



SE SUSCRIBE

En Madrid en el Despacho de la IMPRENTA NACIONAL.

PRECIOS DE SUSCRICION.

MADRID... Por un mes... 12 rs. Por tres meses... 36

SE SUSCRIBE

En provincias, en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS. En Paris, C. A. SAAYEDRA, rue d'Hauteville, núm. 13.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with columns for provinces (Provincias, Ultramar, Extranjero) and subscription rates (Por un mes, Por tres meses, Por seis meses, Por un año).

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE MARINA.

Dirección del cuerpo administrativo.

Aproximándose la época en que debiera verificarse la oposición para proveer la mitad de las plazas de meritorios que resulten vacantes en el cuerpo administrativo de la Armada, conforme a lo dispuesto en el art. 23 de la instrucción unida al reglamento de 17 de Marzo de 1858, la REINA (Q. D. G.), á quien he dado cuenta de las causas que imposibilitan que aquel acto dé principio en 2 de Enero inmediato, ocasionando la indispensable necesidad de prorrogarlo, se ha servido resolver prevenga á V. S. que desde luego proceda á cuanto sea conducente para que esta soberana resolución se inserte en la Gaceta de esta corte y demás periódicos oficiales de provincia que convenga, á fin de que llegando á noticia de todos los que fuere su objeto presentarse á dicha oposición, tengan entendido que con oportunidad y fijando el plazo conveniente se señalará el día en que haya de efectuarse.

De Real orden lo digo á V. S. para su inteligencia y fines expresados. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 10 de Diciembre de 1860.

ZAVALA.

Sr. Director del cuerpo administrativo de la Armada.

RESOLUCIONES TOMADAS POR EL MISMO MINISTERIO.

Diciembre 7 1860. Confiando el mando de la fragata de hélice en construcción Nuestra Señora del Patrocinio al Capitán de navío D. Federico Faldú y Ponte. Id. id. Nombro Ayudante de marina del distrito de Ceuta al Teniente de navío D. José Ramirez é Isasi. Id. 8. Id. segundo delinador de la factoría de Ferrol á D. José Pita y Franco. Id. id. Concediendo á Salvador Vigo y Rojas, matriculado del distrito de Almuñécar y marino ordinario que fué de la cañonera núm. 19, el goce de invalidos de 600 rs. vn. anuales por haberse inutilizado en faena del servicio. Id. 10. Disponiendo que se hagan á la goleta de hélice Santa Teresa cuantas reparaciones necesite, con objeto de que se una á las fuerzas navales de Algeciras. Id. id. Id. que el Comandante del trozo de guardacostas del Norte emita su proyecto de reglamento de dotaciones de estos buques.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Aceptadas las condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Valencia á Tarragona por D. José Campo y la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, y vista la ley de 9 de Julio de 1856, S. M. la REINA (Q. D. G.) se ha dignado disponer que sobre la proposicion de Campo y la Sociedad referida se anuncie por el término de tres meses la subasta de concesion de esta línea con sujecion al proyecto aprobado, á la tarifa de aplicacion que regia en la de Játiva al Grao de Valencia al promulgarse la ley citada, como lo prescribe su artículo 8.º, y á las condiciones particulares aceptadas por los peticionarios, haciéndose en el anuncio de la subasta las prevenciones del art. 9.º de dicha ley.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 11 de Diciembre de 1860.

CORVERA.

Sr. Director general de Obras públicas.

Subasta para la concesion del ferro carril de Valencia á Tarragona.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el día 12 de Marzo de 1861, y la hora de la una de la tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta de concesion del ferro-carril de Valencia á Tarragona, cuya longitud es de 260 kilómetros 306 metros.

La subasta se celebrará con sujecion á lo prescrito por Real decreto de 27 de Febrero de 1852 e instrucción para su cumplimiento de 18 de Marzo del mismo año, salvo las excepciones que se indicarán más adelante, presentándose las proposiciones en pliegos cerrados, arreglados exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella 2.172.455,86 rs. en metálico ó efectos de la Denda pública al tipo que para este objeto les esta asignado por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa en el día anterior inmediato al de la subasta.

Debiendo servir de base para esta la proposicion que al otorgarse la ley de 9 de Junio de 1856 se tuvo presente, sostenida hoy y garantida con el correspondiente depósito por D. José Campo y la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, á quienes los otros peticionarios han transferido sus derechos, la licitacion versará sobre la reduccion de los 62.473.440 rs. á que asciende la subvencion asignada á toda la línea, para la que únicamente se harán proposiciones, y no para una parte ó porcion de ella, no admitiéndose ninguna que no mejore por lo ménos en 80.000 rs. la de Campo y la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento.

Abiertos en el acto los pliegos, habrá durante media hora licitacion de viva voz entre Campo y la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento por una parte, y por otra el autor de la proposicion más ventajosa. Si hubiese uno ó más concurrentes que en los pliegos hubieran propuesto absolutamente iguales á la más ventajosa, todos los que en este caso se encuentren competirán con Campo y la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento; debiendo ser en uno y otro caso la primera mejora por lo ménos de 2.000 rs., y las demás á voluntad de los licitadores, contal que no baje de 4.000 rs. cada poja.

Solo en el caso de renunciar totalmente la subvencion podrán los licitadores proponer rebaja en el número de años que ha de durar la concesion, pero no se admitirán proposiciones que no comprendan uno ó más años completos.

