

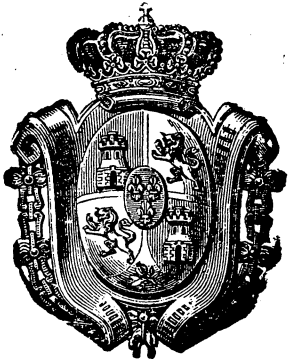
SALE TODOS LOS DIAS,

Y SE SUSCRIBE EN MADRID

EN EL DESPACHO DE LA IMPRENTA NACIONAL,

Y EN LAS PROVINCIAS

EN TODAS LAS ADMINISTRACIONES DE CORREOS.



PRECIOS DE SUSCRIPCION.

	Año.	Medio.	Tres meses.	Un mes.
Para Madrid.....	260	130	65	22
Para el Reino.....	360	180	90	
Para Canarias é Islas Baleares.	400	200	100	
Para Indias.....	440	220	110	

GACETA DE MADRID.

N.º 2085.

VIERNES 17 DE JULIO DE 1840.

DIEZ CUARTOS.

PARTE OFICIAL.

PARTE RECIBIDO EN LA SECRETARIA DE ESTADO
Y DEL DESPACHO DE LA GUERRA.

El capitán general de Castilla la Nueva en 15 del actual participa con referencia al comandante general de Cuenca, que en diferentes puntos de la provincia se han presentado 12 facciosos, entre ellos un capitán, y que una partida que salió de Pedroñera dió muerte á un teniente y 2 rebeldes de 5 que vagaban en la sierra.

Que el cabecilla Crisantos, perseguido por una partida del escuadrón franco, cayó en poder de otra de movilizados en uno de los puntos de paso del Cabriel.

Traslada también un parte del comandante general de Ciudad-Real y Toledo, del que resulta que desde su última comunicación ha sido muerto el cabecilla Caminero, herido Galo, prisioneros dos individuos de tropa, presentados el titulado brigadier D. Francisco María de Bernardo, alias Chaleco, con sus dos hijos y cuatro rebeldes mas, y cogido cuatro caballos y varias armas.

PARTE NO OFICIAL.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

CORTES.

SENADO.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CONDE DE FONTAÜ.

Sesion del dia 16 de Julio.

Abierta la sesion á la una menos cuarto, se leyó y aprobó el acta de la sesion anterior.

El Senado oyó con satisfaccion una comunicacion que hacia con fecha de ayer al mismo el Sr. Ministro de la Gobernacion, poniendo en su conocimiento que SS. MM. y A. continuaban en Barcelona sin novedad en su importante salud el 11 del actual.

Quedó publicada en el Senado como ley y se archivó una de las copias originales de la ley sancionada por S. M. en Barcelona con fecha 11 del corriente sobre concesion de una pensión á Doña María Teresa Panigo, viuda de D. Antonio Buch, la cual remitía el Sr. Ministro de Gracia y Justicia.

El Sr. PRESIDENTE manifiesta que se imprimiría en el Diario de las sesiones y pasaria á las secciones, á fin de que nombraran la comision, el proyecto de ley sobre el canal de Castilla, que con fecha 14 del corriente remitía al Senado el Congreso de Diputados.

El Senado aprueba un dictámen de la comision de Actas en que se manifestaba no poder admitir Senador á D. José Balbisa, por no haber justificado suficientemente el tener los requisitos que exige la ley.

Se leen varios dictámenes de comisiones, que el Sr. Presidente manifestó señalaría dia para su discusion.

Se procede á la órden del dia, que era el dictámen de la comision, informando acerca del proyecto de ley remitido por el Congreso de Diputados, relativo á la concesion de pensiones á las viudas é hijos de varios jueces de primera instancia.

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, el Senado declara haber lugar á la discusion por artículos.

Se lee el art. 1.º que dice así:

Art. 1.º Se señalan pensiones anuales de 6600 rs. para sí y sus hijos á Doña María Jacinta Perales y Doña Manuela Lobato, viudas de D. Andres Ruiz y D. Joaquin Clavijo, asesinados por los facciosos cuando desempeñaban respectivamente las judicaturas de primera instancia de Casas de Ibañez y Calahorra.

El Senado lo aprueba sin discusion.

Igual resolucion toma sobre el segundo que dice así:

2.º Por identidad de razon se declara pensión de 5500 rs. á D. Fermin Avella, hijo de D. Joaquin, juez que fue del partido de Pina.

Asimismo se aprueba el siguiente y último artículo:

Art. 3.º La concesion de estas pensiones se entiende sin perjuicio de las que corresponden á los interesados por la viudedad ú horfandad que tengan derecho á percibir del monte pio respectivo.

Se procede á la discusion del dictámen de la comision acerca del proyecto de ley autorizando al Gobierno de S. M. para emprender varias obras públicas.

