めることになったが，これはやがて後に決議されるべきものとなった。

然しながら，その時には一時，問題は停滞したが，疑いもなく内閣が甚だ確信を（見出し得なかった）有しなかったからであり，その全努力を傾倒して，その内閣の生命における（その日その日の）日常の政務からの脱出を計っていたのである。保守派から離れてその分岐から生じた政党である（清教徒）堅格家たちがいて，別の（他の）エレメント（諸要素）で二人の若い勇敢な野心家をメンバーに数えたが，彼らは内閣に戦を挑むことを止めなかった。すなわち,Serrano（セラーノ）将軍と Salamanca（サラマンカ）であったが，やがて間もなく権力を掌握するに到った。

ところで，この1847年に鉄道持分参加権（interés）に関するものとして議会の顧問委員会の報告が残っているが，これは鉄道路の建設に投資される保障を提案したものであった。これは他の諸国で制定せられたところに示唆せられたシステム（制度）の最初（嚆矢）のものであって，更に後に1850年の法律が発布されるに先立って成文法の編纂計画（プロジェクト）に収録して纏められるべきものであった。1848年に既に綜合包括的成文法編纂の最初の計画（プロジェクト）の中にそのシステムが現われているが，これは，われわれが見て行くように，一大臣が議会（las Cortes）に提出したものであった。

II，諸鉄道に関する包括的一般（綜合）法

（編纂）の最初の諸計画（primeros proyectos）1847年10月に Salamanca（サラマンカ）内閣に替って新 Narváez（ナルバーエス）内閣の形成の際に，la cartela de Comercio, Instrucción y Obras Públicas（商業，監督指導及び公共建設事業大臣の椅子）を Ros de Olano（ロス・デ・オラーノ）将軍に留保した。然し，時を経ずして，つまり（1847年）11月3日に辞(退)任したわけで，10月10日（1847年）に彼の代りに don Juan Bravo Murillo（ドン・ファン・ブラーボ・ムリーリョ）が任命されている。

上記のこの人物は当時43歳で，例えば，特許（concesiones）を規制し，かつ，鉄道路の問題に関する内閣の規範基準規定を定めるための鉄道法の編纂作成を完成するものとなるような（ほどの）広汎な分野を提供する一省の職務権限に自ら没頭して，重要な事項に従事することに熱心であった。

案件法案（materia）に関しては1843年12月31日の勅令以外には（のみしか）資料が存在せず，無数の混乱かつ実現不可能な特許権（Concesiones）を生ぜしめて来たのであり，責任を以って対応する計画（plan）の伴うものとてなく，問題の解決に貢献するどころか事態をいっそう複雑なものにさせていた。欠けたるところのものは，規範基準規定（normas）を公布制定し，かつ，建設を刺戟促進して，優先的に設定せられなければならない諸路線の範囲を指示・規定する包括的な一般法であり，このような一般法こそ，ヨーロッパの他の諸国で作られていたものと関連付けて，既に遅れていたものであった。

実際に Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）には準備作業が整っていた。つまり，同年（1843

年）に管掌事件の調査研究が Junta Consultiva de Caminos（道路に関する顧問会議）に委嘱せられて，Junta Consultiva（顧問会議）は1844年の勅令を基調に編纂するために役立った法案計画（proyecto）を廻付して1848年２月24日に Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）がそれを議会に提出した。卓抜の道路技師 don José García Otero（ドン・ホセー・ガルシーア・オテーロ）がDirección General de Obras Públicas（公共土木建設工事の総監）を勤め，やがて鉄道の諸研究と諸問題（管掌事件 asuntos）に介入し，今や，公共土木建設工事の諸問題点（cuestiones）の解決に名声を残した大臣を輔佐した。つまり，Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）は議会にその proyecto（計画法案）を提出し，これがイスパニアにおいて提案せられた一般的（綜合包括的）性格の最初の立法措置となったのである。

然しながら，好機を引出して前進せしめるには時機が甚だ思いのままにならなかった。フランス革命がまさにその同日の1848年２月24日に Luis Felipe（ルイス・フェリッペ）の王政を地に下だし，全ヨーロッパを揺り動かせてその当然のはね返りがイスパニアに生じ Narváez（ナルバーエス）の軍政を誘発した。この大立者（立て役者）は議会を閉鎖し，12月（1848年）中旬に再び開会せられるまでの９か月が上記のこのように閉鎖したままで経過した。

Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）の法案（proyecto）は討議されるに到らなかった。６％を越えてはならないが持分参加権（interés）を諸企業に付与することを提案したものであったけれども，一般的性格の諸条件の他に，内閣にその勘定によって，Madrid（マドリッド）から出発してフランス，ポルトガル，カディス及び地中海岸に最寄りの諸港に行って終点になる四線の調査研究を手続付与するように命ぜられたものであった。暫定的諸特許への扉は閉ざされた。

議会が停止していた間中ずっと法案は眠り続けたが，国会が開かれても，動機となった大事件に注意を奪われ，行政諸法に関する限り，1849年７月に終った上記の短かい立法期間では作業不足が見られた。