El adjudicatario de la subasta satisfará en el término de un mes, contado desde la adjudicacion, por los estudios y proyecto de este ferro-carril la suma á que asciende su tasacion y el 20 por 100 de esta, que deberá efectuarse con arreglo á la Real orden de 24 de Marzo de 1854, anunciándose al público con anterioridad al día señalado para el remate.

Modelo de proposicion.

D. N. N., enterado del anuncio publicado en la Gaceta de... de... de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos exigidos para la adjudicacion en pública subasta del ferro-carril de Valencia á Tarragona, de 260 kilómetros 306 metros, subvencionado con 62.473.440 rs., se obliga á tomar á su cargo la concesion de dicha línea, dándole el Estado como subvencion por toda ella la cantidad de... (aquí la proposicion que se haga, reduciendo por lo ménos en 80.000 rs. los 62.473.440 rs. fijados como tipo de la subasta), ó se obliga á tomar á su cargo la concesion de dicha línea, renunciando la subvencion total ofrecida, y reduciendo el número de años de la concesion á... (aquí se expresará en años completos la duracion de la concesion, reduciendo lisa y llanamente los 99 años por que se anuncia).

LEY Y DISPOSICIONES RELATIVAS Á LA CONCESION DE ESTE FERRO-CARRIL.

Ley de 9 de Julio de 1856.

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar á los Sres. Aleu Arandés y D. José Campo, por sí y á nombre de la Sociedad catalana general de Crédito y de la Sociedad Valenciana de Fomento, la concesion de una línea general de ferro-carril, que partiendo de la de Almansa en Valencia y pasando por Castellon, vaya á empalmar en Tarragona con la que por Barcelona termine en Francia.

Art. 2.º Las obras se ejecutarán con arreglo á los proyectos que apruebe el Gobierno, y que le serán presentados previamente por la Sociedad concesionaria dentro de un año, con arreglo á la ley general de ferro-carriles.

Art. 3.º El importe de los gastos ocasionados en el levantamiento de planos se fijará de conformidad con el establecido, para que los abone la persona ó compañía que obtenga la concesion definitiva.

Art. 4.º El Gobierno auxiliará esta empresa con una subvencion en metálico, ó su equivalente en papel del Estado á precio de cotizacion, de 240.000 rs. por cada kilómetro que se dé concluido y dispuesto para la explotacion.

Art. 5.º Las provincias que recorra este ferro-carril costearán la tercera parte de la subvencion, que distribuirán entre sí, cargando á cada una un número de kilómetros que de su territorio atravesase la línea, y habida consideracion al término medio de su riqueza respectiva por legua cuadrada.

Para la apreciacion de la riqueza de cada una de las provincias beneficiadas inmediatamente por el ferro-carril, servirá de tipo el actual de la contribucion territorial, combinado con el de la industria.

Art. 6.º La subvencion total será directamente satisficida por el Estado, á quien reintegrará cada provincia á medida que se vayan poniendo en explotacion los trozos de línea que en su territorio se construyeren. Con este objeto incluirá cada provincia en su presupuesto, como gasto obligatorio de un año, lo que le correspondiera de lo que el Gobierno haya adelantado por este concepto en el anterior.

Art. 7.º El camino quedará concluido en el término de cuatro años, á contar desde la fecha de la concesion.

Art. 8.º La concesion será por 99 años, y regirán las mismas tarifas que actualmente se cobran en la línea del Grao de Valencia á Játiva.

Art. 9.º Concedida la autorizacion de que habla el artículo 1.º, y presentados á las Cortes los estudios aprobados por el Gobierno, anunciará este la subasta por el término prescrito en la ley general de ferro-carriles.

En el día señalado se verificará la licitacion de la manera prescrita para todas las obras públicas, previo el depósito establecido.

Abiertos en el acto los pliegos, habrá durante media hora licitacion á viva voz entre la Sociedad concesionaria y el autor de la proposicion más ventajosa.

Si hubiere dos ó más concurrentes que en los pliegos hayan hecho proposiciones absolutamente iguales, todos los que en este caso se encuentren competirán con la Sociedad concesionaria.

Art. 10. Los concesionarios garantizarán en el término de un mes esta concesion con un depósito de 300.000 reales en metálico ó papel del Estado al precio de cotizacion, y esta cantidad se ajustará á los tipos exigidos por la ley general de ferro-carriles, luego que sean conocidos los presupuestos de la línea.

OBRAS PÚBLICAS.—Ilmo. Sr.: S. M. la REINA (Q. D. G.) se ha dignado aprobar el adjunto pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Valencia á Tarragona, y disponer que con arreglo á lo prescrito por el art. 5.º de la instrucción de 15 de Febrero de 1856 se pase á la aceptacion de los autores de la proposicion admitida por la ley de 9 de Julio para la subasta de concesion de esta línea.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. San Ildefonso 16 de Julio de 1860.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas.

Pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Valencia á Tarragona.

1.º La empresa se obliga á ejecutar de su cuenta todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril, que partiendo en la orilla izquierda del Turia de la línea de Játiva al Grao, según el proyecto aprobado, se dirigirá por Castellon y Tortosa á Tarragona.

2.º Las obras del camino se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real decreto de 22 de Abril de 1857, 30 de Setiembre de 1858 y 8 de Julio de 1860. Este proyecto podrá sin embargo modificarse con aprobacion del Gobierno.