El Sr. INFANTE: Ya advertirán los Sres. Señadores que yo no me opondré á la autorizacion que pide el Gobierno para que haga los bienes que la comision dice en su exordio; por el contrario, no solo tendrá mi voto, sino que en los escasos conocimientos que tengo en la materia los emplearé con mucho gusto en la realizacion de esas obras. Pero como la autorizacion que al Gobierno se le da está reducida simple y sencillamente para que pueda hacer obras, me he propuesto llamar para esto la atencion del Sr. Ministro de la Gobernacion, cuyo celo en esta parte aplaudo. Mi objeto ha sido el manifestarle á S. S. que las obras que se tratan de hacerse sean en primer lugar aquellas en que habiendo gastado mucho la nacion estan por concluirse, y que ni el espíritu de provincialismo ni otras causas influyan para que este capital cuantioso se esté deteriorando: citaré una obra de estas.

El camino de las Cabrillas, obra cuantiosa, admirable y que pondría á la capital del reino en pocas horas en comunicacion con la costa, que aumentaría la riqueza de toda la provincia de Ciudad-Real, y que traería todas las ventajas que los Sres. Senadores no pueden menos de conocer, pues desde que se suspendieron estas obras, que me parece que fue el año 34 hasta hoy, harán gastar mucho mas; gastos que muchos de ellos no se hubieran ocasionado si hubiesen continuado.

Hacia este punto y á otros como el canal de Castilla, que debe conducir á Santander, es á los que quisiera llamar la atencion del Sr. Ministro de la Gobernacion, y con mas particularidad que ninguno, al que antes he citado del camino de las Cabrillas. Es la costa de Valencia el punto mas inmediato á la costa litoral. El estado de incomunicacion en que se encuentran las provincias de Cuenca y Ciudad-Real desaparecerá en el momento que quede expedito este camino.

Hay mas: en la misma provincia hay otra obra importantísima, en la que está hecho mas de la mitad del gasto, y por causas que no sé decir (habló del puente que se debe echar sobre el Júcar) medidas de interes muy individual son las que le tienen entorpecido. Por amaños que no quiero referir se dijo que la base y los estribos de ese puente no eran capaces de sostener sus arcos, y despues de muchos años los estribos estan firmes, y no hay deterioro á pesar de caer copiosas lluvias. De manera que el puente se encuentra en este estado cuando tiene la nacion gastado mas de la mitad.

En resumen aplaudo el celo del Gobierno en pedir esta autorizacion, y me complace de las ideas patrióticas que la comision emite en su dictámen; pero yo lo que me propongo sin oponerme al dictámen, es llamar la atencion del Gobierno hacia los objetos que he dicho, á saber, que se concluyan las obras comenzadas, y despues se emprendan otras nuevas.

El Sr. conde de OFALIA: Antes de hacerme cargo de las observaciones del señor preopinante creo conveniente anticipar un breve resumen del sistema establecido para la construccion de caminos, así como alguna idea de los medios adoptados para costearlos y de las causas del atraso en que se halla este importante ramo del servicio público.

Antes de la venida á España del Rey Carlos III los caminos de todas clases se costeaban con fondos de propios y con repartimientos á los pueblos mas interesados en las obras que se conceptuaban importantes ó convenientes; pero se carecia de un sistema ó plan general de comunicacion que se extendiese á todo el reino.

El Consejo de Castilla, que tenia la direccion de los propios y arbitrios, era el principal encargado de dar impulso á las obras de puentes y caminos; y aunque desempeñaba su encargo con buen celo y amor al bien público, como lo acreditan las muchas construcciones de puentes y otras obras antiguas que se ven en toda la superficie de la Peninsula, no era posible que un cuerpo colegiado sobrecargado de tantas atenciones pudiese dirigir las multiplicadas empresas de caminos que eran necesarios para facilitar las comunicaciones y el tráfico interior de las diferentes provincias.

El memorable decreto del Sr. D. Carlos III con fecha de 10 de Junio de 1761 sentó las primeras bases de un sistema general: creó la superintendencia general de caminos á cargo del primer Secretario de Estado para dar á este ramo el impulso y la unidad que necesitaba; mandó construir las cinco carreteras generales que hoy estan en uso; destinó fondos especiales para estas obras de primera necesidad sin gravar demasiado á los pueblos, y se empezó á marcar bien la diferencia entre los caminos que deben costearse y conservarse á expensas de toda la nacion, y los provinciales y municipales que son de cargo de las provincias ó pueblos principalmente interesados en ellos.

Los fondos destinados para las carreteras generales consistian en un aumento de precio en la sal que se consumia en todo el reino: en otro impuesto moderado sobre la plata que llegaba de América destinado especialmente á la carretera de Andalucía á Madrid en los portazgos que se iban estableciendo sucesivamente, á los que se añadieron posteriormente los productos líquidos de la renta de correos de España é Indias y los bienes mostrencos.