政情は安定どころか，有名なJesús（ヘスス）修道院の尼僧であるがまるで女王気取りになった Sor Patrocinio（パトロシニオ尼）の奇行珍事が現われて情勢を複雑化することになり，その余勢（の効果）で Narváez（ナルバーエス）の内閣を突然の辞表提出という羽目に追いやって，1849年10月に Ministerio Relámpago（閃光内閣，瞬時・短時日で三日天下の内閣）に地歩を譲らせた。Narváez（ナルバーエス）は直ちに政権の手綱を引きしめて取戻したが，その閣僚中にはもはや Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）は商業，監督指導及び公共土木工事大臣の職務の椅子には姿を現わさず大蔵省に移ってしまい，Seijas Lozano（セイハス・ロサーノ）が彼に交替した。そして，この人物（Seijas Lozano）が諸鉄道に関する一般法の新規計画（proyecto 法案）を議会に提出した。

上記のこの Seijas Lozano（セイハス・ロサーノ）の提出法案では1850年１月10日付で問題案件（materia）に関する法律の第二案（計画法案，proyecto）が読み上げられている。Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）の法案を拠り処にしてはいるが，その承認を取りつけるためには元の

案（第一案）に較べて幸運に恵まれたとは言い難かった。6％の持分参加権の保障を付与し，かつ，計画(plan)を変更して，諸路線を一般的性格の路線と，特定民間個別的性格(particulares)の路線に分類し，前者の一般的性格の路線を第一(級)，第二(級)，第三(級)の順序(序列)のものに区分している。つまり，上記のこの案（proyecto）では，諸路線の諸カテゴリーを制定する規範基準が示されており，これ以上には不可能な最上の合理性をもつものであった。

上記この計画（proyecto）は，前の法案と1844年12月31日の勅令と同等に，未だ諸鉄道の特許権保持企業（las empresas concesionarias）は大企業になって行くものであるという考え方を抱いており，従ってその結果，営業開拓の10年が経過したならば，決済（liquidació清算）がなされ，上記（10年）の各年次毎に若し資本が15％以上の持分利潤参加権（interés）を獲得入手するならば，その持分利潤参加権の上記の限界（資本の15％）を越えないようにする形で運賃が値下げされなければならないという条項を含めていた。同様に，20年が経過するときは，内閣は，各場合毎の特別法が定める諸条件の解約払戻し（請戻し）を通じて，路線の占有に（en posesión la línea）入ることが出来る旨認められていた。すなわち，上記のこの法案は，Subercase y Santa Cruz（スベルカッセ及びサンタ・クルース）の報告書の規範基準諸規定（normas）に従がい，企業の懸念された野望とその過度の利益に対する封鎖的防衛（〆出し）に就ての判断規範基準（el criterio）を維持していたのであった。

議会に提出されるに際して，調査研究のために当該所轄顧問委員会（la correspondiente Comisión)が任命せられてOlózaga(オローサガ)がこれを統理し，公開報告会(una información pública）が開かれ，イスパニアに存在する限りの著名人が参集した。

問題所轄事項（asunto）が顧問委員会で討議せられたが，この委員会は，その法案に関する討議を無視して関与しないままに報告するに到ったが，上記のその調査研究を短期間に行うことは不可能であるという重要性を考慮したためであった。上記のこの機会（motivo 動機）により，若しくは，上記法案を廃案にしたくなかったことにより，生じたところのものは，問題所轄事項（asunto）の基底（el fondo de asunto 奥底）に顧問委員会（la comisión）が立入ることなく，かつ，その代りに，別の暫定法案を提案して，これが承認される結果となり，その当時一般（包括綜合）法が処置する（できる）程度に属している筈の条件で，資本の6％の持分利潤参加権（un interés 6 por 100 del capital）と，加うるに1％のアモーティゼーション（減価償却）を諸企業に付与するための権能（権限）を内閣に許可した。

上記のこれ（この法律）が1850年2月20日の法律であり，他日，暫定特許権への扉を開く付随情勢資料（付帯情勢解説付きの）を詳説する法律であった。Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）の計画（法案 proyecto）は1844年の勅令で生じたところの後に上記のその扉（門戸）を閉ざし，かつ，上記のこの法律が再び前のその同じシステムに戻したのであるが，然し，資本への持分利潤参加権を保障したものであった。

未曽有の重大な二つの契機を経て結果したところは次のことがらであった。すなわち，暫定的

特許権を交付（付与）するための権限付与（許可 autorización）と，及び鉄道株式発行を媒介とする６％の持分利潤参加権及び１％のアモーティゼーション（減価償却金）の保障付与手続とによるものであった。

上記のここまでがその法律である。後に，その適用のために，なされたところのことは，上記のその６％の持分利潤参加権及び１％のアモーティゼーション（減債償還金）付き鉄道株式の発行と，結果した割合における保障の支払としてのそれら鉄道株式の引渡しであった。

上述した株式の発行は，それを商業，監督指導及び公共土木事業に関する固有管掌省が執行したが，その異常（異例）な変則性はやがて後に，1852年11月21日の勅令（Real Decreto）により，株式発行，アモーティゼーション（減債償還金）及びクーポンの支払に関するいっさいが公共債務庁（la Dirección de la Deuda Pública）に移牒することを措置して救済匡正せられた。

上記のこの異常的変則性は救済匡正せられたものの，株式における持分利潤参加権の支払手続は，株式における支払自体を媒介にして政府（Estado）の勘定で建設手続へと導入され，それに基づいてやがて後に実現して行くことになる。

