

SE SUSCRIBE

En Madrid en el despacho de libros 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 París, C. A. SAAVEDRA, rue de Richelieu, núm. 97. Se reciben los anuncios todos los dias en la Administracion, de diez de la mañana á cuatro de la tarde.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with subscription rates for different regions: Provincias incluidas las Islas Baleares y Canarias, Ultramar, Extranjero. Rates range from 12 to 220.

No se recibirá bajo ningún pretexto carta ó pliego que no venga franqueado.



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 el Real Sitio de Aranjuez sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

Beneficencia y Sanidad.—Negociado 5.º

El Sr. Ministro de la Gobernacion dice con esta fecha al Gobernador de la provincia de las Baleares lo que sigue:

«Pedido informe al Consejo de Sanidad acerca de una consulta del Subgobernador de Menorca sobre si la Real orden de 30 de Setiembre de 1857 quedo derogada por la circular de 6 de Junio de 1860, dicha Corporacion ha informado lo siguiente:

«La Direccion general de Beneficencia y Sanidad ha remitido á informe de este Cuerpo consultiva una comunicacion en que el Subgobernador de Menorca consulta si la Real orden de 30 de Setiembre de 1857 ha sido derogada por la circular de 6 de Junio de 1860. Nace la duda de aquella Autoridad de que en la primera de dichas Reales ordenes se previene que se despachen para los puertos de observacion y se les aplique el trato del art. 35 de la ley de Sanidad á los buques procedentes de puertos extranjeros que no traigan la patente visada por los Agentes consulares españoles, siempre que los haya en el puerto de su salida; prevenciones ó terminos genericos que en concepto suyo hacen vacilar en cuanto á si debera ó no exigirse el medio supletorio que establece la Real orden cuando el punto de procedencia carece de Agente consular español. Hecha, pues, cargo la Seccion del extremo comprendido en esta consulta, entendiéndose deberse resolver negativamente, toda vez que no pudiendo en realidad considerarse el art. 41 de la circular que la motiva sino como la explicacion complementaria y practica, por decirlo así, de la regla general consignada en el párrafo tercero del art. 18 de la ley del ramo, es obvio que en nada desvirtúa á la otra orden citada, teniendo como tiene por objeto facilitar á los buques el modo de cumplir aquel precepto, evitando previsora y anticipadamente la excusa de carecer de Agente español el punto de partida.

En tal supuesto, y resultando en consecuencia que no hay antagonismo, sino perfecta armonia, entre ambas ordenes, asi como entre estas y la ley, la Seccion opina que es procedente proponer que la duda consultada se resuelva en el sentido que de este informe se desprende, caracterizando la orden que al efecto se dicte de regla general á que en lo sucesivo hayan de acomodarse su marcha las Juntas y funcionarios de Sanidad de nuestros puertos, relativamente al caso de que se habla, á fin de que haya la debida uniformidad.

Y habiéndose servido la REINA (Q. D. G.) conformarse con lo consultado en el preinserto dictamen, de Real orden lo comunico á V. S. para los efectos consiguientes.»

De la propia Real orden, comunicada por el expresado Sr. Ministro, lo traslado á V. S. para los mismos fines. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 30 de Abril de 1864.

EL SUBSECRETARIO, JOSÉ ELUYAYEN.

Sr. Gobernador de la provincia de.....

Subsecretaria.—Seccion de Orden público.—Negociado 3.º—Quintas.

El Sr. Ministro de la Gobernacion dice con esta fecha al Gobernador de la provincia de Santander lo que sigue:

«Enterada la REINA (Q. D. G.) de los expedientes que han promovido varios quintos de la Milicia provincial por el cupo de esa provincia en solicitud de que se les indemnicen del tiempo que sirvieron como suplentes de otros mozos de números anteriores:

Vistos los artículos 422 de la ley vigente de reemplazos, y 56 de la instruccion de 25 de Junio de 1856: Vista la Real orden circular de 41 de Setiembre de 1861:

Considerando que la ley orgánica de Milicias provinciales no concede indemnizacion al suplente que sirve por otro mozo; y que si el art. 422 de la ley de 30 de Enero de 1856 le concedia en ciertos casos 500 reales anuales, era bajo el concepto de haberse de abonar la mitad de esta suma con cargo á la retribucion de 2.000 rs. que, segun el art. 4.º de la misma ley, correspondia al mozo por cuya falta sirvió:

Considerando que los milicianos provinciales no gozan ni han gozado nunca de esta retribucion, por cuyo motivo no puede tener aplicacion respecto de ellos el citado art. 422, segun lo expresamente dispuesto en el 56 de la instruccion para llevar á efecto la ley de Milicias provinciales:

Considerando que al no conceder esta la indicada retribucion de 2.000 rs. debió tener presente que los soldados de la reserva no prestan ningun servicio, si no es en los casos extraordinarios previstos por el art. 87 de la misma ley de Milicias provinciales, y aun entonces debe por lo general destinárselos, segun el art. 37, á cubrir las guarniciones y á desempeñar fuera de linea los servicios propios de los ejércitos de reserva:

Considerando que no es justo conceder á soldados de esta clase, ya sirvan por su suerte propia, ya como suplentes de otros, la misma indemnizacion que á los del ejército activo, no habiendo ninguna disposicion legal en que fundar esta paridad, y estando resuelto lo contrario por el art. 56 de la citada instruccion de 25 de Junio y por la Real orden circular de 41 de Setiembre de 1861, dictada de acuerdo con el parecer de las Secciones de Guerra y Gobernacion del Consejo de Estado:

Considerando que no puede gravarse el presupuesto de la nacion con obligaciones no autorizadas por la ley, y que seria anómalo y contrario á los principios de equidad imponerle el gravamen de satisfacer á cada suplente de la reserva 500 rs. anuales, siendo asi que á los del ejército activo solo les abona 250:

Considerando que esto no se opone á que, cuando el quinto propietario redima su suerte con la entrega de la cantidad designada por la ley, se conceda á su suplente la expresada indemnizacion, descontándola del precio de la redencion verificada por aquel;

S. M., oido el dictamen del Consejo de Estado en pleno, ha tenido á bien resolver como medida general que los milicianos provinciales que sirvan como suplentes no tienen derecho á la indemnizacion consignada en el art. 122 de la ley de reemplazos, segun está declarado en la citada Real orden de 41 de Setiembre de 1861; y que solo cuando los quintos por quienes hayan servido hubieren redimido en metálico su suerte se les concedan por equidad 500 reales anuales, descontándolos del precio de la indicada redencion.

De Real orden, comunicada por el expresado señor Ministro, lo traslado á V. S. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 3 de Mayo de 1864.

EL SUBSECRETARIO, JOSÉ ELUYAYEN.

Sr. Gobernador de la provincia de.....

RESOLUCIONES TOMADAS POR EL MINISTERIO DE MARINA.

29 Abril. Nombro como Profesor Jefe de la Seccion de efemerides del Observatorio astronómico de San Fernando, en calidad de interino, al segundo Observador D. Andrés de la Flor.

Id. Id. Idem para las tres plazas vacantes de Aspirantes en la Seccion de efemerides á D. Isidoro Guicuiru, Don Julian Gonzalez y D. Alfredo Lozano.

3 Mayo. Idem Comandante de la provincia maritima de Huelva al Capitan de fragata de la escala de reserva D. Juan Garcia de Quesada y de España.

Id. Id. Idem primer Ayudante de la Mayoría general del departamento de Gádiz al Capitan de fragata D. Miguel Asandul y Michelena.

Id. Id. Idem Oficial de la Direccion de Armeros del Ministerio de Marina al Capitan de fragata D. Antonio Maymó y Roig.

Id. Id. Idem Ayudante del distrito marítimo de Malpica al Alférez de fragata graduado D. Guillermo Sirviente.

Id. Id. Desestimando instancia del Capitan de fragata D. Manuel Paeiro en solicitud del empleo inmediato.

Id. Id. Concediendo el retiro del servicio al primer Capitan de la Armada D. Francisco Mendez y Zamora.

Id. Id. Concediendo autorizacion para presentarse á nuevo concurso de oposicion para Cadete de infantería de Marina á D. Emilio Lopez Arbona.

Id. Id. Concediendo cuatro meses de licencia para Berja al Asesor del distrito marítimo de Adra D. José María Cuecos.

6 Id. Idem plaza de aprendiz naval á Luis Serrano y Bardina.

ANUNCIOS OFICIALES.

Direccion general de Instruccion pública.

PROPIEDAD LITERARIA.

Lista de las obras presentadas en el Ministerio de Fomento en el mes de Abril de 1864, en cumplimiento de la ley de propiedad literaria.

LIBROS.

Dia 15. Del dicho al hecho, por D. Fulano de Tal. Un tomo en 8.º de 60 páginas, impreso en Madrid y en 1863 por D. José Rodriguez. Editor propietario D. Eduardo Hidalgo.

Vida de Jesús, por D. Gregorio Diego. Un tomo en 8.º de 390 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por Don Zacarías Soler. Editor propietario el autor.

Id. 18. La Pasqua del cristiano, por D. Mariano Marqués. Un tomo en 8.º de 32 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Alejandro Gomez Fuentes. Editor propietario el autor.

Las mujeres, por Alfonso Karr. Un tomo en 8.º de 364 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Julian Peña. Editores propietarios Sres. San Martin y Jubera.