Los caminos provinciales y municipales subsistieron bajo la inspeccion del Consejo que elevaba sus consultas al Gobier-

no en los asuntos graves por conducto del superintendente general Ministro de Estado; y esto por la sencilla razon de que estaban bajo la direccion del Consejo los propios y arbitrios del reino con cuyos fondos se atendía á las obras de esta clase. Sin embargo, se crearon también en varias capitales algunas juntas de caminos provinciales, compuestas de las personas mas distinguidas y amantes del bien público que habia en los pueblos, los que se entendian directamente con la superintendencia ó con la direccion general de caminos creada para estar al frente de la dependencia bajo las órdenes del superintendente con un número proporcionado de ingenieros del mismo ramo.

En este estado se hallaban las cosas hasta que en los últimos meses del reinado del Sr. D. Fernando VII se creyó mas conveniente, para dar una completa unidad á los diferentes ramos de la administracion pública, crear el ministerio de lo Interior ó de la Gobernacion del reino, donde se reunieron las dependencias de correos, caminos, canales de riego y navegacion, y los propios y arbitrios de los pueblos, estableciéndose despues las diputaciones provinciales y los gefes políticos, con lo que quedó suprimida la superintendencia aneja antes al ministerio de Estado, y bajo una sola mano y direccion todo el negociado de caminos.

Pero no han podido hasta ahora experimentarse todas las ventajas de esta concentracion; porque ademas de haber comenzado muy poco despues la discordia civil que felizmente está hoy á punto de terminarse. El todo, los fondos destinados para las carreteras generales ó caminos habian ido desapareciendo sucesivamente. El impuesto sobre la plata venida de América habia cesado muchos años antes: el producto del impuesto sobre la sal habia desaparecido como incompatible con el sistema general de Hacienda, continuándose solo en algunos puntos el pago de su importe para salvar obligaciones anteriores por las que habia servido de garantía: la renta de correos de América estaba igualmente anulada por circunstancias notorias; y los líquidos de la misma renta en España son hoy insignificantes por las circunstancias de la guerra civil, y los mayores gastos de las conducciones y servicio de postas.

Solo subsiste en beneficio de las carreteras generales el impuesto adicional ó sobrepeso de un cuarto en carta impuesto en 1809, porque este se deduce de los productos totales de correos y no de los líquidos; siendo este impuesto y el producto de los portazgos (que reunidos apenas ascenderán á 8 millones de reales) lo que subsiste de la antigua dotacion á las carreteras generales; y es preciso añadir que los portazgos en los caminos de España (con muy pocas excepciones) apenas producen lo necesario para la conservacion de los caminos hechos, mas no para emprender obras nuevas de alguna consideracion.

Fue pues necesario que el Sr. Ministro de la Gobernacion en el presupuesto de gastos de su departamento pidiese á las Cortes una asignacion fija y de consideracion para las obras de caminos, la que hasta ahora no ha podido ser efectiva por la preferencia con que habia que atender á los gastos de la guerra.

Mayor si cabe ha sido la insuficiencia de los medios aplicables á los caminos provinciales y municipales, porque los propios han tenido una baja muy considerable, no bastando sus productos para cubrir las obligaciones interiores de los mismos pueblos y al pago del impuesto de 20 por 100 con que estan gravados para el fondo de amortizacion. No ha quedado pues otro recurso por ahora mas que la imposicion de arbitrios para esta clase de obras en los pueblos ó provincias interesadas en ellas.

En esta situacion, y viéndose el Gobierno instado y requerido con solicitudes de los pueblos para la construccion de diferentes caminos provinciales y municipales, ofreciéndose los mismos á proponer arbitrios con que costearlos (porque conocen cada dia mas la importancia de facilitar las comunicaciones y el tráfico interior) ha recurrido el Ministerio á las Cortes pidiendo la autorizacion correspondiente para que formándose los oportunos expedientes, y oyendo á las diputaciones provinciales, pueda aprobar aquellos arbitrios que estime convenientes para el objeto.

Esta autorizacion no puede menos de concederse aplaudiendo el celo del Gobierno, el cual para la aprobacion de los arbitrios empleará toda su prudencia y circunspeccion, porque muchas veces los pueblos alucinados por un buen deseo proponen arbitrios que resultan despues muy insuficientes: otros proponen gravámenes immoderados sobre los productos de la agricultura que desnivelan los precios de ellos comparados con los de las provincias contiguas, y si son objetos de exportacion para el comercio extranjero no es conveniente que lleven demasiado recargo; y por último suele el Ministro de Hacienda y los intendentes hallar inconveniente en que los pueblos se graven aunque sea voluntariamente con arbitrios que les imposibilitan para el pago puntual de las contribuciones ordinarias ó extraordinarias.

Por otra parte los caminos que se proyectan para costearse con el producto de los arbitrios á proporcion que estos se van recaudando, rara vez llegan al término deseado, porque necesariamente se han de ejecutar con lentitud: los gastos de