3.º En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicacion, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta la suma de 10.862.279,25 rs. en metálico ó efectos de la Denda pública al tipo que está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

4.º En el término de un mes, contado desde la adjudicacion de la subasta, satisfará la empresa concesionaria á la que ha verificado los estudios de este ferro-

carril el importe de estos, valuado con arreglo á las prescripciones de la Real orden de 31 de Marzo de 1854.

5.º La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotacion á los cuatro años, contados desde la misma fecha.

6.º La explotacion se hará con arreglo al proyecto aprobado para una sola via interin las necesidades del tráfico no exijan el establecimiento de la segunda: las obras de fábrica se construirán para dos vias con arreglo al mismo proyecto, dando á los perfiles trasversales las dimensiones prescritas por Reales órdenes de 20 de Febrero y 4.º de Marzo de 1854.

7.º Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuacion y de las clases que se indican, á saber: tres de primera en Castellon, Tortosa y Tarragona; seis de segunda en el Grao, Murviedro, Villareal, Benicarló, Vinaroz y Cambril; diez y seis de tercera en Benicasin, Torreblanca, Alcalá de Chisvert, Albuixech, Puig, Puzol, Almenara, Lalloa, Chilches, Nules, Udecona, Ampolla, Ampolla, Hospital de Infant y Salou. Cuando la empresa quiera establecer más estaciones, no podrá verificarlo sin autorizacion del Gobierno; pero este podrá obligarla á variar su emplazamiento, aumentando su número ó situar otras donde lo tenga por conveniente.

8.º El material móvil se fija como minimum para toda la línea en: 39 Locomotoras con sus tenders. 35 Coches de primera clase. 97 Id. de segunda. 36 Id. mistos de primera y segunda. 135 Id. de tercera. 15 Id. con frenos. 42 Furgones para equipajes con frenos. 420 Wagones de bordes altos y bajos para mercancías. 14 Trucks.

9.º Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

10. Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rebajados y otros estarán cerrados con cristales: los de tercera clase llevarán cortinas. La empresa podrá emplear coches que en departamentos separados más de una clase de viajeros. Podrá tambien emplear carruajes especiales cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

11. Establecerá la empresa un telégrafo eléctrico exclusivamente para el servicio de la explotacion. Los postes de este telégrafo estarán dispuestos para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público, estando obligada la empresa á facilitar el local conveniente en sus estaciones para dicho servicio. La custodia, conservacion y reparaciones de los hilos y de todo el material exterior á las estaciones que establezca el Gobierno será de cuenta de la empresa.

12. La empresa queda obligada á poner á disposicion del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, los departamentos de coches necesarios para el transporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por la Administracion oyendo á la empresa.

13. Asignada á este camino una subvencion de 206.000 reales por kilómetro, que por los 260 kilómetros 306 metros de su longitud suman 62.473.440 rs., el Gobierno auxiliará á la empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles que el Gobierno adjudicada la concesion en subasta pública cuyo abono se hará por kilómetros concluidos con arreglo al art. 4.º de la ley de 9 de Julio de 1856.

14. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobierno en vista del acta del reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por el Ingeniero-inspector en que declare que puede empezarse la explotacion.

15. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

16. Cada convoy de viajeros tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 10 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurren á tomarlos.

17. La velocidad efectiva de los convoyes del correo y de viajeros y mercancías se fijará por el Gobierno, á propuesta de la empresa, así como la duracion de los viajes.

18. La concesion de este ferro-carril se otorga por 99 años, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujecion á la ley general de 3 de Junio de 1856, á la instrucción y condiciones para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856, y finalmente, á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

19. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos de peaje y transporte, que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno si el camino produjese más de 15 por 100 del capital invertido.

20. En los 10 años que precedan al término de la concesion, el Gobierno podrá retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservar si la empresa no llenase completamente esta obligacion.

21. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la empresa en el caso de que creyere el Gobierno conveniente revocar esta concesion, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

22. La empresa nombrará un representante debidamente autorizado para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Valencia.

Si se faltase por la empresa á esta disposicion, ó su representante no se hallase ausente de Valencia, será válida la notificacion que se depositase en la Secretaria del Gobierno de dicha provincia.

23. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimientos y cualesquiera otros actos que tengan relacion con la construccion y explotacion del ferro-carril, la empresa depositará anualmente á disposicion del Gobierno, y dentro de este designe, una cantidad que no podrá exceder de 100.000 rs.

No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, instrucción y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856 y demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de 16 de Julio de 1860.—Hay una rubrica.—Es copia.—Uria.

Aceptado.—Valencia 12 de Noviembre de 1860.—Por la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, el Director accidental, Javier Paulino.

En cumplimiento de la Real orden, declaro que acepto este pliego de condiciones como consecuencia de la proposicion que tengo hecha debidamente garantizada.

Madrid 13 de Noviembre de 1860.—J. Campo.

Tarifa de precios máximos de peaje y transporte para el ferro-carril de Valencia á Tarragona.

Table with columns for 'POR CABEZA Y KILOMETRO', 'VIAJEROS', 'GANADOS', 'POR TONELADA Y KILOMETRO', 'PESCADO', 'MERCADERIAS', 'OBJETOS DIVERSOS', 'POR PIEZA Y KILOMETRO'. It lists various goods and their transport costs per head, ton, or piece.