Confidencias, por Lamartine. Un tomo en 8.º de 275 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Julian Peña. Editores propietarios Sres. San Martin y Jubera.

Nuevas confidencias, por Lamartine. Un tomo en 8.º de 309 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por Don Julian Peña. Editores propietarios Sres. San Martin y Jubera.

Doce reales de prosa y algunos versos gratis, por Don Manuel del Palacio. Un tomo en 8.º de 396 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Julian Peña. Editores propietarios Sres. San Martin y Jubera.

Id. 19. Numancia destruida, por D. Francisco Morán. Un tomo en 8.º de 190 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Pascual Garcia. Editor propietario el autor.

La peregrinacion de Bayona, por D. Eugenio Hortas. Un tomo en 4.º de 430 páginas, impreso en Madrid y en 1863 en la imprenta del Comercio. Editor propietario el autor.

Id. 22. Libro de los niños, por D. Francisco Martinez de la Rosa. Un tomo en 16.º de 144 páginas, impreso en Madrid y en 1862 por D. Manuel Rivadeneyra. Editor propietario la Sociedad de las Escuelas Dominicales.

Resolucion del problema de la cuadratura del círculo, por D. Juan Antonio Estremera. Un tomo en 8.º de 20 páginas, impreso en Zaragoza y en 1858 por D. Roque Gallifa. Editor propietario D. Pedro Estremera.

Cuaderno primero para enseñar á leer, por D. Ramon y D. Francisco Merino Ballesteros. Un tomo en 8.º de 64 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por Anez. Editores propietarios los autores.

Apuntes sobre la Estadística de Administracion de justicia, por D. Juan Pengo. Un tomo en 4.º de 304 páginas,

impreso en Madrid y en 1864 en la imprenta de la Actividad. Editor propietario el autor.

Tablas de logaritmos, por J. de la Lande. Un tomo en 8.º de 40 páginas de texto, 32 de fórmulas y 204 de logaritmos, impreso en París y en 1874 por D. Gabriel Alhambra. Editor propietario D. Juan Luis Pomparé.

Id. 27. Silabario en 40 lecciones, por D. Manuel Ruiz. Un tomo en 16.º de 25 páginas y un tratado impreso en Madrid y en 1864 por D. Domingo Bachiller. Editor propietario el autor.

Id. 28. El orgullo castigado, y poesias escogidas, por D. Jesús Rodriguez Cao. Un tomo en 8.º de 71 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Tomas Fortanet. Editor propietario el autor.

Manual práctico de piscicultura, por D. Mariano de la Paz Graells. Un tomo en 4.º de 21-263 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Eusebio Aguado. Editor propietario el autor.

Id. 30. Arancel de Procuradores, por D. Manuel Martin Vilas. Un tomo en 8.º de 22 páginas, impreso en Madrid y en 1864 por D. Luis Palacios. Editor propietario el autor.

El Marqués de Villemor, por Jorge Sand. Un tomo en 8.º de 138 páginas, impreso en Paris y en 1864 por Simon Bason. Editor propietario D. Abel Leoux.

MÚSICA.

Dia 30. La viajera, letra de D. Antonio Saizuro, música de D. L. Alonso, Madrid, 1864. Cinco páginas en folio, impreso por D. Miguel Suarez. Editor propietario D. Antonio Romero.

Los ojos negros, letra de D. J. Gonzalez de Tejada, música de E. Perez de Tudela, Madrid, 1864. Cuatro páginas en folio, impreso por D. Miguel Suarez. Editor propietario D. Antonio Romero.

Matilde, música de D. J. B. Pujol, Madrid, 1864. Ocho páginas en folio, impreso por D. Enrique Gil. Editor propietario D. Antonio Romero.

Melodía irlandesa, por Monoth, traducción por Barbieri, Madrid, 1864. Cinco páginas en folio, impreso por Don Enrique Gil. Editor propietario D. Antonio Romero.

Grati cantabile final de Norma, para piano, por D. Dámaso Zabala, Madrid, 1864. Nueve páginas en folio, impreso por D. Miguel Suarez y D. Enrique Gil. Editor propietario D. Antonio Romero.

Ses mil trescientos con las espaldas, letra de J. Sanz Perez, música de D. F. L. de la Herrán, Madrid, 1864. Seis páginas en folio, impreso por D. Enrique Gil. Editor propietario D. Antonio Romero.

Madrid 5 de Mayo de 1864.—El Director general, Victor Arnau.

Lista de las obras presentadas en el Ministerio de Fomento en el mes de Abril de 1864, en cumplimiento del tratado con Francia sobre propiedad literaria.

LIBROS.

Dia 14. Le Marquis de Villemor, por Georges Sand. Paris, 1861. Un tomo en 8.º mayor de 160 páginas, impreso por J. Clayé. Editor propietario Michel Levy.

Id. 15. La vanidad, por Michel Masson. Paris, 1864. Un tomo en 8.º de 368 páginas, impreso por Ch. Lahure. Editor propietario L. Hachette y compañía.

Ses mil trescientos con las espaldas, por Henri Russell-Killough. Paris, 1864. Dos tomos de 428 páginas el primero y de 427 el segundo, impresos por Ch. Lahure. Editor propietario L. Hachette y compañía.

Histoire contemporaine depuis 1789 jusqu'à nos jours, por G. Doudray. Paris, 1861. Un tomo en 8.º de 298 páginas, impreso por Ch. Lahure. Editor propietario L. Hachette y compañía.

L'année scientifique et industrielle, por Louis Figuier. Paris, 1864. Un tomo en 8.º de 557 páginas, impreso por Ch. Lahure. Editor propietario L. Hachette y compañía.

Ses mil trescientos con las espaldas, por Jules Lecomte. Paris, 1864. Un tomo en 8.º de 251 páginas, impreso por Ch. Lahure. Editor propietario L. Hachette y compañía.

L'année scientifique et industrielle, por Louis Figuier. Paris, 1864. Un tomo en 8.º de 557 páginas, impreso por Ch. Lahure. Editor propietario L. Hachette y compañía.

Les héroines, por G. Vilbort. Paris, 1864. Un tomo en 8.º de 293 páginas, impreso por Ch. Lahure. Editor propietario L. Hachette y compañía.

Ses mil trescientos con las espaldas, por Auguste Nicolas. Paris, 1864. Segunda edición. Un tomo en 8.º de 458 páginas, impreso por P. A. Bourdier. Editor propietario Auguste Vatou.

MÚSICA.

Dia 30. Traité et cours de composition musicale, por Missler y Passamonti. Paris, 1863. Sesenta y una páginas en folio, impreso por Duchemin. Editor propietario Duchemin.

La forza di un destino, ópera de Verdi. Fantaisía á cuatro manos pour le piano, por los hermanos Billema. Paris, 1864. Cuarenta y cuatro páginas en folio, impreso por L. Parent. Editor propietario Leon Escudier.

Méthode élémentaire pour apprendre á jouer le piano, por J. Rummel. Paris, 1864. Cuarenta y una páginas en folio, impreso por Parent y Tricot. Editor propietario Leon Escudier.

Madrid 5 de Mayo de 1864.—El Director general, Victor Arnau.

Direccion general de Rentas Estancadas.

Por Real orden de 26 del mes próximo anterior ha tenido á bien S. M. (Q. D. G.) aprobar el siguiente

Pliego de condiciones bajo las cuales se saca á pública subasta la recoleccion de 80.000 quintales de sal y su conduccion desde las eras del depósito de la Fábrica.

1.º La subasta será por el tiempo que dure la recoleccion y fabricacion de los 80.000 quintales de sal en el presente año, principiando esta cuando lo determine la Administracion, y concluyendo cuando se agote el depósito.

2.º El contratista tendrá disponibles para cuando el Administrador determine 100 hombres que no tengan menos de 48 años para la faena de la recoleccion de la sal, y al objeto se le pasará aviso por el Jefe de la Fábrica con dos dias de anticipacion; y entonces, sin esperar más excitaciones, presentará el número de trabajadores mencionados. Los expresados peones quedarán sujetos á la vigilancia y direccion del Maestro de fábrica, el cual podrá despedir á los que no hagan los trabajos en la debida forma, dando parte á la Administracion con el objeto de que esta los haga sustituir por otros; designando esta los empleados que juzgue necesarios de la Administracion y del Resguardo, hará que haya el debido orden en las eras mientras se recolectan las sales.

3.º Será de cuenta del contratista el pago de los jornales y de los quintales; pero estos sobrecargos los señalará la Administracion como asimismo el Maestro de fábrica escogera peones que se ocupen en formar en el corral depósito el monton de las sales que se recolecten, en lbs terminos y costumbres que se viene haciendo en esta fábrica, sin que el contratista tenga derecho á variar la forma de dicho monton; pues esto pertenece á la Administracion, que por ser responsable de las sales entregadas necesita que se haga el encumbramiento de la manera que dicta la experiencia práctica del Maestro de fábrica y sus establecimientos.

4.º Todo peon que á juicio del Maestro de fábrica no sepa practicar las operaciones de su cometido será despedido, y el contratista queda en la obligacion de poner otro al dia siguiente, porque de no tener esa vigilancia se sacan las sales sucias, y además se inutilizan las suelas de las charcas.