上記のこの法律は特許権（las concesiones）を承認するための現行法に残る唯一の成文法を構成している。偉大な Narváez（ナルバーエス）組閣閣僚組織とは，その名は，他の諸理由の中でもとりわけ，1847年10月４日に始まり，1851年１月10日に及ぶその長期存続によりこのように呼ばれていたものであったが，一般法に関しては，Narváez（ナルバーエス）内閣の生命存続残余期間中には再び語られることがなかった。1850年２月に閉鎖せられた議会からは，もはや政党が召集されて引き出されることはできなかったし，また，他の議会が召集せられたのも同年（1850年）10月31日までであった。諸（数度の）投票は内閣（側）に圧倒的多数の支持を与える結果になったが，それにしても，もはや長続きする支持にはならなかった。つまり，内的諸困難がそれを妨げたからにほかならない。上記のその多数勢力自体が Narváez（ナルバーエス）から離反して遠のき，風雨に抗して権力の座を保たねばならなかった。自己の経済計画（sus planes de economía）が実現できなかったので諸困難は募るばかりで，Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）が大蔵大臣の職を放棄し，遂に Narváez（ナルバーエス）は辞職してイスパニアの国外に亡命した。鉄道に関する綜合包括的一般法の他の法案を見出すためには，1851年１月14日に Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）が総理大臣を担当して組織構成された新閣僚組織までの空白を飛び越えなければならないのである。

III. 開発省の創設

1851年１月に don Juan Bravo Murillo（ドン・ファン・ブラーボ・ムリーリョ）が政権を担当し，二年間続く閣僚組織の総理大臣となったが，その間には鉄道問題にパイプを通す諸法律には何らの決定的な向上は見られなかった。然し，名状し難い混乱の最中にも，調査研究，契約及び特許（concesiones）に関する仕事は山積しており，事態は残り続け，あまつさえ後に直結して

続く時代に危機を齎らして来ることにすらなる。上記のこの1851年と52年は，内閣が政府による鉄道建設いっさいに掌握した主導性（イニシァティブ）によって着目される時期である。

閣議議長（presidente 総理大臣）で大蔵大臣の椅子をも兼任しての当初の意図の一つは負債（債務）の調整（arreglo 周旋）であったが，然しながら，公共土木建設事業（las obras públicas）に関するところにもまた憂慮がありこれを断念したわけではなかった。当該所轄担当部局の主務大臣（ministro titular）は1851年1月には未だ商業，監督指導及び公共土木建設事業に関する資格称号が付されていたが，当初は don Santiago Fernández Negrete（ドン・サンティアゴ・フェルナンデス・ネグレッテ）が任に当った。然し，その年（1851年）の4月に経済問題の討議に際してなされた議会の選挙（votación parlamentaria）で，彼，サンティアゴ・フェルナンデス・ネグレッテの辞職に追い込まれ，彼に替って，1851年10月20日の勅令（Real Decreto）により Fomento（開発省）が公共債務（la Deuda pública）に関するところの部局を調整改訂して再編新組織化により変更がなされるまでの短期間を Arteta（アルテッタ）が交替した。そして，新発足の開発大臣の任務に don Mariano Miguel del Reinoso（ドン・マリアーノ・ミゲル・デル・レイノッソ）が就任し，1852年12月に Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）が閣議議長（内閣総理大臣）の職を放棄しなければならなくなるまでの期間その椅子（開発大臣の椅子）を保持した。

Reinoso（レイノッソ）は彼の立法意図を完全な形で達成したわけではなかった。つまり，すぐ後で述べることになるが，一般法の法案（proyecto）は是認されずに終ったからである。Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）は議会閉鎖のままで大部分の任期を統理した。彼は負債（la Deuda）の整理を1851年4月に承認した議会を先ず解散した。そして，1851年6月1日に新たに選出され召集された議会はその会期を短期間で中断停会し，その1851年末には議会を再開したわけではなかったが瞬時的に召集した。1852年にも新憲法の法案を携えて短期間再び議会の召集を行おうとしたが，敗れそうであったので，女王から別の他の諸議会の召集状を獲得した。然しながら上記のこの状態を以って，例えば Isabel II（イサベル二世女王）に対して el cura Merino（国王任命の司祭者である代行執政官）に供奉せられた出来ごとのようなきわめて印象的な諸事件の後に1852年12月に到ったが，もはや，その当時生じた出来ごとは Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）が政権を放棄しなければならなかったという事態であった。だから，上記のこの閣僚組織（内閣 ministerio）は政令（Decreto）によって，議会を閉鎖したままで大部分の任期を治めた（統理した）のであり，また，その諸政令の中には屢々（しばしば）最近に創設せられた開発省によって与えられた諸鉄道に関する政令が多かった。議会が承認し得なかった諸計画（planes）を Reinoso（レイノッソ）が展開するように勧告提案せられた頃からのことである。

don Mariano Miguel de Reinoso（ドン・マリアーノ・ミゲル・デ・レイノッソ）は Castilla la Vieja（旧カスティッリャ）の富裕な企業家であり，Valladolid（バリャドリー）に生まれたが，歴史の云うには，聰明で有名な誠実廉直の士であり，善意の人であったが，あっさりして単