Disposiciones que se han de observar en la percepcion de los derechos de esta tarifa.

- 1.º La percepcion será por kilómetros, sin tener en consideracion las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.
2.º La tonelada es de 1.000 kilogramos (1.000 kilos), y las fracciones de tonelada se contarán de 40 en 40 kilogramos.
3.º Las mercaderías que á peticion de los que las remesan sean trasportadas con la velocidad que los viajeros pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.
4.º La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.
La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 días de anticipacion al en que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.
5.º Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos (30 kilos), solo pagará el precio de su asiento.
6.º Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.
7.º Los precios de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:
Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese más de 4.500 kilogramos (4.500 kilos).
Segundo. A toda masa indivisible que pese más de 3.000 kilogramos (3.000 kilos).
Sin embargo, la empresa no podrá rebajar la circulacion y el transporte de estos objetos, pero cobrará 20 por 100 más que la clase con que tengan mayor analogía por peaje y transporte.
La empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos (5.000 kilos), ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000 (8.000), exceptuándose de esta disposicion las locomotoras.
Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.
8.º Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa:
Primero. A todos los objetos que no estando expresados en ella no pesen, bajo el volumen de un metro cúbico, 125 kilogramos (125 kilos).
Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al plaqé de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

- Tercero. En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente ménos de 50 kilogramos (50 kilos), cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 50 kilogramos (50 kilos) en objetos de una misma naturaleza, reunidos á la vez y por una misma persona, aunque estén emballados separadamente.
Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden se fijarán anulacione por el Gobierno á propuesta de la empresa.
Pasando de 50 kilogramos (50 kilos), el precio de una bala será 5,28 rs. vn. por kilómetro, sin que pueda bajar de 5,28 rs., cualquiera que sea la distancia recorrida.
9.º En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvo las excepciones anotadas más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquier especie serán trasportados en el órden de su número de registro.
10. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice versa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposicion anterior.
11. En el caso de que la empresa hiciere algun convenio para la comision y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.
12. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, ó para volver á sus hogares después de licenciados, no pagarán por sí y sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo, no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes.
Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa tendrá inmediatamente á su disposicion, por la mitad del precio de tarifa todos los medios de transporte establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán trasportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, así como tambien los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado.
13. En los precios fijados en esta tarifa están incluidos todos los gastos accesorios.
Por ningun concepto se podrá percibir derecho alguno bajo la denominacion de carga, descarga, almacenaje, registro ni ninguna otra en los apostaderos y estaciones del camino de hierro, siendo de cuenta de la empresa todos estos servicios y los demás que exija el tráfico de la línea.
14. Para los casos en que los efectos y mercaderías trasportados por el ferro-carril permanezcan por causa de sus dueños ó consignatarios en las estaciones ó apostaderos más tiempo del necesario para ser conducidos á otros puntos, propondrá la empresa cada año á la aprobacion del Gobierno un reglamento en que se fijen los precios y el servicio de depósito y almacenaje.
Formada con arreglo á lo prescrito por el art. 8.º de la ley de 9 de Julio de 1856.—Es copia.—Uria.

RELACION del material que podrá importarse del extranjero para la construcción y establecimiento del ferrocarril de Valencia á Tarragona con opción á la exención de los derechos que expresa el art. 20 de la ley general de ferrocarriles.

Table with columns: MATERIAL PARA REPLANTES, ESTUDIOS & C., MATERIAL AUXILIAR PARA LA CONSTRUCCION, MATERIAL PARA PUENTES, ESTACIONES Y CASILLAS, MATERIAL PARA LA VIA Y SUS ACCESORIOS Y PARA EL SERVICIO DE LAS ESTACIONES Y TALLERES, MATERIAL MOVIL, TELEGRAFO ELECTRICO, RESUMEN. Includes sub-totals and grand total of 94,783,660.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTICIA.

En la villa y corte de Madrid, á 6 de Diciembre de 1860... Considerando que legos de poder producir ninguno de los dos expresados efectos la memoria, que con su fecha y la firma de la testadora se presentó con el testamento... Considerando que el contenido de la memoria de que se trata evidencia que no estaba terminada, y por que habiendo hablado la testadora de mandas pías y legados, usando de estas voces siempre en plural, en ella solo se encuentra uno de estos, y ninguna de aquellas...

Considerando que legos de poder producir ninguno de los dos expresados efectos la memoria, que con su fecha y la firma de la testadora se presentó con el testamento... Considerando que el contenido de la memoria de que se trata evidencia que no estaba terminada, y por que habiendo hablado la testadora de mandas pías y legados, usando de estas voces siempre en plural, en ella solo se encuentra uno de estos, y ninguna de aquellas...

Financial statements for Banco de Jerez de la Frontera, REAL OBSERVATORIO DE MADRID, ANUNCIOS OFICIALES, DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS, BANCO DE LA CORUÑA, ALCALDIA-CORREGIMIENTO DE MADRID, BANCO DE SEVILLA. Includes balance sheets and various reports.



El Gobierno estudiará la cuestión para el año que viene, y tendrá una satisfacción en cumplir los deseos del Sr. Madoz.

Por lo demás, se ha adelantado mucho, así en agricultura como en arbolado, sobre todo en Andalucía, en Mallorca y en otros puntos. Pero la falta de mecánica agrícola y la falta de conocimientos que hay que luchar, y que no se venen sino a fuerza de instrucción, tiempo y constancia.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

El Sr. MADUZ: He quedado satisfecho de las explicaciones del Gobierno, y le ruego que para el año próximo vea de traer algún proyecto de creación de buenos establecimientos agrícolas.