5.º Serán de cuenta de la Administracion las herramientas y espuelas que se empleen en dicha faena; pero el corral palas únicamente, y para las eras lo que es costumbre, siempre que no excedan de las presupuestadas y aprobadas por la Direccion general del ramo, y de cuenta del contratista el pago de las que excedan de dicho presupuesto. Las herramientas que facilite la Administracion serán devueltas por el contratista en el estado en que se encuentren al acabarse los trabajos, dando recibo especificado al Administrador cuando se le entreguen.

6.º La Administracion abonará por el servicio de recoleccion y demás faenas de la elaboracion al respecto de 16 céntimos de real por cada quintal de sal de 100 libras castellanas, haciendo el pago por quinientas en proporcion al número de quintales de este artículo que se entreguen en el corral depósito, y no antes, librando el contratista á favor de la Administracion el resguardo correspondiente; pero dicho contratista, después de verificar el arranque y apilamiento en las charcas, no podrá exigir su inmediato entrego hasta que estén las sales ordeadas y en disposicion de poderse encumbrar, después de reconocidas por el Administrador y Maestro de fábrica.

7.º Formado este pliego en el mes de Marzo, y graduada la elaboracion de los 80.000 quintales segun las aguas que contienen las charcas, sin saber el aumento que puede haber por depender este de la atmosfera en los meses siguientes de Abril y Mayo, el contratista se obliga á recolectar el exceso que hubiese hasta 40.000 quintales más al mismo precio y condiciones del número que forma la base de este pliego.

8.º El servicio de conduccion de la sal que se recolecte para el servicio de conduccion de una yunta ó un caballerías, pero el jornal del carro, con sujecion á cualquiera de las faenas señaladas en la condicion 9.ª, servirá de tipo para buscar sus equivalentes en el trabajo que deben prestar las acémilas en su caso, y premios que por él devenguen, debiendo servir de gobierno que en igualdad de circunstancias será preferido el que se obligue á hacer la conduccion de carros sobre el de acémilas ó mistas, y el de 2.ª, ó sea carros y acémilas, sobre el de acémilas solo.

9.º Tendrá disponibles el contratista para el servicio que expresa la condicion anterior 12 ó 15 carros de una yunta para las charcas, y de 30 á 60 para el charcon, segun lo exijan las circunstancias, quedando á juicio del Jefe de la Fábrica el apreciarlas; dichos carros deben medir vará y tercia de ancho y una de altura de varales, provistos de estera nueva y tablado en la escalera. El que se presente sin estos requisitos quedará excluido de la faena, y el contratista obligado á poner otro al dia siguiente. Si el contrato se hiciese en caballerías, ó en animales medios á la vez, se presentará el número equivalente de estas con serones de cargo.

10.º Si el contratista no presentase los 400 jornaleros suficientes para practicar con toda seguridad y exactitud las faenas de recoleccion de sales, lo mismo que los carros para el servicio de conduccion, á que se refieren las condiciones 2.ª y 9.ª, la Administracion queda facultada para buscar los necesarios por cuenta del rematante, quien pagará el jornal á que la misma los ajuste.

11.º El jornal de cada carro que se invierte en la conduccion de sales que se recolecten se entenderá: un viaje desde la charca del Puntal; cuatro de la del Charcon, Troillas, Paillos y Gálitas; siete de la del Hornillo, y 14 de la de las Casas; entendiéndose el acarreo al almadraba desde que la Administracion haya dado la señal con toques de campana para dar lugar á los empleados de Administracion y Resguardo que se designen de presentarse en sus puestos, para cuyo efecto el Comandante del Resguardo, como inmediato responsable personalmente de la exactitud y orden en las charcas, será uno de los que se constituirán á presentar la operacion.

12.º Cada yunta ó caballo que se presente para conducir de sal de 100 libras castellanas, y su medicion se efectuará con espuelas en las charcas, que se confrontarán en el corral depósito; y en el caso de que la Administracion observe que un carro por más de una vez trae más de los 16 quintales, quedará excluido para continuar en este servicio el carretero, reponiéndose las faltas ó falta por el contratista, pudiendo este tambien reclamar sobre cualquier perjuicio que se le ofrezca.

13.º La Administracion pagará por cada jornal de carromero de sal de 100 libras castellanas, y su medicion se efectuará con espuelas en las charcas, que se confrontarán en el corral depósito; y en el caso de que la Administracion observe que un carro por más de una vez trae más de los 16 quintales, quedará excluido para continuar en este servicio el carretero, reponiéndose las faltas ó falta por el contratista, pudiendo este tambien reclamar sobre cualquier perjuicio que se le ofrezca.

14.º Cada yunta será guiada por un joven mayor de 48 años; si la conduccion se hiciese en caballerías, solo podrá cuidar un peon de siete de estas; en el concepto de que el carretero ó conductor que se le sorprendiere con siempre en el camino y en el punto de salida del camino quedará sujeto al fallo del Tribunal que corresponda, y el carro ó caballerías no volverán á cargar en toda la temporada.

15.º Si por cualquiera causa el rematante dejase de cumplir algunas de las condiciones del presente pliego, será responsable á ellas con su fianza, procediéndose administrativamente por la vía de apremio, segun lo estipulado por el art. 41 de la ley de Contabilidad, ejecutándose el embargo y venta de bienes si aquella no alcanzase con arreglo á lo prevenido en el art. 40 de la instruccion de 15 de Setiembre de 1852. El rematante renunciará los fueros y privilegios particulares de que disfrute.

16.º El interesado á cuyo favor quede la subasta depositará la fianza que se designará, otorgando la correspondiente escritura de obligacion dentro del tercer dia siguiente al que se le comunique la definitiva de adjudicacion del remate, en el cual se comprometerá á cumplir las presentes condiciones, y á responder de cualquier falta de lo estipulado á tenor de lo prescrito en el art. 2.º de la mencionada instruccion.

17.º Si el rematante no llenase los expresados requisitos dentro del plazo designado, se tendrá por rescindido el contrato, y se sacará otra vez á pública subasta á perjuicio suyo: los efectos de que aquí se seguirán son: el depósito del remate, en el cual se comprometerá á cumplir las presentes condiciones, y á responder de cualquier falta de lo estipulado á tenor de lo prescrito en el art. 2.º de la mencionada instruccion.

18.º El que resulte contratista afianzará la ejecucion de los servicios de que se trata con la mitad de la cantidad metálica en que le hayan sido adjudicados, ó su equivalencia en títulos de la deuda consolidada ó diferida al precio que tenga en la Bolsa de Madrid el dia de la subasta, partiendo por esto del supuesto y tomándose por base los 80.000 quintales que se creen elaborables, cuya cantidad quedará depositada en la Tesorería de Hacienda pública de la provincia de Almería, como sucursal de la Caja de Depósitos, y no podrá disponer de ella el contratista hasta que se acuerde su devolucion por esa Administracion, que será inmediatamente que se concluyan todas las operaciones de arranque.

19.º La subasta será doble teniendo lugar ante el señor Gobernador de la provincia de Almería, con asistencia del Administrador principal de la Salina de Roquetas ante el Jefe de ella, Oficial Interventor y Comandante del Resguardo, el dia 23 de Mayo próximo.

20.º El dia de la subasta se recibirán deste las doce á las doce y media de la mañana, por el Sr. Gobernador y Administrador principal de la Salina de Roquetas respectivamente, los pliegos cerrados que presenten los licitadores, en cuyo sobre se expresará el nombre de la persona que en ellos se halle suscrita la proposicion, rubricada por los interesados, siempre á presencia de cuantos empleados haya en el establecimiento.

cho presupuesto. Las herramientas que facilite la Administracion serán devueltas por el contratista en el estado en que se encuentren al acabarse los trabajos, dando recibo especificado al Administrador cuando se le entreguen.

6.º La Administracion abonará por el servicio de recoleccion y demás faenas de la elaboracion al respecto de 16 céntimos de real por cada quintal de sal de 100 libras castellanas, haciendo el pago por quinientas en proporcion al número de quintales de este artículo que se entreguen en el corral depósito, y no antes, librando el contratista á favor de la Administracion el resguardo correspondiente; pero dicho contratista, después de verificar el arranque y apilamiento en las charcas, no podrá exigir su inmediato entrego hasta que estén las sales ordeadas y en disposicion de poderse encumbrar, después de reconocidas por el Administrador y Maestro de fábrica.

7.º Formado este pliego en el mes de Marzo, y graduada la elaboracion de los 80.000 quintales segun las aguas que contienen las charcas, sin saber el aumento que puede haber por depender este de la atmosfera en los meses siguientes de Abril y Mayo, el contratista se obliga á recolectar el exceso que hubiese hasta 40.000 quintales más al mismo precio y condiciones del número que forma la base de este pliego.

8.º El servicio de conduccion de la sal que se recolecte para el servicio de conduccion de una yunta ó un caballerías, pero el jornal del carro, con sujecion á cualquiera de las faenas señaladas en la condicion 9.ª, servirá de tipo para buscar sus equivalentes en el trabajo que deben prestar las acémilas en su caso, y premios que por él devenguen, debiendo servir de gobierno que en igualdad de circunstancias será preferido el que se obligue á hacer la conduccion de carros sobre el de acémilas ó mistas, y el de 2.ª, ó sea carros y acémilas, sobre el de acémilas solo.

