



SE SUSCRIBEN

En Madrid en el Despacho de la IMPRENTA NACIONAL.

PRECIOS DE SUSCRICION.

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

SE SUSCRIBEN

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



PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with 2 columns: Subscription type (Provincias, Ultramar, Extranjero) and Price (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 en su importante salud.

S. M. la REINA nuestra Señora (Q. D. G.) se ha servido señalar la hora de las tres de la tarde del día de hoy para el besamanos general que ha de verificarse con el plausible motivo de los días de S. A. R. el Sermo. Sr. Príncipe de Asturias, su augusto Hijo.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Excmo. Sr. He dado cuenta á la REINA (Q. D. G.) del expediente instruido por esa Direccion en cumplimiento de la ley de 29 de Abril de 1855, para llevar á efecto la revision de la carga de justicia de 4.400 rs. ánuos que figura en el presupuesto vigente al núm. 81, art. 7.º, cap. 31 de la Seccion 4.ª, y percibe D. José Pulido Espinosa en concepto de Capellan mayor de las Descalzas Reales de esta corte.

Vista la fundacion contenida en un libro impreso que corre unido al expediente, y se supone ser la del monasterio, iglesia y capilla de las Descalzas de esta corte, y las disposiciones de la propia fundacion relativas al Capellan mayor, Capellanes, cantores y demás sirvientes de la indicada capilla.

Vista la Real orden de 29 de Octubre de 1859, comunicada por el Mayordomo mayor de S. M. á la Presidenta de la comunidad de las Descalzas, por la que, enterada S. M. de la instancia elevada á su augusta consideracion en 21 de Agosto anterior sobre la necesidad que tenia la comunidad para atender á sus reclamaciones é intereses de la Real iglesia de una personalidad que siempre habia pertenecido al Capellan mayor, se dignó conferir la propiedad de este destino á D. José Pulido Espinosa, que lo desempeña interinamente, cuyo nombramiento no debia gravar por otra parte sus Reales intereses, puesto que es de honor y para los efectos indicados.

Vista la ley de 2 de Septiembre de 1841 y sus artículos 4.º y 6.º, en que se dispone que todas las propiedades del clero secular, en cualquiera clase de predios, derechos y acciones que consistan, de cualquier origen y nombre que sean, y con cualquiera aplicacion ó destino que hayan sido donadas, compradas ó adquiridas, son bienes nacionales, exceptuándose sin embargo de lo dispuesto en los artículos anteriores, los bienes pertenecientes á las prebendas, capellanías, beneficios y demás fundaciones de patronato de sangre activo ó pasivo &c.

Visto el Real decreto de 11 de Marzo de 1843 en su art. 2.º, que declaró no se entendian comprendidos en la expresada excepcion los bienes de capellanías de libre presentacion, ni las llamadas de jure devoluta por extincion absoluta de las familias á quienes pertenecieron ámbos patronatos, ordenando además en el art. 7.º que los bienes que disfrutaba, poseia y administraba el clero secular, aun cuando tuvieran sobre sí cargas pias, se vendieran como libres y sin deducion alguna de su valor, como se habia hecho con las del clero regular, sin perjuicio de que el Estado quedara con la obligacion de proveer al cumplimiento de dichas cargas por reduccion, conmutacion u otro medio conciliable que tambien habia de adoptarse para levantar las cargas que pesaban sobre los bienes vendidos á las comunidades religiosas.

Visto el art. 39 del Concordato de 1854, que declara que el Gobierno responderá siempre y exclusivamente de las cargas impuestas sobre los bienes que se hubieran vendido por el Estado, libres de esta obligacion.

Visto el art. 11 del Convenio publicado como ley del reino en 8 de Abril de 1860, por el que se obliga el Gobierno de S. M. á satisfacer á la Iglesia, en la forma que de comun acuerdo se convenga, por razon de las cargas impuestas sobre los bienes vendidos como libres por el Estado, una cantidad alzada que guarde proporcion con las mismas cargas.

sin embargo no han figurado en los presupuestos como cargas de justicia:

Considerando que ni la dotacion del Capellan mayor ni las de los demás individuos constituyeron jamás congrua canónica, beneficiosa, ni título para la ordenacion, ni son inalterables ni perpétuas, como además de la indole de sus oficios lo demuestran terminantemente el art. 14 y otros varios de la fundacion que las declaran de libre provision y en Sacerdotes ya ordenados:

Considerando que esta clase de instituciones son del exclusivo resorte del Ministerio de Gracia y Justicia, y deben ser regidas por las prescripciones del Concordato y del Convenio celebrado últimamente para estos casos por S. M. y el Soberano Pontífice:

Considerando que, presentado ya á las Cortes el proyecto de presupuesto para el presente año, sería difícil que dicho Ministerio pudiese reconocer y calificar oportunamente la fundacion, los oficios y beneficios de que consta, su colacion, institucion y posesion sin reduccion ó manutencion, su incompatibilidad ó simultaneidad para aplicar debidamente los preceptos de dichas leyes, y convenir de comun acuerdo en la cantidad alzada con que se haya de indemnizar á la Iglesia en proporcion á dichas cargas:

Considerando que, aunque la cuestion de que trata este expediente es solo la dotacion de la capellanía mayor, igual derecho y resolucion corresponde adoptar con los demás beneficios y con los siguientes oficios del mismo monasterio que figuran en los 16 números inmediatos del presupuesto:

S. M., oido el parecer de la Direccion del Tesoro público, Asesoría general de este Ministerio y el de la Junta de revision y reconocimiento de cargas de justicia, y de conformidad con el informe de la Seccion de Hacienda del Consejo de Estado, se ha servido resolver que, manteniéndose con el carácter de provisionales las prestaciones referidas por el presente año de 1861 en la forma en que vienen consignándose en los presupuestos anteriores, se remita desde luego al Ministerio de Gracia y Justicia el expediente de que se trata, así como los comprendidos en los números 82 al 97 del art. 7.º, capítulo 31, Seccion 4.ª del presupuesto, para que si lo estima oportuno se proceda al nombramiento de la comision consultiva y mista que reconozca las cargas y proponga la cantidad alzada que corresponda, y á lo demás á que haya lugar con arreglo á los Concordatos y leyes vigentes; resolviendo en su vista lo que sea justo para lo sucesivo, atendido el carácter, indole y objeto de la fundacion y sus especiales circunstancias.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 4 de Enero de 1861.

SALAVERRÍA.

Sr. Director general del Tesoro público.

MINISTERIO DE PONTIFICADO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Accediendo S. M. la REINA (Q. D. G.) á lo solicitado por D. Pedro Carrere y Dómestico, vecino de Sanlúcar de Barrameda, ha tenido á bien autorizarle por el término de seis meses para verificar los estudios de un ferro-carril servido con fuerza animal, que partiendo del cortijo llamado del Barroso, término de Jerez, y tocando en el de Montano y Haza del Puerto, y atravesando las cales del Puerto de Santa María, termine en las cercanías de los muelles del rio Guadalete; en el concepto de que por esta autorizacion no se confiere derecho alguno al interesado á la concesion del camino, ni á indemnizacion de ningun género por los gastos que los referidos estudios le ocasionen; reservándose el Gobierno la facultad de conceder iguales autorizaciones á los que las soliciten, y elegir entre los proyectos que se presenten el que juzgue más conveniente á los intereses generales del país, teniendo presente al mismo tiempo los particulares creados por anteriores concesiones.

De Real orden lo comunico á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 14 de Enero de 1861.

CORVERA.

Sr. Director general de Obras públicas.

Continúan los documentos relativos al proyecto del ferro-carril de los Alduides.

Concluye el documento núm. 16.

Proyecto estudiado por cuenta de la Diputacion provincial de Navarra.

En la sesion del día 20 de Agosto de 1858 examinó la Junta el proyecto estudiado para dirigir el ferro-carril de Zaragoza á Pamplona directamente á Bayona por los Alduides. Vió entonces que este ferro-carril tenia mucha más extension en territorio francés que en el español, que en la primera parte de aquel las condiciones del trazado deben ser mucho más imperfectas é inaceptables que en los trozos comprendidos en nuestro país; que á pesar de esto, siendo la longitud del camino comprendido en España de 37 kilómetros en los 17,465 metros que median entre Zubiri y la frontera, hay 12,055 metros con pendientes de 2 á 3 por 100; que hay 4 rasantes al 3 por 100 que suman 3,281 metros, prolongándose la última en territorio francés en una extension de 1,190; que hay otras dos al 2,27 y 2,26 por 100, que miden 5,967 metros; que se pasa la divisoria del Pirineo con un túnel de 5.350 metros de longitud, de los cuales 1,027 en curva con la pendiente de 2,70 por 100, continuacion de

otra larga al 3 por 100 y cuyo túnel tiene además la carga máxima de 532 metros, y en los pozos las de 330-300 y 265, variando los demás entre 21 y 172 metros.