刀直入単純なところがあるにはあった。そのことについて，Lafuente（ラフエンテ）によれば彼の歴史書では，七面鳥の餌に与えたいなごをだいなしにして逃がしてしまう態の発明が勅令（Real Orden）から，しかも，権力の高座から振播かれたと毒舌耶喩する者があったとしている。

彼（don Mariano Miguel de Reinoso）は初代の開発相となり，鉄道に就ての包括的な一般法を付与する彼の意図では失敗したが，諸路線の建設に関する効果的な作業（労作 labor）を何か残そうと決意して，特許権の一部持分参加とプロジェクトの研究に介入した。1851年までは行政府（la Administración）は特許権に関して提出されて来る申請を待っているだけの範囲にとどまって積極的にイニシァティブを取ることもせず，また研究もしなかった。然し，その年（1851年）からは情勢が変って行った。

成文諸法律に関しては，先に述べた1850年２月20日の付随的な法律が存在しただけであったが，暫定的特許権を付与することと，及び諸企業に最低限の持分利益参加及び減債基金（amortización 減価償却）の保障を与えることに権限を許可したものであった。上記のこの権限に基いて既に許可済みの諸路線に持分利益参加に就ての可成りの数の特許（concesiones）と，及び新規の特許（concesiones）で一般には概して繁栄隆盛する筈もなかったものが実施されている。然し，上記のこの1851年と1852年の特徴的なところは，そのいっさいが諸路線の新規研究調査，政府による建設及び鉄道諸計画（planes）に関わるものであったことである。上記諸プランの一つは包括的一般法案に試案的素描がなされており，Reinoso（レイノッソ）がその法案を議会に齎らしたものの，討議せられるには到らなかった。

Ⅳ．諸鉄道に就ての包括的一般法の第三法案

記憶して想起こしておかなければならないこととして，1848年２月に，初回目の法案が，商業指導監督及び公共建設事業相であった don Juan Bravo Murillo（ドン・ファン・ブラーボ・ムリーリョ）により議会に提出せられたものであり，第二回目の法案が Seijas Lozano（セイハス・ロサーノ）の案で1850年１月10日に読会に付されて Fernández Negrete（フェルナンデス・ネグレッテ）により廃案（recogido）になっていることがある。それら諸法案のいずれも幸運に恵まれることがなかったが，第三回目の法案は Reinoso（レイノッソ）によって署名せられ，Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）内閣が1851年12月８日に議会に齎らすことになった。議会はその法案を検討するには到らなかった。つまり，数日を経てその議会の会期が中断したのである。

広汎な立法趣旨を述べた前文を付して，その前文の中で立案者は自己の考えを展開して述べている。

Reinoso（レイノッソ）は，政府による直接的にしろ，補助奨励金付き若しくは持分参加利潤の保障を付した特許（concesiones）を媒介とするものにしろ，建設部局員であって，建設の加担賛成者となった。(原註１）上記のこれら三つの手続を彼のプロジェクト（proyecto）が認めてい

た。補助・奨励助成金若しくは直接（政府の）建設に関しては内閣が諸鉄道の創設と株式の発行のための権限を付与されて持っていた。

特許（concesiones）の制度（sistema 体制）は暫定的特許を放擲排除改廃して様式化（作成）せられた。

鉄道の諸路線に関する一般総合計画（plan）は一つの理念に準拠したものでなければならないことが指摘せられていたが，これが甚だ興味深々たるものでかつ不可思議な考え（理念）であって，その内容中身に諸路線を分類区分する形態（様式）が述べられている。

特許（concesiones）は公共入札を通じて許可付与せられねばならなかった。

諸路線のカテゴリーが設定せられたが，これは既に Seijas Lozano（セイハス・ロサーノ）のプロジェクトが作っていたものに従った。後者（のこのセイハス・ロサーノの計画）では諸路線を一級，二級及び三級の等級に分けて呼んでいたが，Reinoso（レイノッソ）のプロジェクトではそれら諸路線を一級と二級に分けた。諸路線を資格区分するには実際の約定に対応させた。

今注目してもらいたいところは諸路線のこのカテゴリーそのものではなくて，一体どのようにして上記のこれらカテゴリーにあてはめてそれら諸路線が区分されたかという問題である。

第一級の諸路線は体系の中心若しくは放射点と考えられた Madrid（マドリッド）から出発をする（起点とする）ものであり，半島の奥地内陸地帯と呼ばれるところを画する限界地まで赴くものであった。上記これら諸路線は基本的に四線あり，Castilla（カスティーリャ），Aragón（アラゴン），Andalucía（アンダルシーア）及び La Mancha（ラ・マンチャ）の諸生産中心地に向かう筈のものであった。

上記のこれら第一級諸路線から，第二級の諸路線が分岐した。すなわち，Andalucía（アンダルシーア）の諸路線から，海洋（地中海）に及びポルトガルとの国境にその終点を持つ諸線が分岐したし，Castilla（カスティーリャ）から Galicia（ガリーシア）へ，大西洋へ及びフランスへ向かう諸路線が分岐するし，Aragón（アラゴン）の路線から，Cataluña（カタルーニャ）及び Navarra（ナバーラ）の諸路線が，及び Extremadura（エスツレマヅーラ）線からポルトガル国線が分岐するのである。