9.º Tendrá disponibles el contratista para el servicio que expresa la condicion anterior 12 ó 15 carros de una yunta para las charcas, y de 30 á 60 para el charcon, segun lo exijan las circunstancias, quedando á juicio del Jefe de la Fábrica el apreciarlas; dichos carros deben medir vará y tercia de ancho y una de altura de varales, provistos de estera nueva y tablado en la escalera. El que se presente sin estos requisitos quedará excluido de la faena, y el contratista obligado á poner otro al dia siguiente. Si el contrato se hiciese en caballerías, ó en animales medios á la vez, se presentará el número equivalente de estas con serones de cargo.

10.º Si el contratista no presentase los 400 jornaleros suficientes para practicar con toda seguridad y exactitud las faenas de recoleccion de sales, lo mismo que los carros para el servicio de conduccion, á que se refieren las condiciones 2.ª y 9.ª, la Administracion queda facultada para buscar los necesarios por cuenta del rematante, quien pagará el jornal á que la misma los ajuste.

11.º El jornal de cada carro que se invierte en la conduccion de sales que se recolecten se entenderá: un viaje desde la charca del Puntal; cuatro de la del Charcon, Troillas, Paillos y Gálitas; siete de la del Hornillo, y 14 de la de las Casas; entendiéndose el acarreo al almadraba desde que la Administracion haya dado la señal con toques de campana para dar lugar á los empleados de Administracion y Resguardo que se designen de presentarse en sus puestos, para cuyo efecto el Comandante del Resguardo, como inmediato responsable personalmente de la exactitud y orden en las charcas, será uno de los que se constituirán á presentar la operacion.

12.º Cada yunta ó caballo que se presente para conducir de sal de 100 libras castellanas, y su medicion se efectuará con espuelas en las charcas, que se confrontarán en el corral depósito; y en el caso de que la Administracion observe que un carro por más de una vez trae más de los 16 quintales, quedará excluido para continuar en este servicio el carretero, reponiéndose las faltas ó falta por

del Regente del Reino que tuvo que embarcarse yendo al puerto de 8.000 hombres ante un General que le seguía con 1.000, tachando esto como un acto de cobardía, cuando no podía hacer otra cosa atendidas las circunstancias, cuando tan probado tenía su valor? Esto no dejaba de ser una calumnia, como lo es la de tachar de falta de valor a los que lleva tres cruces de San Fernando por acciones de guerra y en una costa de su patria.

Estoy muy fatigado, Sres. Señores, y no podría hablar ya más; dejo para otra ocasión, que yo procuraré no tardar, el probar que yo no he abandonado jamás el partido moderador; que podré no haber estado de acuerdo con muchos de sus hombres en determinadas ocasiones; pero que jamás he faltado a las ideas del partido a que tengo el honor de pertenecer, de las cuales no he renunciado en ninguna circunstancia, ni me he reselado tampoco, habiendo servido siempre lealmente al Gobierno, lo mismo cuando me ha destruido que cuando me ha mandado a cualquier acto de servicio. He procurado hoy exponer solo de los puntos más principales, dejando otras cosas para tratarlas más despacio; y concluyo rogando al Senado me dispense la molestia que le he podido causar en el tiempo que he molestado su atención, y dando gracias al Sr. Ministro de la Guerra por su satisfacción contestada.

El Sr. PRESIDENTE: Queda terminado este incidente. Los Sres. Senadores se servirán reunirse en secciones para nombrar las comisiones que se han leído, volviendo después al salón para dar cuenta de dichos nombramientos.

Se suspende la sesión.

Gran las tres y media.

Abierta de nuevo la sesión a las cuatro menos seis minutos, se dio cuenta, y el Senado quedó enterado de que las secciones habían hecho los nombramientos siguientes:

Para la comisión que ha de dar dictamen sobre el proyecto de ley de pensión a varias viudas y huérfanos de facultativos muertos del cólera, a los Sres. D. Antonio Caballero, D. Nazario Carriqui, D. Andrés Caballero, Marqués de Salamanca, D. Teodoro María Pastor, Marqués del Maestrazgo y D. Juan Pedro Muchada.

Y para la encargada de informar acerca del proyecto de ley sobre reuniones públicas, a los Sres. D. Manuel de Sierra y Moya, D. Manuel Sánchez Silva, D. Manuel García Gallardo, Duque de la Torre, D. José Galvez de Cañero, D. Vicente Vazquez Queipo y D. Félix Herrera de la Riva.

ORDEN DEL DIA

Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública licitación, con arreglo a la legislación vigente, la concesión de las secciones de ferrocarril de Ponferrada a la Coruña y de Montforte a la Coruña, con el fin de que se subvencione el ferrocarril en la ley de 5 de Junio de 1859, después de reformado por el mismo los presupuestos correspondientes a dichas secciones, en conformidad con los precios elementales existentes en la actualidad en las provincias de León, Logroño y la Coruña.

El Sr. Conde de CAMPOMANES: Ante todo, señores, debo manifestar que, con arreglo a la práctica corriente, correspondía al Sr. Plá y Canella, que es el primer firmante, el apoyo de esta proposición de ley; pero estando ocupado en este momento también por causa del ferrocarril gallego, y no pudiendo asistir a primera hora de la sesión de hoy, me ha comisionado a mí para que la apoye en su lugar.

Desacertada ha sido la elección, y mucho perderá la proposición en que, en vez de la autorizada voto del señor Plá y Canella, sea la mía la que sostenga el pensamiento concebido por todos los Diputados de Galicia, León y Palencia; pero la bondad de la causa y la benevolencia del Congreso me animan para entrar confiado en la cuestión.

No creo que haya necesidad de demostrar la urgencia de que cuanto antes se lleve a efecto dicho ferrocarril. Ya todos es conocida la fertilidad de esa línea que atraviesa grandes comarcas, fértiles países, y que pone en comunicación el centro de la Monarquía con los dos mejores puertos del Océano, la Coruña y Vigo, y con el departamento de Ferrol, el primero de nuestra Marina. Es una línea general de la mayor importancia; de aquellas cuya construcción es de sentir que se haya demorado tanto tiempo. No ha sido culpa ciertamente del Gobierno ni de los Cuerpos Colegiados el que esto no se haya verificado antes. Ya en 21 de Abril de 1838 se promulgó la ley que autoriza a la Compañía de Galicia, León y Palencia a construir esta línea, y la de Montforte a Vigo y Medina a Zamora, como asimismo de León a uno de los puertos de Asturias.

Se subvencione entonces la parte de esta línea que aun está por subvencionar con cierta cantidad por kilómetro; que fué 404.000 rs. en la sección de Ponferrada a Quiroga; 410.000 de Quiroga a Monforte, y 360.000 de Monforte a la Coruña. A pesar de esta subvención, no hubo más que se presentara a la subasta, que tuvo lugar a fin de dicho año de 1838. Se supuso entonces que la causa era el corto de la subvención; y a fin de remediar el mal y de cumplir cuanto antes las legítimas esperanzas de Galicia, se aumentó la subvención por la ley de 5 de Junio de 1839, no de una manera determinada, sino disponiendo que la subvención fuese proporcional a la que se dió al ferrocarril de Ciudad-Real a Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1839.

Averiguada la parte proporcional que con arreglo a esta disposición legislativa le correspondía a nuestro ferrocarril, resultó que era de 50,29 por 100 del coste total de la obra. Por consiguiente, tenemos ya la línea de la Coruña subvencionada con 50,29 por 100 del coste total de la obra en virtud de la ley de 5 de Junio de 1839. Lo que falta saber ahora es si lo dispuesto entonces por esta ley es hoy una verdad. Para esto se necesita que la subvención que contribuye el Estado para esta línea estuviera basada en el coste total, y no lo está en el día. En el año 55 y 57, en que se formaron los presupuestos, aunque ha salido a subasta, era una verdad.

Entonces estos representaban el verdadero coste del ferrocarril de la Coruña; pero como es sabido, desde 1838 hasta el presente, han tomado considerable aumento los precios elementales; se han desarrollado mucho las obras públicas; los jornales y materiales están ahora a un precio mucho más elevado del que estaban entonces, y como consecuencia de esto se deduce necesariamente, que el presupuesto, que era bueno en el año de 1835, tiene que ser corto y diminuto en extremo en la actualidad, y el 50,29 por 100 no corresponde por lo tanto al verdadero coste total del ferrocarril.

Para que se cumpla, pues, la ley de 1839 es preciso elevar el presupuesto y deducir después, así rectificado, la parte alícuota con que debe contribuir el Estado.

Este es el objeto de la proposición de ley. En ella se autoriza al Gobierno para que proceda nuevamente a la subasta de ese ferrocarril después de rectificado el presupuesto, después de puesto de acuerdo con los tipos elementales de actualidad, a fin de que la subvención que corresponde por la ley de 5 de Junio de 1839, sea hoy una verdad.

Es el objeto de esta proposición, más que una nueva ley, la confirmación de la de 5 de Junio de 1839, su aplicación de actualidad. La proposición, por lo tanto, sobre ser legal, es además justa. No se puede negar a Galicia ni a las provincias de Palencia y León la razón con que piden que se construya un ferrocarril que ha de poner esas provincias en contacto con el mar y con los demás ferrocarriles de España, y nada más justo que cuando ellas han contribuido a la construcción de las demás líneas contribuyan al suyo las otras provincias.