El Sr. Marqués de SAN CARLOS: He oído con mucho gusto los discursos del Sr. Madoz y del Sr. Ministro de Fomento. Pero entre todas las causas que contribuyen al fomento de la agricultura, ha olvidado el Sr. Ministro una muy importante. La geología, aunque es una ciencia moderna, tiene aplicaciones de grande importancia á la agricultura. Hay enseñanza especial de esa ciencia en España en las escuelas de montes, de minas y aun de arquitectura, pero no se enseña con aplicación al cultivo de la tierra, y yo creo que podría muy fácilmente introducirse esta mejor con solo que los Catedráticos mismos que enseñan geología en sus aplicaciones generales, dedicaran unas lecciones en la Flamenca, en la universidad central ó en las granjas que se crean, á enseñar sus aplicaciones agrícolas, con lo cual harían un gran beneficio á la agricultura y al país.

Igualmente se aprobaron los siguientes de la seccion hasta el 40.

Se leyó la seccion quinta, y fué aprobada sin discusión.

Presupuesto de Marina.

Leído este presupuesto, dijo

El Sr. SALAZAR Y MAZARREDO: Señores, no necesito repetir lo que tantas veces he manifestado sobre nuestras necesidades marítimas y la urgencia de organizar la armada, pero sí debo presentar nuevos argumentos acerca de una cuestión tan importante. Sensible es que adelantemos tan lentamente, y que nos vayamos quedando á la zaga de otras naciones que valen marítimamente mucho menos que la España. Si investigamos las causas, se advierte que el mal proviene en gran parte de una mala administración. El presupuesto que se nos presenta es la mejor prueba de ello.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

Se nos dice, por ejemplo: «Para pago de jornales en las obras y atenciones de los arsenales, 13 millones;» pero ignoramos la cantidad de trabajo ejecutado en el ejercicio precedente, dividida por arsenales, las razones que hubo para su ejecución, el presupuesto total, con la clasificación de si es para edificios ó para buques, la parte imputable al presupuesto corriente; en fin, necesitamos luz, porque vivimos en las tinieblas.

En Inglaterra se abre una cuenta corriente á cada buque desde que se le pone la quilla. En ella se especifican los jornales, y las materias primeras, sus precios &c. &c. De ese modo ha conseguido el Secretario del Almirantazgo inglés averiguar que una tonelada cuesta en Woolwich 650 rs., y en Chatham solo 420. La comparación introduce la economía; la publicidad engendra mayor actividad y mejor administración. Aquí ignoramos todo, y el Sr. Ministro no podrá decirme lo que ha costado ninguno de nuestros buques, ni algunas obras, como por ejemplo, el varadero de Cartagena. Esta desgraciada construcción se encomendó en 1852 á un Ingeniero civil; en 1853 á un Jefe del extinguido cuerpo de Ingenieros de marina, que declaró sinceramente que había olvidado su oficio; en 1855 se hizo cargo de las obras el maestro mayor de arboladura; pásame el Congreso; y en 1859 otra vez un Ingeniero civil. Resultado: que la obra es interminable y defectuosa, y deseo á nadie que diga lo que ha costado.

son necesarias en la marina; pero no quiero ser muy duro, y de lo que me da pena es que me ocuparé de las escuelas de grumetes; de las obyecciones que perciben los Capitanes de puertos; de las trabas que ciertas Autoridades de Marina oponen al comercio; de los medios de facilitar los reingresos de los marineros viejos, y de los reglamentos para el servicio interior de los buques.

Si necesariis es que los buques tengan, hasta donde sea posible conseguirlo, el mismo tamaño y cañones del mismo calibre para facilitar las composiciones de cualquier clase de sus partes ó de la maquinaria, é introducir mayor orden y presteza en la contabilidad y en las operaciones, es tambien muy conveniente que desaparezca la anarquía actual de que cada embarcación tenga un reglamento distinto para su servicio interior.

Esta y otras reformas crearán en la armada un espíritu de uniformidad y de cuerpo que hoy no existe. A la poca importancia que se da á la misión del marino se deben muchos conflictos. Este mismo año apreso el Gobierno de Juaraz la barca española *Concepcion*. Fué remolcada á Veracruz con nuestra bandera al tope, y atravesó por enmedio de tres buques de guerra que formaban la estación naval de España. No se había publicado aun cuando se hubiese cumplido con este requisito, y se hizo la intención de estilo al Capitán de la *Concepcion*, y sabiendo todo esto el Jefe español, en vez de echar á pique al vapor apresador y rescatar la barca apresada, como hubiese hecho un Oficial inglés ó norteamericano, permitió algún ultraje, origen de tantos disgustos. Llamo sobre este punto, del cual han hablado los periódicos americanos, la atención del Sr. Ministro, para que por lo menos se convenza de la necesidad de establecer una cátedra de derecho de gentes en el colegio naval.

El paciente necesidad de volver á tener una armada respetable, y deplora que caminemos tan lentamente. Recuerda que sin arsenales, sin factorías, sin escuelas facultativas envió Felipe V. en 1718 una poderosa flota á conquistar la Sicilia cuando la guerra de sucesión dejó exhausto el Tesoro; recuerda que la famosa marina portuguesa quedó anquilada desde la dominación de la Casa de Austria, hasta el genio de Pombal la hizo renacer de sus cenizas.