上記のこのシステムで諸路線は，幹があってその端から枝が分岐する樹木の構図にも似た観を呈した。

上記のこの計画（plan）の概念内容は完全には新らしい理念（考え方）と云えるものではなかった。つまり，1850年2月に内閣は三主要路線の検討を命じていたが，これらは Madrid（マドリッド）を起点にして，Castilla（カスティーリャ），Aragón（アラゴン）及び Andalucía（アンダルシーア）の生産中心地として考えられた諸主要都市（県の首都）である Valladolid（バリャドリー），Zaragoza（サラゴサ）及び Córdoba（コルドバ）に行くものであり，かつ，それら諸線の補足線（従線）として，左程重要性のない若干の支線の体系を含めていた。Reinoso（レイノッソ）は一つの完全プロジェクトを提案して，諸路線を第一級と第二級に格付分類し，理念

（考え la idea）を拡張したのであった。

彼の計画（plan）はその実現に向けて大袈裟過ぎるものであり，かつ，勘案せられた諸資材資金に不釣合いであると評価せられた。他方，それは（その計画は）正規に展開された形になって現われることなく，唯々単に理念理想の披露にとどまるに過ぎないものとなった。

上記のこのプロジェクト（計画）のもう一つの特殊性（特徴）であり，かつ，極めて重要なことは，５呎43吋に軌幅を定めたという特徴であり，これは1.51米に相等しい。当時まで普通標準軌幅は1.67米のものが，国際軌幅の1.44米の縮小軌幅に押されて来ており，これが世界にひろくおこなわれて，かつ，疑いもなく（鉄道）路線への眼は狭ばまろうとしていたのである。然し，説明のつけようもなく，ヨーロッパの他地域で採用されていた軌幅を適用する代りに，プロジェクト（計画）の立案者たちには新軌幅が発生登場して，その適用は，唯々単に却って事態を複雑なものにしただけであった。幸いにもそれは曼延繁栄に到らなかったが，然し，1844年の報告書の立案者の１人が，1851年12月に大臣 Reinoso と共に，公共建設工事局（la Dirección de Obras Públicas）に従事していた人物であったことが奇妙に思われる。

最終的に，そのプロジェクト（計画）は，前述したように，むしろ理想理念の披露であって，検討されることにすら立到らなかった。恐らくその立案者は，そのプロジェクトを提出する際に上記のことを予期していたものと思われる。何故ならば，わずか数日にして，1851年12月19日に議会が閉鎖せられ，しかも，その計画を実施に移し始める彼の意図を披瀝し始めているからであり，つまり，政府の勘定で Aranjuez（アランフエス）から Almansa（アルマンサ）までの建設を Salamanca（サラマンカ）と契約していたのである。

V．内閣の省の活動

特許権（las concesiones）は，ふんだんに許可付与せられて来ていたが，既に見て来たように，最初から，完全なまた詳細に検討せられたプロジェクト（計画）を伴うことなく，かつ，他方，既に Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ），Seijas Lozano（セイハス・ロサーノ）及び Reinoso（レイノッソ）の諸法律が国会に提出されてはいたが，批准是認せられることのないままに話題に上ぼり始めていた諸路線の計画（プラン）には対応しなかった。

諸内閣政府は，これまで，申請がなされることを期待する範囲にとどまっていたが，その大部分が外国人である申請者で外国の技術家を利用して役立て，諸路線の構図（設計図）のための彼らのもくろみを実現し，一旦特許が付与されると，実際にプロジェクト（計画）が実施されなければならないことになった。

上記のこの情勢は変遷して行き，政府が諸計画（planes）と諸検討の心配をし始めるようになり，諸条件（las materias）でのその能力を繰返し呈示して来ていた政府の技師を役立てて奉仕させることになった。

1851年８月６日の勅令により，Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）の法案（el proyecto

de ley)に含まれていた地中海線の検討調査を完遂するように命ぜられた。Madrid（マドリッド）から Aranjuez（アランフエス）に到る構想図がその年（1851年）の初めから開拓過程にあり，かつ，同1851年6月21日付で Aranjuez（アランフエス）から Almansa（アルマンサ）までの構想図計画を建設するために Salamanca（サラマンカ）の提案が認可（se había aceptado）承認されており，その構想により，海洋までのその延長に関するところを確定し，及びその線の終息（morir）すべき地点を定めることが結果的に必要となった。この路線により，Valencia（バレンシア），Alicante（アリカンテ），及び Cartagena（カルタヘーナ）の諸港が利害関係（持分利潤参加権）を有することになり，それら諸港間で是非共決着をつけなければならない競争が演ぜられて，問題の案件には勅令はその競争の決着の成り行きに従った。