Si no se tomara en cuenta esta proposición, no podría exigirse tampoco a Galicia la parte que le corresponde en el aumento de 30 millones que se hace en la contribución territorial. Se dice, y es una verdad, que este, más que aumento, es un cambio de forma en la manera con que las provincias tienen que contribuir al Estado por la tercera parte de subvenciones de ferrocarriles que ya están en construcción. Si a Galicia, pues, no se le hace el ferrocarril, si no se pone en condiciones el presupuesto de que pueda un día subastarse, no tiene racionalmente por qué pagar la parte que pueda corresponderle en esos 30 millones en que se aumenta la contribución territorial.

Por todas estas consideraciones, y por el deseo de satisfacer la ansiedad de aquel país, que ve en este ferrocarril su engrandecimiento en el futuro, espero que el Senado se negará a tomar en consideración la proposición de ley que ha sido aceptada ya por el Gobierno, a cuyo examen previo se ha sometido.

El Sr. Ministro de FOMENTO: Sres. Diputados, como hijo que soy de Galicia, como representante hace 10 años de una de sus provincias, no puedo menos de acoger con júbilo esta proposición, que cuando llegue a ser ley habrá de sacar a aquel país, tan maltratado por la fortuna y del triste estado en que hoy se encuentra, proporcionándole los medios que hoy le faltan para desarrollar su riqueza.

Esto, sin embargo, no será bastante para que, como Ministro de la Corona y a nombre del Gobierno aceptase esta proposición si no estuviese además plenamente convencido de su justicia. Cuando el Estado está subvencionando y ha de subvencionar en lo sucesivo con mano pródiga la construcción de caminos de hierro que atraviesan grandes comarcas fértiles, no ha razón en que por haberse tomado tal vez bajo los tipos de un presupuesto, por haber variado en estos años los precios elementales; por no contar las provincias de Galicia con bienes de propios ni con grandes capitales, se vean privadas de este medio de comunicación, y indispensable en la Europa civilizada, extensas comarcas, pobladas con cerca de dos millones de habitantes laboriosos y pacíficos, que pagan cuantiosas sumas al Erario comparativamente a su producción y riqueza, y que contribuyen con la octava parte de la sangre que la España derrama sosteniendo su pabellón y el orden público.

Dos subastas se han hecho, y las dos se han declarado desiertas; y si esto no bastara para probar la insuficiencia del presupuesto, lo probaría la opinión unánime de todas las personas entendidas, que no puede dar lugar a duda sobre este punto.

Cuando el Ministro que tiene la honra de dirigir la palabra al Congreso vio que la última subasta verificada en 25 de Abril no había producido resultado alguno; conociendo que las Diputaciones provinciales, por grande que sea su celo, que lo es mucho, no podrían encontrar recursos fijos y permanentes para levantar un empréstito de 40 millones de reales que sería necesario, se propuso rectificar los presupuestos y presentar a las Cortes un proyecto de ley con esta rectificación. El trabajo no es largo; pero exige ciertos detalles materiales y ciertos trámites que retardarían un tanto la resolución de este asunto. Por esto sin duda, temerosos los Sres. Diputados que firman la proposición de ley de que pasara esta legislación sin asegurar la construcción de una obra tan importante para los intereses de aquellas provincias y para los generales del país, han presentado esta proposición, que con los trámites legislativos al mismo tiempo que los presupuestos corran los trámites administrativos.

Conste, sin embargo, que el pensamiento del Gobierno era el mismo que la finalidad a la que se dirigen las proposiciones de ley que se han leído en la sesión de hoy. Este pensamiento es el de que se abra a Galicia, León y Palencia, a las provincias de España, y probablemente continuará este año la visita.

Aparte de esto, se están tomando medidas generales que se dirigen al mismo fin que se propone S. S. No dudo que haya países, y en los mismos que se reanuda en la reforma de la ley, y los demás que el sistema que hoy se sigue. Debe, pues, tranquilizarse S. S. cuanto es posible hacer en este ramo, sea la hecho y se seguirá haciéndolo.

El Sr. GONZALEZ (D. Venancio): No he puesto en duda el reconocido celo de la Dirección de la Propiedad; pero las visitas ordinarias, convenientes como son, no siempre contienen lo que deben contener, y las extraordinarias son indispensables, sobre todo para infundir en los Registradores el verdadero espíritu de la ley.

Se leyó la siguiente

Proposición del Sr. Plá y Canella.

«Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública licitación, con arreglo a la legislación vigente, la concesión de las secciones de ferrocarril de Ponferrada a la Coruña y de Montforte a la Coruña, con el fin de que se subvencione el ferrocarril en la ley de 5 de Junio de 1859, después de reformado por el mismo los presupuestos correspondientes a dichas secciones, en conformidad con los precios elementales existentes en la actualidad en las provincias de León, Logroño y la Coruña.»

El Sr. Conde de CAMPOMANES: Ante todo, señores, debo manifestar que, con arreglo a la práctica corriente, correspondía al Sr. Plá y Canella, que es el primer firmante, el apoyo de esta proposición de ley; pero estando ocupado en este momento también por causa del ferrocarril gallego, y no pudiendo asistir a primera hora de la sesión de hoy, me ha comisionado a mí para que la apoye en su lugar.

Desacertada ha sido la elección, y mucho perderá la proposición en que, en vez de la autorizada voto del señor Plá y Canella, sea la mía la que sostenga el pensamiento concebido por todos los Diputados de Galicia, León y Palencia; pero la bondad de la causa y la benevolencia del Congreso me animan para entrar confiado en la cuestión.

No creo que haya necesidad de demostrar la urgencia de que cuanto antes se lleve a efecto dicho ferrocarril. Ya todos es conocida la fertilidad de esa línea que atraviesa grandes comarcas, fértiles países, y que pone en comunicación el centro de la Monarquía con los dos mejores puertos del Océano, la Coruña y Vigo, y con el departamento de Ferrol, el primero de nuestra Marina. Es una línea general de la mayor importancia; de aquellas cuya construcción es de sentir que se haya demorado tanto tiempo. No ha sido culpa ciertamente del Gobierno ni de los Cuerpos Colegiados el que esto no se haya verificado antes. Ya en 21 de Abril de 1838 se promulgó la ley que autoriza a la Compañía de Galicia, León y Palencia a construir esta línea, y la de Montforte a Vigo y Medina a Zamora, como asimismo de León a uno de los puertos de Asturias.

Se subvencione entonces la parte de esta línea que aun está por subvencionar con cierta cantidad por kilómetro; que fué 404.000 rs. en la sección de Ponferrada a Quiroga; 410.000 de Quiroga a Monforte, y 360.000 de Monforte a la Coruña. A pesar de esta subvención, no hubo más que se presentara a la subasta, que tuvo lugar a fin de dicho año de 1838. Se supuso entonces que la causa era el corto de la subvención; y a fin de remediar el mal y de cumplir cuanto antes las legítimas esperanzas de Galicia, se aumentó la subvención por la ley de 5 de Junio de 1839, no de una manera determinada, sino disponiendo que la subvención fuese proporcional a la que se dió al ferrocarril de Ciudad-Real a Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1839.

Averiguada la parte proporcional que con arreglo a esta disposición legislativa le correspondía a nuestro ferrocarril, resultó que era de 50,29 por 100 del coste total de la obra. Por consiguiente, tenemos ya la línea de la Coruña subvencionada con 50,29 por 100 del coste total de la obra en virtud de la ley de 5 de Junio de 1839. Lo que falta saber ahora es si lo dispuesto entonces por esta ley es hoy una verdad. Para esto se necesita que la subvención que contribuye el Estado para esta línea estuviera basada en el coste total, y no lo está en el día. En el año 55 y 57, en que se formaron los presupuestos, aunque ha salido a subasta, era una verdad.

Entonces estos representaban el verdadero coste del ferrocarril de la Coruña; pero como es sabido, desde 1838 hasta el presente, han tomado considerable aumento los precios elementales; se han desarrollado mucho las obras públicas; los jornales y materiales están ahora a un precio mucho más elevado del que estaban entonces, y como consecuencia de esto se deduce necesariamente, que el presupuesto, que era bueno en el año de 1835, tiene que ser corto y diminuto en extremo en la actualidad, y el 50,29 por 100 no corresponde por lo tanto al verdadero coste total del ferrocarril.

Para que se cumpla, pues, la ley de 1839 es preciso elevar el presupuesto y deducir después, así rectificado, la parte alícuota con que debe contribuir el Estado.

Este es el objeto de la proposición de ley. En ella se autoriza al Gobierno para que proceda nuevamente a la subasta de ese ferrocarril después de rectificado el presupuesto, después de puesto de acuerdo con los tipos elementales de actualidad, a fin de que la subvención que corresponde por la ley de 5 de Junio de 1839, sea hoy una verdad.

Es el objeto de esta proposición, más que una nueva ley, la confirmación de la de 5 de Junio de 1839, su aplicación de actualidad. La proposición, por lo tanto, sobre ser legal, es además justa. No se puede negar a Galicia ni a las provincias de Palencia y León la razón con que piden que se construya un ferrocarril que ha de poner esas provincias en contacto con el mar y con los demás ferrocarriles de España, y nada más justo que cuando ellas han contribuido a la construcción de las demás líneas contribuyan al suyo las otras provincias.

Si no se tomara en cuenta esta proposición, no podría exigirse tampoco a Galicia la parte que le corresponde en el aumento de 30 millones que se hace en la contribución territorial. Se dice, y es una verdad, que este, más que aumento, es un cambio de forma en la manera con que las provincias tienen que contribuir al Estado por la tercera parte de subvenciones de ferrocarriles que ya están en construcción. Si a Galicia, pues, no se le hace el ferrocarril, si no se pone en condiciones el presupuesto de que pueda un día subastarse, no tiene racionalmente por qué pagar la parte que pueda corresponderle en esos 30 millones en que se aumenta la contribución territorial.