El país ve que se alza una nueva potencia marítima en el Mediterráneo, y que la apertura del istmo de Suez va á dar á este mar una importancia inmensa. Mientras tanto en el arsenal de Cartagena, tan favorecido por la naturaleza, el verdadero no se concluye; los diques de *Jorge Juan*, además de no ser útiles por su tamaño, se filtran, y para colmo de desgracia todavía se hacen allí á mano, como las jarcias, todos los artículos que la marina ha necesitado.

Necesitamos una armada para recuperar nuestra posición en Europa; para proteger las vidas y haciendas de nuestros compatriotas en todas partes, y para tender una mano amiga á los países de América que luchan con la anarquía y con las malas artes de pueblos poderosos enemigos de nuestra raza. Solo necesitamos voluntad decidida, pues con ella, sin oficiales, sin marina, sin dinero, como se vio en el *Dagway-Troun*, que es del mismo tamaño del *Isabel II*, ha servido, con el auxilio de una máquina de 450 caballos, para zanjar en tres meses todas las cuestiones pendientes entre Francia y el Perú.

Mucho pudiera hablar de la célebre factoría del Ferrol, donde pasan cosas inauditas. El constructor más caro de Inglaterra, Penn, lleva por cada caballo de vapor 7.000 rs., y á nosotros nos sale por más de 50.000; de modo, que en vez de los 1.500 caballos construidos en el Ferrol en los últimos años, podríamos tener por el mismo dinero y con los mismos operarios una escuadra de 11.000 caballos. Publíquese todo, y sabremos á qué atenernos; lo demás es arrojarse la fortuna del Estado en el tonel de las leyendas mitológicas.

Ya he dicho otras veces que necesitamos buques de dos clases; fragatas de mucha velocidad y potencia, y avisos de vapor; esto es, piramas largas de brazo fuerte. Debe, por lo tanto, abandonarse el artillo de 32, de ocho y hasta de seis, de ánima lisa y seguida, para reemplazarlo por cañones rayados de gran calibre.

Hoy día, hasta la más ínfima cañonera, lleva cañones de la misma clase que un navio de tres puentes, y ya que no haya tantos construidos como sea necesario, hagamos lo que vi hacer en Cherbourg. Allí cada buque nuevo ó reconstruido lleva por lo menos una batería de cañones rayados.

El mismo progreso que en la artillería se advierte en la velocidad. Primero se construyeron máquinas de 220; luego tipos de 320, y después de pasar por 450 y 600, hemos venido á los 900 de las fragatas blindadas. Debemos, por lo tanto, mandar hacer buques que lleven máquinas de esa potencia y de cañones de mucho alcance. Los ingleses y los franceses no construyen ningún nuevo navio ni vapores pequeños, porque se han convencido de que no se pueden hacer más grandes. En el mundo un navio de 80, sino que un buque que ande 13 millas superior á dos de 10 millas con igual artillería. Los buques intermedios y pequeños, como corbetas, se abandonan en todas partes; no sirven ni para estaciones, porque imponen más respeto en el Pacífico, por ejemplo, un par de fragatas que recorran la costa y resuelvan una cuestión en un momento dado, que varios barcos de poco porte, que siempre presentes en los puertos, incomodan, pierden la fuerza moral, y de nada sirven el día de un conflicto.

La época actual es de adelantos incantescentes; el espacio ocupado por el carbón es un gran estorbo en las embarcaciones. Sea que descomponga el agua del mar por medio de la pila, la mezcla de su hidrógeno con el aire pueda ser inflamado por la electricidad, y se logre así reemplazar el carbón por unas pocas toneladas de metal ó de barras de ácido, sea de cualquier otro modo, esta revolución no está aún consumada. No sucede lo mismo con los buques forrados de hierro ó blindados. Todos los experimentos demuestran sus ventajas inmensas sobre los de madera, ahora que se ha conseguido darles la misma velocidad. Estos son combustibles, y aquellos, además de no serlo, son casi invulnerables.

En el verano pasado sostuve contra el Sr. General Mac-Crohon la conveniencia de hacer buques blindados, y celebré que el Sr. General Zavala haya mandado poner la quilla á una fragata de 40 cañones.

Se han hecho experiencias en condiciones sumamente favorables á los cañones; distancia muy corta, cañones de inmenso calibre y puntería segura, porque las pruebas se han hecho en tierra ó en raras arboladuras. De 17 cañonazos, con uno de Withworth, dirigidos á la bodega *Trusty* á 200 yardas, solo penetraron dos, y la penetración fué de poco efecto. De modo que los buques blindados son invulnerables para la metralla, y casi lo son para los proyectiles de nueva invención. A 7.000 pies podrá hacerse saltar un buque de madera, y á 600 pies invulnerable una fragata blindada, con la circunstancia de que esta última se burlará á cortísima distancia de otra de madera, si llega á colocarse de modo que reciba los tiros oblicuamente, porque los proyectiles que no sigan la dirección de la normal, resbalarán sin causar daño, como ya lo dije en el último mes de Junio.