地中海線の Aranjuez（アランフエス）—Almansa（アルマンサ）間の区間路線（短線）建設のための Salamanca（サラマンカ）の提案は，1851年6月21日に，プロジェクト（実施計画）も検討調査も考慮に入れないままに承認せられ，かつ，議会に問題が付託管掌となるという条件付であった。上記のこの効果で議員団委員会が任命せられ，この委員会が上記のこの路線と共に同様に Madrid（マドリッド）から Irún（イルン）への路線が国家政府によって建設されることについての賛成者側に立ったが，然しながら，立法（議会）は承認支持を取りつけることなく否決せられた。上記のこの立法（議会）の目的はまた，Reinoso（レイノッソ）によって提出せられた諸鉄道についての法案の是認を妨げることにあった。かつ，この大臣は開発省の最初の大臣で諸政令によるその（省の）諸計画（sus planes）を展開発展する任務を帯び（管掌処理権限を有し），1851年12月19日に，国家政府の勘定により，Aranjuez（アランフエス）から Almansa（アルマンサ）までの路線を建設するために決定的承認への公的財政の裏付をして2,200万エスクードスの金額により，鉄道株式への支出支拂にあてた。上記のこの路線については更に詳細に後述することにしたい。

執拗に彼の決定（裁決）を固執して，Reinoso（レイノッソ）は1852年1月28日の勅令により Valladolid（バリャドリー），Zaragoza（サラゴサ）及び Córdoba（コルドバ）をそれぞれ生産中心地として保有することになる Castilla（カスティーリャ），Aragón（アラゴン）及び Andalucía（アンダルシーア）の諸路線の調査検討を命じた。他にもまた第二級諸路線の調査検討がなされて，上記のそのすべてでは17人の技師たちが従事した。

1月（1852年）29日の勅令により，上記の技師たちのうちの若干名が全調査検討についての担当に任命せられた。すなわち：don Máximo Perea（ドン・マクシモ・ペレーア）は Madrid（マドリッド）から Valladolid（バリャドリー）までの路線について；Madrid（マドリッド）から Zaragoza（サラゴサ）までの路線については don Jacobo Arnau（ドン・ハコボ・アルナウ）及び don Angel Clavijo（ドン・アンヘル・クラビッホ）が；Madrid（マドリッド）から Talavera（タラベーラ）までの路線については Cáceres（カセレス）へと Plasencia（プラセンシア）への支線を付して don Joaquín Núñez de Prado（ドン・ホアキン・ヌーニェス・デ・プラード）

が；Guadiana（グアディアーナ）から Mérida（メリダ）及び Badajoz（バダホス）への路線には don Angel Retortillo（ドン・アンヘル・レトルティーリョ）が；Guadiana（グアディアーナ）から Almadén（アルマデーン）への路線は don José Barco（ドン・ホセー・バルコ）及び don Sergio Yegros（ドン・セールヒオ・イエグロス）が；及び，Guadiato（グアディアート）から Córdoba（コルドバ）への路線については don José Soler de Mena（ドン・ホセ・ソレール・デ・メーナ）が任命されている。la Dirección General de Obras Públicas（公共土木建設総局）からは don Juan Subercase（ドン・フアン・スベルカッセ）が上記これらいっさいの諸組織と作業への管掌担当の任に当たった。

1852年9月14日の勅令により，Córdoba（コルドバ）から Málaga（マラガ）への路線の政府勘定による建設が don Martín Larios（ドン・マルティン・ラリオス）との間に契約せられた。また，その1852年の11月21日には，Alcázar（アルカッサル）から Ciudad Real（シウダー・レアル）への路線の建設が，入札のための役務基調で（役務提供を必要としつつ）行われなければならなかったものではあるが，don Antonio Alvarez（ドン・アントニオ・アルバレス）による提出で提案勧告せられている。

上記のこの諸路線の建設設定体系のほかに，建設諸契約を媒介にして Almansa（アルマンサ）から Játiva（ハーティバ）へ，Almansa（アルマンサ）から Alicante（アリカンテ）へ，Barcelona（バルセロナ）から Zaragoza（サラゴサ）への諸特許（las concesiones）が許可付与せられ，また，補助助成金なしで Mataró（マタロー）から Arenys de Mar（アレニス・デ・マル）へ，Martorell（マルトレール）から Barcelona（バルセロナ）へ，及びその他の諸路線の特許が出された。

Barcelona（バルセロナ）から Zaragoza（サラゴサ）への路線は Lérida（レリダ）経由で勅令による特許（concesión）が臨時（準備）会社に付与せられる約束で始ったが，この会社は未構成で未だ発足していなかった。

政府のイニシァティブとその補助助成金を伴うことなしには諸鉄道網を早期に考慮勘案して数え上げるには到り得ないであろうとの見透しで反動が作用して来ており，従って上記のこのことの故に，その建設が契約せられ，諸特許が安易に助成せられた。このことについて我々は繰返し強調するが，Reinoso（レイノッソ）は開発省から法案計画の諸理念を展開したが，議会が彼の案を承認するには到らなかったのである。成文法若しくは確定した判断基準規範なしには，特許権（concesiones）における偶発事態若しくは不規律性は数多積重なるばかりであることは容易に理解されるところなのである。

VI. 1853年の諸政令

51年と52年（1851年と52年）の間に制約的拘束と何らの干渉をもいっさい伴わせない意図を以って政令（Decreto）によって採り上げられた解決は，可能な限り速やかに諸鉄道の制定樹立に到