Por todas estas consideraciones, y por el deseo de satisfacer la ansiedad de aquel país, que ve en este ferrocarril su engrandecimiento en el futuro, espero que el Senado se negará a tomar en consideración la proposición de ley que ha sido aceptada ya por el Gobierno, a cuyo examen previo se ha sometido.

El Sr. Ministro de FOMENTO: Sres. Diputados, como hijo que soy de Galicia, como representante hace 10 años de una de sus provincias, no puedo menos de acoger con júbilo esta proposición, que cuando llegue a ser ley habrá de sacar a aquel país, tan maltratado por la fortuna y del triste estado en que hoy se encuentra, proporcionándole los medios que hoy le faltan para desarrollar su riqueza.

Esto, sin embargo, no será bastante para que, como Ministro de la Corona y a nombre del Gobierno aceptase esta proposición si no estuviese además plenamente convencido de su justicia. Cuando el Estado está subvencionando y ha de subvencionar en lo sucesivo con mano pródiga la construcción de caminos de hierro que atraviesan grandes comarcas fértiles, no ha razón en que por haberse tomado tal vez bajo los tipos de un presupuesto, por haber variado en estos años los precios elementales; por no contar las provincias de Galicia con bienes de propios ni con grandes capitales, se vean privadas de este medio de comunicación, y indispensable en la Europa civilizada, extensas comarcas, pobladas con cerca de dos millones de habitantes laboriosos y pacíficos, que pagan cuantiosas sumas al Erario comparativamente a su producción y riqueza, y que contribuyen con la octava parte de la sangre que la España derrama sosteniendo su pabellón y el orden público.

Dos subastas se han hecho, y las dos se han declarado desiertas; y si esto no bastara para probar la insuficiencia del presupuesto, lo probaría la opinión unánime de todas las personas entendidas, que no puede dar lugar a duda sobre este punto.

Cuando el Ministro que tiene la honra de dirigir la palabra al Congreso vio que la última subasta verificada en 25 de Abril no había producido resultado alguno; conociendo que las Diputaciones provinciales, por grande que sea su celo, que lo es mucho, no podrían encontrar recursos fijos y permanentes para levantar un empréstito de 40 millones de reales que sería necesario, se propuso rectificar los presupuestos y presentar a las Cortes un proyecto de ley con esta rectificación. El trabajo no es largo; pero exige ciertos detalles materiales y ciertos trámites que retardarían un tanto la resolución de este asunto. Por esto sin duda, temerosos los Sres. Diputados que firman la proposición de ley de que pasara esta legislación sin asegurar la construcción de una obra tan importante para los intereses de aquellas provincias y para los generales del país, han presentado esta proposición, que con los trámites legislativos al mismo tiempo que los presupuestos corran los trámites administrativos.

Conste, sin embargo, que el pensamiento del Gobierno era el mismo que la finalidad a la que se dirigen las proposiciones de ley que se han leído en la sesión de hoy. Este pensamiento es el de que se abra a Galicia, León y Palencia, a las provincias de España, y probablemente continuará este año la visita.

Aparte de esto, se están tomando medidas generales que se dirigen al mismo fin que se propone S. S. No dudo que haya países, y en los mismos que se reanuda en la reforma de la ley, y los demás que el sistema que hoy se sigue. Debe, pues, tranquilizarse S. S. cuanto es posible hacer en este ramo, sea la hecho y se seguirá haciéndolo.

El Sr. GONZALEZ (D. Venancio): No he puesto en duda el reconocido celo de la Dirección de la Propiedad; pero las visitas ordinarias, convenientes como son, no siempre contienen lo que deben contener, y las extraordinarias son indispensables, sobre todo para infundir en los Registradores el verdadero espíritu de la ley.

Se leyó la siguiente

Proposición del Sr. Plá y Canella.

«Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública licitación, con arreglo a la legislación vigente, la concesión de las secciones de ferrocarril de Ponferrada a la Coruña y de Montforte a la Coruña, con el fin de que se subvencione el ferrocarril en la ley de 5 de Junio de 1859, después de reformado por el mismo los presupuestos correspondientes a dichas secciones, en conformidad con los precios elementales existentes en la actualidad en las provincias de León, Logroño y la Coruña.»

El Sr. Conde de CAMPOMANES: Ante todo, señores, debo manifestar que, con arreglo a la práctica corriente, correspondía al Sr. Plá y Canella, que es el primer firmante, el apoyo de esta proposición de ley; pero estando ocupado en este momento también por causa del ferrocarril gallego, y no pudiendo asistir a primera hora de la sesión de hoy, me ha comisionado a mí para que la apoye en su lugar.

Desacertada ha sido la elección, y mucho perderá la proposición en que, en vez de la autorizada voto del señor Plá y Canella, sea la mía la que sostenga el pensamiento concebido por todos los Diputados de Galicia, León y Palencia; pero la bondad de la causa y la benevolencia del Congreso me animan para entrar confiado en la cuestión.

No creo que haya necesidad de demostrar la urgencia de que cuanto antes se lleve a efecto dicho ferrocarril. Ya todos es conocida la fertilidad de esa línea que atraviesa grandes comarcas, fértiles países, y que pone en comunicación el centro de la Monarquía con los dos mejores puertos del Océano, la Coruña y Vigo, y con el departamento de Ferrol, el primero de nuestra Marina. Es una línea general de la mayor importancia; de aquellas cuya construcción es de sentir que se haya demorado tanto tiempo. No ha sido culpa ciertamente del Gobierno ni de los Cuerpos Colegiados el que esto no se haya verificado antes. Ya en 21 de Abril de 1838 se promulgó la ley que autoriza a la Compañía de Galicia, León y Palencia a construir esta línea, y la de Montforte a Vigo y Medina a Zamora, como asimismo de León a uno de los puertos de Asturias.

Se subvencione entonces la parte de esta línea que aun está por subvencionar con cierta cantidad por kilómetro; que fué 404.000 rs. en la sección de Ponferrada a Quiroga; 410.000 de Quiroga a Monforte, y 360.000 de Monforte a la Coruña. A pesar de esta subvención, no hubo más que se presentara a la subasta, que tuvo lugar a fin de dicho año de 1838. Se supuso entonces que la causa era el corto de la subvención; y a fin de remediar el mal y de cumplir cuanto antes las legítimas esperanzas de Galicia, se aumentó la subvención por la ley de 5 de Junio de 1839, no de una manera determinada, sino disponiendo que la subvención fuese proporcional a la que se dió al ferrocarril de Ciudad-Real a Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1839.

Averiguada la parte proporcional que con arreglo a esta disposición legislativa le correspondía a nuestro ferrocarril, resultó que era de 50,29 por 100 del coste total de la obra. Por consiguiente, tenemos ya la línea de la Coruña subvencionada con 50,29 por 100 del coste total de la obra en virtud de la ley de 5 de Junio de 1839. Lo que falta saber ahora es si lo dispuesto entonces por esta ley es hoy una verdad. Para esto se necesita que la subvención que contribuye el Estado para esta línea estuviera basada en el coste total, y no lo está en el día. En el año 55 y 57, en que se formaron los presupuestos, aunque ha salido a subasta, era una verdad.

Entonces estos representaban el verdadero coste del ferrocarril de la Coruña; pero como es sabido, desde 1838 hasta el presente, han tomado considerable aumento los precios elementales; se han desarrollado mucho las obras públicas; los jornales y materiales están ahora a un precio mucho más elevado del que estaban entonces, y como consecuencia de esto se deduce necesariamente, que el presupuesto, que era bueno en el año de 1835, tiene que ser corto y diminuto en extremo en la actualidad, y el 50,29 por 100 no corresponde por lo tanto al verdadero coste total del ferrocarril.

Para que se cumpla, pues, la ley de 1839 es preciso elevar el presupuesto y deducir después, así rectificado, la parte alícuota con que debe contribuir el Estado.

Este es el objeto de la proposición de ley. En ella se autoriza al Gobierno para que proceda nuevamente a la subasta de ese ferrocarril después de rectificado el presupuesto, después de puesto de acuerdo con los tipos elementales de actualidad, a fin de que la subvención que corresponde por la ley de 5 de Junio de 1839, sea hoy una verdad.

Es el objeto de esta proposición, más que una nueva ley, la confirmación de la de 5 de Junio de 1839, su aplicación de actualidad. La proposición, por lo tanto, sobre ser legal, es además justa. No se puede negar a Galicia ni a las provincias de Palencia y León la razón con que piden que se construya un ferrocarril que ha de poner esas provincias en contacto con el mar y con los demás ferrocarriles de España, y nada más justo que cuando ellas han contribuido a la construcción de las demás líneas contribuyan al suyo las otras provincias.

Si no se tomara en cuenta esta proposición, no podría exigirse tampoco a Galicia la parte que le corresponde en el aumento de 30 millones que se hace en la contribución territorial. Se dice, y es una verdad, que este, más que aumento, es un cambio de forma en la manera con que las provincias tienen que contribuir al Estado por la tercera parte de subvenciones de ferrocarriles que ya están en construcción. Si a Galicia, pues, no se le hace el ferrocarril, si no se pone en condiciones el presupuesto de que pueda un día subastarse, no tiene racionalmente por qué pagar la parte que pueda corresponderle en esos 30 millones en que se aumenta la contribución territorial.