La *Gloire* anda 13 millas por hora, y en la tempestad que se levantó al volver el Canal fué el único buque que no se dispersó y pudo aconsejarse á los Port-Vendres á la Reina Hortensia. He visto en Cherbourg á su hermana la fragata *Normandie*. La coraza está formada de hojas de 11 milímetros. De cada lado de 50 se enviaba una á Vincennes; se tiraba sobre ella con triple carga á 25 millas, y si una se resaca, se desecha sin las 50.

La *Normandie* tiene el defecto de pesar 80 toneladas más de lo que se proyectó al construirse, y se sumerge ocho centímetros más que aquello. La batería tiene solo una altura de 1,80 metros; pero esto se corrigió en las que se han mandado construir con baterías de dos metros de elevación sobre la línea de flotación, sin variar la resistencia de la armadura; tenga presente este ejemplo el Sr. Ministro del ramo.

Las ventajas de esta clase de buques son por lo tanto incalculables. Así lo prevé ya en 1825 el Ilustre Paixhans, y así se profetizó en Sebastopol, y en Cuba. No son barcos que harán inútiles los cañones; pero habiéndose conseguido darles gran velocidad, cambiarán todas las condiciones de la guerra. Uno de ellos podrá incendiar muy fácilmente un puerto, á menos que tenga condiciones muy especiales, como la plaza de Santona, donde la configuración del terreno, permitiría encerrar á un buque blindado en un corto círculo de hierro y fuego desde las baterías de tierra.

La construcción de buques blindados de esta clase es ya un hecho probado. Ahora se trata de que lo sea hasta los artilleros.

Las portas de la *Normandie* son muy pequeñas, y además de tener compuertas de hierro que se cierran en cuanto se hacen los disparos, se trata en la actualidad de que los cañones giren por la boca para disminuir las aberturas de los costados de los buques.

La Inglaterra va á construir varias fragatas blindadas, pues el Almirantazgo solo espera decidirse en favor de alguno de los tres planos que le han presentado, y Francia, Rusia, Cerdeña, y hasta Egipto, han dispuesto la construcción de buques de esta clase. La única duda que podrá haber es la de construirlos en forma de arte como aconseja el Almirante Sartorius, el cual es de parecer que un buque arte de mucha velocidad y sin arboladura podrá destruir en poco tiempo una flota entera. A nosotros nos conviene fragatas que puedan servir al mismo tiempo para navegaciones largas.

Mucho pudiera decir acerca de otras reformas que

de Cartagena, y todo el mundo sabe las sumas que en buque, claro es que eso indica mala administración. Ya he dicho otras veces que atacar la honra de la marina sería atacar la de mi familia; pues independientemente del General Allende Salazar y Mazarredo, que es pariente mio por el segundo apellido, y á quien yo no he aludido toda mi ascendencia por ambas líneas ha ocupado en e, cuerpo un lugar no despreciable.

El Sr. POLANCO: Señores, un compromiso contraído el año pasado me ha hecho tomar parte en esta cuestión, que encuentro ya agotada por completo despues de los discursos que el Congreso acaba de oír.

Mucho se ha debatido, señores, sobre el aumento de la marina, y sobre si este había de ser rápido ó paulatino. Es indudable que de nada serviría aumentar grandemente el número de nuestros buques si no teníamos Oficiales que los mandasen, maquinistas que los dirigiesen, ni materiales para atender á su recomposición; por consiguiente, el fomento de estos materiales debe preceder siempre al aumento del número de buques; y cuando en España se tienen todos los elementos necesarios para conseguir este fin, es claro que al fomento de esos elementos es á lo que debe tenderse para fomentar paulatinamente nuestra marina.

Hay más, señores; de poco serviría adquirir muchos buques si en el caso de una colisión no tenían estos un puerto donde abrigarse para el reparo de las averías que hubiesen sufrido, ó donde aguardar el caso de un ataque; se llevaría en su contra todas las probabilidades, encontrando al enemigo en un punto fortificado convenientemente. De aquí la necesidad de fortificar los puertos, para que pueda fomentarse despues la marina; yo he visto con suma gusto que se ha entrado por esa vía, empezando á fortificar la mayor parte de los puertos de España.

Pero ya que estoy de pie apuntaré una idea que puede el Gobierno, si le cree conveniente, tomar en consideración. En los distritos marítimos hay dos Jefes, uno militar y otro marino, y estas Autoridades, que tiene cada una su jurisdicción, muchas veces se ponen en un conflicto cuando llegan los momentos de peligro, porque ninguno de ellos es Jefe del otro, y en la práctica no puede haber más que un Jefe superior y todos. No hago más que apuntar esta idea para sembrarla, si se me permite usar esta expresión, ya que me he levantado á tomar la palabra sobre una cuestión de marina.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Mi amigo el señor Polanco no ha impugnado el presupuesto, y yo por lo tanto no me voy en la necesidad de defenderlo.

Por el contrario, estoy conforme con S. S. en que el fomento de la marina debe ser paulatino, y opino tambien que la organización interior de la marina es demasiado complicada y perjudicial á la marina misma. Creo, por tanto, que el Gobierno pensará en reorganizarla; y como quiera que dentro de pocos días se habrá de tratar á fondo esta cuestión, me reservo para entonces emitir mis ideas acerca de ella.

El Sr. FIGUEROA: Desearia que con objeto de evitar que nuestros mejores Oficiales de marina se pasaran la vida en los puertos, donde más que ganan en su instrucción pierden, puesto que no están en el mar, se suprimieran las obyecciones que perciben los Capitanes de los puertos, que muchas veces dan lugar á suposiciones ofensivas para el honroso cuerpo de la armada.