達しようとしたものであったが，既述のように建設についての契約の制度を導入したものであり，普遍一般法たることを期待して1850年２月20日の法律が権限許可付与した補助助成金付きの諸特許（concesiones subvencionadas）の制度に取って替って行くことになった。しかもこの普遍一般法は未だに達成され得ないままに終始し続けていたのである。こうして，若干の諸路線に関する一連の発生事態が結果したが，例えばSevilla（セビーリャ）からCádiz（カディス）へ，及びCórdoba（コルドバ）からMálaga（マラガ）へのような路線がその例であって次章に述べることになる。北方路線でもまた取扱うことになるけれども，他の部分の諸特許にもこれは同様に現われて行くのである。

上記のこの情勢は支持し難い性格のものであったが，しかも諸鉄道の問題をめぐっていっそう暗黒の度合を濃くした雰囲気を形成して行ったのであり，あまつさえ，政略の為の旗印ともなって取上げられて行った。上記のこれら政略の情熱気運は事態を危殆に瀕せしめ，こうして，内閣の更迭により，Bravo Murillo（ブラーボ・ムリーリョ）の統理する内閣の倒壊を機に，諸特許及び諸契約に関して生じて来た無秩序乱脈振りを匡正するための新手形（新機軸の運営）を決定することになった。

短期間のRonceli（ロンセーリ）内閣の後に，1853年（1833年は1853年の誤植と思われる―山崎）４月中旬にel general Lersundi（レルスンディ将軍）に統理せられた別の内閣が形成せられたが，その新内閣では開発相（la cartera de Fomento）をdon Agustín Esteban Collantes（ドン・アグスティーン・エステーバン・コリャンテス）が担当し，数日を経て新内閣は，現国家顧問会議（actual Consejo de Estado）の前身である王室顧問会議（Consejo Real）に，諸鉄道に関するいっさいの発給諸手続の移送を合意決定した。これら諸発給手続は，前内閣で，**執られた諸訴訟手続及び背反し犯される可能性のあった誤謬に関して決定せられる目的で，開発省で遂行されて来た諸発給命令手続であった。**（下線部分はゴシックである。―山崎）

上記のこの新内閣の合意閣議決定は，その同じ1853年４月29日の勅令に成文化され，その前文（前え書）には「鉄路の重大問題疑義は，今日国家政府に紛糾する可能性のある最重要かつ未曽有の難問の一つであって，この問題に対処するために諸発給手続を王室顧問会に移送するのは，真剣にして高度な調査検討に委ねようとするためであり，その調査検討によって不軌逸脱を解明し，説明し，かつ改訂して，常軌を逸して犯されて来たところには欠陥を繕ろい，誤謬を解消し，警戒猜義の念を解き，その真価に照らして苦情と請求を削減させようとするがためである。」ことを表明している。

確かに官報の当該頁に，それは1853年５月１日付官報であるが，諸特許権（concesiones）の雑多な問題を取除いた上記のこの鉄道法令（政令）の後に，もう一つの政令が載っていて，あっさりと淡々たる調子で飾ることなく，何のわだかまりも見せず次のように述べている。すなわち：「Alicante（アリカンテ）の知事であったdon Ramón de Campoamor（ドン・ラモン・カンポアモール）をValencia（バレンシア）県の知事に任命に来た」と。El tren expreso（急行列

車，下線部分はゴシックである。一山崎）の有名な詩文の栄光の著者は上記のその当時から政治家の経歴を開始し，一方の県から他県へとその行政の仕事で転任して行き，その後幸いにも多年に亙ってのその（彼の）同伴者たちとなるミューズ神（9人の音楽，文芸の女神 musas）により寵愛を受けることとなったに違いない。

王室顧問会議では，委嘱せられたところを熱心にかつ高度に検討調査の後に，発給手続命令の若干のものに危殆と重要性を認め，議会にそれら諸発給手続命令を決裁してもらうことが正当であるとしてそれらを議会の管轄権限に帰属せしめようとする意見がまとまった。然しながら，内閣は，それら諸発給手続命令を前向きに引出す目的では，疑いもなく議会に大した信用を置いておらず，犯された越権濫用に対する世論悪化の増大による，及び利害関係（利益）による捕りこになっていた。王室顧問会議の意見が半ば鉄路に加担していたことを理解してもらえず，われわれが確認状と呼び得る勅令が，問題を解決することから程遠く，その問題を危殆に瀕せしめることは必定であるというのがその事態であった。1853年8月7日の勅令は「当日(1853年8月7日)までになされた若しくは是認せられた鉄道諸路線の建設は合意協定せられた措置規定及び定められた諸条件に基いて実施完行されなければならない」ことを規定している。内閣(政府 Gobierno)はこのようにして緊急解決策を提示したが，情勢に押され，かつ，その組閣形成の任を受けるに際して，「公共世論は激昂紛糾の状態にあったが，この状態は恐らく別の原因から生じたものであり，また若し他の筋の利害関係により誘発されたにしても，鉄道問題の論議の殆んど全般に反映しかつ集積されて行くものと認められた」ことを宣言している。

上記のこの勅令の諸箇条の中の一つは各路線毎に2名の検査官の任命を指令し一は技官であり，他は行政官であった。前者は工事に対するものであり，また後者（第二のもの）は資金問題に介入し及び不必要な経費を回避するためであった。更に後に創られた技術部と管理部の分業を以ってする国家政府の監督監理部となるべきところのものの前身と目される。