Por todas estas consideraciones, y por el deseo de satisfacer la ansiedad de aquel país, que ve en este ferrocarril su engrandecimiento en el futuro, espero que el Senado se negará a tomar en consideración la proposición de ley que ha sido aceptada ya por el Gobierno, a cuyo examen previo se ha sometido.

El Sr. Ministro de FOMENTO: Sres. Diputados, como hijo que soy de Galicia, como representante hace 10 años de una de sus provincias, no puedo menos de acoger con júbilo esta proposición, que cuando llegue a ser ley habrá de sacar a aquel país, tan maltratado por la fortuna y del triste estado en que hoy se encuentra, proporcionándole los medios que hoy le faltan para desarrollar su riqueza.

Esto, sin embargo, no será bastante para que, como Ministro de la Corona y a nombre del Gobierno aceptase esta proposición si no estuviese además plenamente convencido de su justicia. Cuando el Estado está subvencionando y ha de subvencionar en lo sucesivo con mano pródiga la construcción de caminos de hierro que atraviesan grandes comarcas fértiles, no ha razón en que por haberse tomado tal vez bajo los tipos de un presupuesto, por haber variado en estos años los precios elementales; por no contar las provincias de Galicia con bienes de propios ni con grandes capitales, se vean privadas de este medio de comunicación, y indispensable en la Europa civilizada, extensas comarcas, pobladas con cerca de dos millones de habitantes laboriosos y pacíficos, que pagan cuantiosas sumas al Erario comparativamente a su producción y riqueza, y que contribuyen con la octava parte de la sangre que la España derrama sosteniendo su pabellón y el orden público.

Dos subastas se han hecho, y las dos se han declarado desiertas; y si esto no bastara para probar la insuficiencia del presupuesto, lo probaría la opinión unánime de todas las personas entendidas, que no puede dar lugar a duda sobre este punto.

Cuando el Ministro que tiene la honra de dirigir la palabra al Congreso vio que la última subasta verificada en 25 de Abril no había producido resultado alguno; conociendo que las Diputaciones provinciales, por grande que sea su celo, que lo es mucho, no podrían encontrar recursos fijos y permanentes para levantar un empréstito de 40 millones de reales que sería necesario, se propuso rectificar los presupuestos y presentar a las Cortes un proyecto de ley con esta rectificación. El trabajo no es largo; pero exige ciertos detalles materiales y ciertos trámites que retardarían un tanto la resolución de este asunto. Por esto sin duda, temerosos los Sres. Diputados que firman la proposición de ley de que pasara esta legislación sin asegurar la construcción de una obra tan importante para los intereses de aquellas provincias y para los generales del país, han presentado esta proposición, que con los trámites legislativos al mismo tiempo que los presupuestos corran los trámites administrativos.

Conste, sin embargo, que el pensamiento del Gobierno era el mismo que la finalidad a la que se dirigen las proposiciones de ley que se han leído en la sesión de hoy. Este pensamiento es el de que se abra a Galicia, León y Palencia, a las provincias de España, y probablemente continuará este año la visita.

Aparte de esto, se están tomando medidas generales que se dirigen al mismo fin que se propone S. S. No dudo que haya países, y en los mismos que se reanuda en la reforma de la ley, y los demás que el sistema que hoy se sigue. Debe, pues, tranquilizarse S. S. cuanto es posible hacer en este ramo, sea la hecho y se seguirá haciéndolo.

El Sr. GONZALEZ (D. Venancio): No he puesto en duda el reconocido celo de la Dirección de la Propiedad; pero las visitas ordinarias, convenientes como son, no siempre contienen lo que deben contener, y las extraordinarias son indispensables, sobre todo para infundir en los Registradores el verdadero espíritu de la ley.

Se leyó la siguiente

Proposición del Sr. Plá y Canella.

«Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública licitación, con arreglo a la legislación vigente, la concesión de las secciones de ferrocarril de Ponferrada a la Coruña y de Montforte a la Coruña, con el fin de que se subvencione el ferrocarril en la ley de 5 de Junio de 1859, después de reformado por el mismo los presupuestos correspondientes a dichas secciones, en conformidad con los precios elementales existentes en la actualidad en las provincias de León, Logroño y la Coruña.»

El Sr. Conde de CAMPOMANES: Ante todo, señores, debo manifestar que, con arreglo a la práctica corriente, correspondía al Sr. Plá y Canella, que es el primer firmante, el apoyo de esta proposición de ley; pero estando ocupado en este momento también por causa del ferrocarril gallego, y no pudiendo asistir a primera hora de la sesión de hoy, me ha comisionado a mí para que la apoye en su lugar.

Desacertada ha sido la elección, y mucho perderá la proposición en que, en vez de la autorizada voto del señor Plá y Canella, sea la mía la que sostenga el pensamiento concebido por todos los Diputados de Galicia, León y Palencia; pero la bondad de la causa y la benevolencia del Congreso me animan para entrar confiado en la cuestión.

No creo que haya necesidad de demostrar la urgencia de que cuanto antes se lleve a efecto dicho ferrocarril. Ya todos es conocida la fertilidad de esa línea que atraviesa grandes comarcas, fértiles países, y que pone en comunicación el centro de la Monarquía con los dos mejores puertos del Océano, la Coruña y Vigo, y con el departamento de Ferrol, el primero de nuestra Marina. Es una línea general de la mayor importancia; de aquellas cuya construcción es de sentir que se haya demorado tanto tiempo. No ha sido culpa ciertamente del Gobierno ni de los Cuerpos Colegiados el que esto no se haya verificado antes. Ya en 21 de Abril de 1838 se promulgó la ley que autoriza a la Compañía de Galicia, León y Palencia a construir esta línea, y la de Montforte a Vigo y Medina a Zamora, como asimismo de León a uno de los puertos de Asturias.

Se subvencione entonces la parte de esta línea que aun está por subvencionar con cierta cantidad por kilómetro; que fué 404.000 rs. en la sección de Ponferrada a Quiroga; 410.000 de Quiroga a Monforte, y 360.000 de Monforte a la Coruña. A pesar de esta subvención, no hubo más que se presentara a la subasta, que tuvo lugar a fin de dicho año de 1838. Se supuso entonces que la causa era el corto de la subvención; y a fin de remediar el mal y de cumplir cuanto antes las legítimas esperanzas de Galicia, se aumentó la subvención por la ley de 5 de Junio de 1839, no de una manera determinada, sino disponiendo que la subvención fuese proporcional a la que se dió al ferrocarril de Ciudad-Real a Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1839.

Averiguada la parte proporcional que con arreglo a esta disposición legislativa le correspondía a nuestro ferrocarril, resultó que era de 50,29 por 100 del coste total de la obra. Por consiguiente, tenemos ya la línea de la Coruña subvencionada con 50,29 por 100 del coste total de la obra en virtud de la ley de 5 de Junio de 1839. Lo que falta saber ahora es si lo dispuesto entonces por esta ley es hoy una verdad. Para esto se necesita que la subvención que contribuye el Estado para esta línea estuviera basada en el coste total, y no lo está en el día. En el año 55 y 57, en que se formaron los presupuestos, aunque ha salido a subasta, era una verdad.

Entonces estos representaban el verdadero coste del ferrocarril de la Coruña; pero como es sabido, desde 1838 hasta el presente, han tomado considerable aumento los precios elementales; se han desarrollado mucho las obras públicas; los jornales y materiales están ahora a un precio mucho más elevado del que estaban entonces, y como consecuencia de esto se deduce necesariamente, que el presupuesto, que era bueno en el año de 1835, tiene que ser corto y diminuto en extremo en la actualidad, y el 50,29 por 100 no corresponde por lo tanto al verdadero coste total del ferrocarril.

Para que se cumpla, pues, la ley de 1839 es preciso elevar el presupuesto y deducir después, así rectificado, la parte alícuota con que debe contribuir el Estado.

Este es el objeto de la proposición de ley. En ella se autoriza al Gobierno para que proceda nuevamente a la subasta de ese ferrocarril después de rectificado el presupuesto, después de puesto de acuerdo con los tipos elementales de actualidad, a fin de que la subvención que corresponde por la ley de 5 de Junio de 1839, sea hoy una verdad.

Es el objeto de esta proposición, más que una nueva ley, la confirmación de la de 5 de Junio de 1839, su aplicación de actualidad. La proposición, por lo tanto, sobre ser legal, es además justa. No se puede negar a Galicia ni a las provincias de Palencia y León la razón con que piden que se construya un ferrocarril que ha de poner esas provincias en contacto con el mar y con los demás ferrocarriles de España, y nada más justo que cuando ellas han contribuido a la construcción de las demás líneas contribuyan al suyo las otras provincias.

Si no se tomara en cuenta esta proposición, no podría exigirse tampoco a Galicia la parte que le corresponde en el aumento de 30 millones que se hace en la contribución territorial. Se dice, y es una verdad, que este, más que aumento, es un cambio de forma en la manera con que las provincias tienen que contribuir al Estado por la tercera parte de subvenciones de ferrocarriles que ya están en construcción. Si a Galicia, pues, no se le hace el ferrocarril, si no se pone en condiciones el presupuesto de que pueda un día subastarse, no tiene racionalmente por qué pagar la parte que pueda corresponderle en esos 30 millones en que se aumenta la contribución territorial.