El Sr. Ministro de MARINA: Esas obyecciones se van á suprimir, y para ello, y para igualar á las clases de marina con las del ejército á que están asimiladas, se han aumentado los sueldos de aquellas.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: El deseo de mi amigo el Sr. Figueroa está satisfecho, pues desde 1858 se suprimieron esas obyecciones para los Capitanes de puerto, haciéndolos ingresar en el Tesoro. No se ha hecho desde 1861 para dar tiempo al Gobierno de meditar el arreglo que necesita hacer en este particular.

El Sr. SAGASTA: Desearia saber si en las escuelas de Ingenieros de marina se exige algún privilegio, como limpieza de sangre ó otro parecido, en cuyo caso me atrevo á rogar al Sr. Ministro que lo suprima, porque estos privilegios son contrarios á la Constitución del Estado.

El Sr. Ministro de MARINA: No creo que se exijan más documentos que la fe de bautismo del interesado y certificación de ser buena su conducta y la de sus padres; si alguna otra cosa se exigiera, confío S. S. que desaparecerá.

Si más discusión se aprobaron todos los artículos del presupuesto.

Se leyó, y se anunció que se imprimiría, repartiría y señalaría para su discusión el dictamen de la comisión sobre el presupuesto extraordinario de gastos.

El Sr. VICERESIDENTE (Monares): Orden del día para mañana: el dictamen que acaba de leerse.

Se levanta la sesion.

Eran las siete menos cuarto.

El Sr. FIGUEROA: Desearia que con objeto de evitar que nuestros mejores Oficiales de marina se pasaran la vida en los puertos, donde más que ganan en su instrucción pierden, puesto que no están en el mar, se suprimieran las obyecciones que perciben los Capitanes de los puertos, que muchas veces dan lugar á suposiciones ofensivas para el honroso cuerpo de la armada.

El Sr. Ministro de MARINA: Esas obyecciones se van á suprimir, y para ello, y para igualar á las clases de marina con las del ejército á que están asimiladas, se han aumentado los sueldos de aquellas.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: El deseo de mi amigo el Sr. Figueroa está satisfecho, pues desde 1858 se suprimieron esas obyecciones para los Capitanes de puerto, haciéndolos ingresar en el Tesoro. No se ha hecho desde 1861 para dar tiempo al Gobierno de meditar el arreglo que necesita hacer en este particular.

El Sr. SAGASTA: Desearia saber si en las escuelas de Ingenieros de marina se exige algún privilegio, como limpieza de sangre ó otro parecido, en cuyo caso me atrevo á rogar al Sr. Ministro que lo suprima, porque estos privilegios son contrarios á la Constitución del Estado.

El Sr. Ministro de MARINA: No creo que se exijan más documentos que la fe de bautismo del interesado y certificación de ser buena su conducta y la de sus padres; si alguna otra cosa se exigiera, confío S. S. que desaparecerá.

Si más discusión se aprobaron todos los artículos del presupuesto.

Se leyó, y se anunció que se imprimiría, repartiría y señalaría para su discusión el dictamen de la comisión sobre el presupuesto extraordinario de gastos.

El Sr. VICERESIDENTE (Monares): Orden del día para mañana: el dictamen que acaba de leerse.

Se levanta la sesion.

Eran las siete menos cuarto.

Si más discusión se aprobaron todos los artículos del presupuesto.

Se leyó, y se anunció que se imprimiría, repartiría y señalaría para su discusión el dictamen de la comisión sobre el presupuesto extraordinario de gastos.

El Sr. VICERESIDENTE (Monares): Orden del día para mañana: el dictamen que acaba de leerse.

Se levanta la sesion.

Eran las siete menos cuarto.

Si más discusión se aprobaron todos los artículos del presupuesto.

Se leyó, y se anunció que se imprimiría, repartiría y señalaría para su discusión el dictamen de la comisión sobre el presupuesto extraordinario de gastos.

El Sr. VICERESIDENTE (Monares): Orden del día para mañana: el dictamen que acaba de leerse.

Se levanta la sesion.

Eran las siete menos cuarto.

Si más discusión se aprobaron todos los artículos del presupuesto.

Se leyó, y se anunció que se imprimiría, repartiría y señalaría para su discusión el dictamen de la comisión sobre el presupuesto extraordinario de gastos.

El Sr. VICERESIDENTE (Monares): Orden del día para mañana: el dictamen que acaba de leerse.

Se levanta la sesion.

Eran las siete menos cuarto.

Si más discusión se aprobaron todos los artículos del presupuesto.

Se leyó, y se anunció que se imprimiría, repartiría y señalaría para su discusión el dictamen de la comisión sobre el presupuesto extraordinario de gastos.

El Sr. VICERESIDENTE (Monares): Orden del día para mañana: el dictamen que acaba de leerse.

Se levanta la sesion.

Eran las siete menos cuarto.

vale al día á cien siglos de angustia; ¿hace el tiempo tan largo la incertidumbre! Ella, en tanto, delira, y el delirio agota todas las fuerzas que la restan...»

«Parece que se va á proceder á las obras de reparación de los defectos en el mural de la Cuestada de la Vega que mira al Mesiodia.

CÓRDOBA 9 de Diciembre.—Constituido ya, según creemos, el depósito por los concesionarios del ferrocarril de Andalucía, los trabajos