従って（上記のその故に），王室顧問会議（Consejo Real）によって検討せられた27の発給手続の特許（concesiones）を批准・追認する新規措置が出て，完全かつ画一的な立法の欠如を考慮し，内閣（政府 Gobierno）は，手を掲げることなしに（挙手なしで）1850年の会議（Congreso）の委員会の作業（trabajos）を基調にして，またそこに（その作業で）指摘せられていた諸路線には，Madrid（マドリッド）から Zaragoza（サラゴサ）経由で Barcelona（バルセロナ）への una general（総合立法線）と今一つ Madrid（マドリッド）から Vigo（ビゴ）へ行く筈の路線のみを加えただけで最初の立法会議に提出され得るように諸鉄道の一般法に関する法案（proyecto）の作成に従事することを引受けて約束した。

他の類似の法案作成事情におけると同様に上記のこの法案も約束がホゴになった。つまり，内閣（政府 Gobierno）の生命が極めて不安定だったからである。事実，9月18日（1853年）にはもはや，el conde de San Luis（サン・ルイス伯爵）によって統理せられる他の内閣に取って替られていた。don Agustín Esteban Collantes（ドン・アグスティーン・エステーバン・コリャン

テス）は開発相の椅子を，政界でいわゆる los polacos（ポーランド人，下線部分はゴシックである。一山崎）仲間の Sartorius（サルトリウス）の友人たちから現われるように留保した。Esteban Collantes（エステーバン・コリャンテス）の開発相留任は内閣（政府 Gobierno）の鉄道についての現状の継続を容易ならしめた。そして，この上記後者（内閣）は，1853年11月議会開会の際に，当時までに提出せられたものでは四度目になる諸鉄道に関する一般法案を会議に持込んだ。然し，上院では，鉄道の特許（concesión）はすべて特別法の対象であるべきだと定める勧告提案があって前の法案がペンディングになって残っており，上記その提案で内閣（政府 Gobierno）に対する反対が生じて，激烈な議会闘争の動機を産み，これが基でその結果 San Luis（サン・ルイス）の敗北に終った。然しながら，上記のこの強豪は議会を閉鎖し内閣の施政を継続した。

諸鉄道に関する案件事項（asunto）は，深奥には他の諸理由があったとは云え，やがて後に革命をもたらした。つまりこの後者（革命）が近づいて迫っていたからである。1854年２月に Zaragoza（サラゴサ）に蜂起があり，耐え難い状態を惹起こして内閣（政府 Gobierno）に政権（el poder）を譲渡せしめた la Vicalvarada（ビカルバラーダ）の革命の先駆であった。general Córdoba（コルドバ将軍）が召ぜられて組閣に従事し，上記のことが生じた即日７月17日（1854年）に，闘牛場からの出口で騒動が起こされ，激昂した大衆が San Luis（サン・ルイス）伯爵の，Esteban Collantes（エステーバン・コリャンテス）の，及び Salamanca（サラマンカ）の諸邸宅に，また，las Rejas（ラス・レハス）街にあって，前女王であった María Cristina（マリーア・クリスティーナ）が居住していたその邸宅に放火して略奪に及んだ。

Córdoba（コルドバ）の内閣（政府 Gobierno）は長くは続かなかったが，この内閣を el Duque de Rivas（リバス公爵）により統理せられた新内閣が承継した。San Miguel（サン・ミゲル）老将軍を議長職に任命する顧問会議（Junta）が構成せられ，こうして Espartero-ÓDonell（エスパルテローオドンネル）内閣が形成されるまでの情勢に立向って（当面して）行った。後者（エスパルテローオドンネル）のこの内閣では開発相として don Francisco Luxán（ドン・フランシスコ・ルクサーン）が登場したが，彼は科学者の素養をもった人物で，1841年には Isabel II（イサベル二世女王）及びその妹（hermana）の la infanta Luisa Fernanda（ルイサ・フェルナンダ王女）の先生（profesor）であった。

新内閣（エスパルテローオドンネルの内閣）は，自由同盟（Unión liberal）の政権への橋渡しを代表したが，保守系内閣の約10年の後に，８月初旬（1854年）に彼（エスパルテローオドンネル内閣の開発相ルクサーン）の活動が始まり，同年同月（1854年８月）には Luxán（ルクサーン）が鉄道問題に関する諸政令（decretos）を公布した。それら（諸政令）の一つである８月23日（1854年）の政令は委員会（una Comisión）を創立し諸鉄道に関する有名な諸発給手続に関する研究を担当せしめたが，その目的は一年前には為されなかったところを果たすことであり，その研究は Consejo Real（王室顧問会議）に送付せられた。

やがて間もなく1855年の諸鉄道についての包括総合的一般法への導入となるべき上記のこれら

Luxán（ルクサーン）の諸法令に従うことになるが，われわれは特許（concesiones）及び諸契約（los contratos）のいっさいの問題全体に関する上院でなされた討議について語っておこう。

原註

1） O.P. (Obras Públicas 公共建設事業）の総裁（Director general）の任務には don Juan Subercase（ドン・フアン・スベルカッセ）が従事した。—原典47頁脚註。第II章IV諸鉄道に就ての包括的一般法の第三法案。

VII，上院の討議（原典54頁）　以下次