Por todas estas consideraciones, y por el deseo de satisfacer la ansiedad de aquel país, que ve en este ferrocarril su engrandecimiento en el futuro, espero que el Senado se negará a tomar en consideración la proposición de ley que ha sido aceptada ya por el Gobierno, a cuyo examen previo se ha sometido.

El Sr. Ministro de FOMENTO: Sres. Diputados, como hijo que soy de Galicia, como representante hace 10 años de una de sus provincias, no puedo menos de acoger con júbilo esta proposición, que cuando llegue a ser ley habrá de sacar a aquel país, tan maltratado por la fortuna y del triste estado en que hoy se encuentra, proporcionándole los medios que hoy le faltan para desarrollar su riqueza.

Esto, sin embargo, no será bastante para que, como Ministro de la Corona y a nombre del Gobierno aceptase esta proposición si no estuviese además plenamente convencido de su justicia. Cuando el Estado está subvencionando y ha de subvencionar en lo sucesivo con mano pródiga la construcción de caminos de hierro que atraviesan grandes comarcas fértiles, no ha razón en que por haberse tomado tal vez bajo los tipos de un presupuesto, por haber variado en estos años los precios elementales; por no contar las provincias de Galicia con bienes de propios ni con grandes capitales, se vean privadas de este medio de comunicación, y indispensable en la Europa civilizada, extensas comarcas, pobladas con cerca de dos millones de habitantes laboriosos y pacíficos, que pagan cuantiosas sumas al Erario comparativamente a su producción y riqueza, y que contribuyen con la octava parte de la sangre que la España derrama sosteniendo su pabellón y el orden público.

Dos subastas se han hecho, y las dos se han declarado desiertas; y si esto no bastara para probar la insuficiencia del presupuesto, lo probaría la opinión unánime de todas las personas entendidas, que no puede dar lugar a duda sobre este punto.

Cuando el Ministro que tiene la honra de dirigir la palabra al Congreso vio que la última subasta verificada en 25 de Abril no había producido resultado alguno; conociendo que las Diputaciones provinciales, por grande que sea su celo, que lo es mucho, no podrían encontrar recursos fijos y permanentes para levantar un empréstito de 40 millones de reales que sería necesario, se propuso rectificar los presupuestos y presentar a las Cortes un proyecto de ley con esta rectificación. El trabajo no es largo; pero exige ciertos detalles materiales y ciertos trámites que retardarían un tanto la resolución de este asunto. Por esto sin duda, temerosos los Sres. Diputados que firman la proposición de ley de que pasara esta legislación sin asegurar la construcción de una obra tan importante para los intereses de aquellas provincias y para los generales del país, han presentado esta proposición, que con los trámites legislativos al mismo tiempo que los presupuestos corran los trámites administrativos.

Conste, sin embargo, que el pensamiento del Gobierno era el mismo que la finalidad a la que se dirigen las proposiciones de ley que se han leído en la sesión de hoy. Este pensamiento es el de que se abra a Galicia, León y Palencia, a las provincias de España, y probablemente continuará este año la visita.

Aparte de esto, se están tomando medidas generales que se dirigen al mismo fin que se propone S. S. No dudo que haya países, y en los mismos que se reanuda en la reforma de la ley, y los demás que el sistema que hoy se sigue. Debe, pues, tranquilizarse S. S. cuanto es posible hacer en este ramo, sea la hecho y se seguirá haciéndolo.

El Sr. GONZALEZ (D. Venancio): No he puesto en duda el reconocido celo de la Dirección de la Propiedad; pero las visitas ordinarias, convenientes como son, no siempre contienen lo que deben contener, y las extraordinarias son indispensables, sobre todo para infundir en los Registradores el verdadero espíritu de la ley.

Se leyó la siguiente

Proposición del Sr. Plá y Canella.

«Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública licitación, con arreglo a la legislación vigente, la concesión de las secciones de ferrocarril de Ponferrada a la Coruña y de Montforte a la Coruña, con el fin de que se subvencione el ferrocarril en la ley de 5 de Junio de 1859, después de reformado por el mismo los presupuestos correspondientes a dichas secciones, en conformidad con los precios elementales existentes en la actualidad en las provincias de León, Logroño y la Coruña.»

El Sr. Conde de CAMPOMANES: Ante todo, señores, debo manifestar que, con arreglo a la práctica corriente, correspondía al Sr. Plá y Canella, que es el primer firmante, el apoyo de esta proposición de ley; pero estando ocupado en este momento también por causa del ferrocarril gallego, y no pudiendo asistir a primera hora de la sesión de hoy, me ha comisionado a mí para que la apoye en su lugar.

Desacertada ha sido la elección, y mucho perderá la proposición en que, en vez de la autorizada voto del señor Plá y Canella, sea la mía la que sostenga el pensamiento concebido por todos los Diputados de Galicia, León y Palencia; pero la bondad de la causa y la benevolencia del Congreso me animan para entrar confiado en la cuestión.

No creo que haya necesidad de demostrar la urgencia de que cuanto antes se lleve a efecto dicho ferrocarril. Ya todos es conocida la fertilidad de esa línea que atraviesa grandes comarcas, fértiles países, y que pone en comunicación el centro de la Monarquía con los dos mejores puertos del Océano, la Coruña y Vigo, y con el departamento de Ferrol, el primero de nuestra Marina. Es una línea general de la mayor importancia; de aquellas cuya construcción es de sentir que se haya demorado tanto tiempo. No ha sido culpa ciertamente del Gobierno ni de los Cuerpos Colegiados el que esto no se haya verificado antes. Ya en 21 de Abril de 1838 se promulgó la ley que autoriza a la Compañía de Galicia, León y Palencia a construir esta línea, y la de Montforte a Vigo y Medina a Zamora, como asimismo de León a uno de los puertos de Asturias.

Se subvencione entonces la parte de esta línea que aun está por subvencionar con cierta cantidad por kilómetro; que fué 404.000 rs. en la sección de Ponferrada a Quiroga; 410.000 de Quiroga a Monforte, y 360.000 de Monforte a la Coruña. A pesar de esta subvención, no hubo más que se presentara a la subasta, que tuvo lugar a fin de dicho año de 1838. Se supuso entonces que la causa era el corto de la subvención; y a fin de remediar el mal y de cumplir cuanto antes las legítimas esperanzas de Galicia, se aumentó la subvención por la ley de 5 de Junio de 1839, no de una manera determinada, sino disponiendo que la subvención fuese proporcional a la que se dió al ferrocarril de Ciudad-Real a Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1839.

Averiguada la parte proporcional que con arreglo a esta disposición legislativa le correspondía a nuestro ferrocarril, resultó que era de 50,29 por 100 del coste total de la obra. Por consiguiente, tenemos ya la línea de la Coruña subvencionada con 50,29 por 100 del coste total de la obra en virtud de la ley de 5 de Junio de 1839. Lo que falta saber ahora es si lo dispuesto entonces por esta ley es hoy una verdad. Para esto se necesita que la subvención que contribuye el Estado para esta línea estuviera basada en el coste total, y no lo está en el día. En el año 55 y 57, en que se formaron los presupuestos, aunque ha salido a subasta, era una verdad.

Entonces estos representaban el verdadero coste del ferrocarril de la Coruña; pero como es sabido, desde 1838 hasta el presente, han tomado considerable aumento los precios elementales; se han desarrollado mucho las obras públicas; los jornales y materiales están ahora a un precio mucho más elevado del que estaban entonces, y como consecuencia de esto se deduce necesariamente, que el presupuesto, que era bueno en el año de 1835, tiene que ser corto y diminuto en extremo en la actualidad, y el 50,29 por 100 no corresponde por lo tanto al verdadero coste total del ferrocarril.

Para que se cumpla, pues, la ley de 1839 es preciso elevar el presupuesto y deducir después, así rectificado, la parte alícuota con que debe contribuir el Estado.

Este es el objeto de la proposición de ley. En ella se autoriza al Gobierno para que proceda nuevamente a la subasta de ese ferrocarril después de rectificado el presupuesto, después de puesto de acuerdo con los tipos elementales de actualidad, a fin de que la subvención que corresponde por la ley de 5 de Junio de 1839, sea hoy una verdad.

Es el objeto de esta proposición, más que una nueva ley, la confirmación de la de 5 de Junio de 1839, su aplicación de actualidad. La proposición, por lo tanto, sobre ser legal, es además justa. No se puede negar a Galicia ni a las provincias de Palencia y León la razón con que piden que se construya un ferrocarril que ha de poner esas provincias en contacto con el mar y con los demás ferrocarriles de España, y nada más justo que cuando ellas han contribuido a la construcción de las demás líneas contribuyan al suyo las otras provincias.

Si no se tomara en cuenta esta proposición, no podría exigirse tampoco a Galicia la parte que le corresponde en el aumento de 30 millones que se hace en la contribución territorial. Se dice, y es una verdad, que este, más que aumento, es un cambio de forma en la manera con que las provincias tienen que contribuir al Estado por la tercera parte de subvenciones de ferrocarriles que ya están en construcción. Si a Galicia, pues, no se le hace el ferrocarril, si no se pone en condiciones el presupuesto de que pueda un día subastarse, no tiene racionalmente por qué pagar la parte que pueda