Estas condiciones, sumamente desventajosas é inaceptables mientras no sea el paso de los Alduides el único que en aquella zona ofrezcan los Pirineos, no quedan compensadas con la regularidad de la traza horizontal ni aun con la menor distancia que hay entre Pamplona y Bayona por los Alduides, comparada con la que existe entre los mismos puntos extremos por cualquiera de las otras dos líneas que se han puesto en comparacion. En primer lugar, esta disminucion en la distancia obtenida á costa de otras condiciones necesarias para una buena explotacion, á fin de poder presentar este proyecto con una ventaja decisiva sobre los demás, ha de disminuir notablemente y tal vez desaparecer en el momento en que las pendientes, las obras de arte y las bases admitidas para este estudio se igualen á las prefijadas para los demás proyectos.

No puede dudarse, en efecto, de que al disminuir en el trazado de los Alduides la inclinacion de las pendientes y la extension y la carga del túnel con que pasa la divisoria, se ha de aumentar la longitud de esta línea hasta el punto que disminuya notablemente ó desaparezca tal vez la diferencia que bajo este aspecto resulta en su comparacion con las demás; pero si alguna duda pudiera en esto haber, los trazados que la Junta examina ofrecen una comprobacion de la verdad que ha sentado efectivamente, la línea del Vidasso en su trayecto general es más directa, ó por lo menos tanto entre Pamplona y Bayona, como la de los Alduides, y sin embargo, su longitud es notablemente mayor por efecto de las mejores condiciones que se han aceptado para su trazado vertical.

Pero aun prescindiendo de esta consideracion, las dificultades y la lentitud en la ejecucion de las obras de esta línea, su costo que en último resultado habria de pesar sobre las personas y mercancias que por ellas se trasportaran; los gastos, los inconvenientes y peligros que relativamente á las otras líneas ofrecería el servicio de explotacion del trazado de los Alduides, destruyen la única ventaja que favorece este proyecto, la cual consiste en que la distancia entre Pamplona y Bayona, que mide 108 kilómetros, sea 29 kilómetros más corta que por la línea del Vidasso, que mide 137 kilómetros.

Sin embargo, tales son las condiciones violentas del trazado de los Alduides por efecto de la escabrosidad y dificultades del terreno, que tal vez los inconvenientes que habria de ofrecer la explotacion de esta línea fuesen causa de que á pesar de su menor longitud se empleara para recorrerla el mismo tiempo que para verificar lo propio en la de Irurzun y Alegria.

La Junta ha querido tomar en consideracion la diferencia que pudiera existir entre el movimiento que se desarrollase por la línea de los Alduides y por cualquiera de las demás con las cuales se la compara; no ha podido verificarlo del modo que hubiera sido de desear, porque no hay para ello datos en el expediente: sin embargo, si se mira la línea que pudiera resultar ventajosa alguna en favor de los Alduides, se ve que la línea de los Alduides no hubiera de ser más ventajosa que la de Irurzun y Alegria, y para ir á San Sebastian, la influencia que pueden ejercer en el tráfico estas diferencias, resulta la ventaja en favor del trazado de Alegria, pues la menor distancia de Pamplona, y por consiguiente de las provincias que atraviesa hasta el mar en San Sebastian, compensa completamente el efecto de los 3 kilómetros de más que existen, atendiendo solo al objeto de internarse en Francia.

Por último, la Junta considera que el trazado de Irurzun á Albiá es susceptible de algunas mejoras en las pendientes, aunque para este objeto hayan de disminuir algun tanto las ventajas circunstanciales de su proyeccion horizontal, la cual, de los 38,361 metros que suma toda la vía, tiene 23,613 en línea recta.

resultad de inflexion, porque las rectas entre arcos en opuestos sentidos tienen menos de 100 metros; extensiones rasantes, y entre ellas una de 9 y otra de 19 kilómetros con la pendiente máxima de 0,015, y donde se comprenden las curvas y los recodos más violentos: en fin, una extraordinaria multiplicacion de obras difíciles y notables, que sobre hacer muy costoso el establecimiento de la línea, aumentarían considerablemente los gastos permanentes de conservacion y reparacion.

Si además de tan desfavorables condiciones se observara que el pensamiento es trazar una línea transversal con independencia de la principal á que debe unirse: que en todo su trayecto de 103 kilómetros recorre un país en extremo accidentado, despoblado y poco susceptible de mejoras; y en fin, que para realizar tal vía, es preciso invertir el considerable capital de 248 millones, debe deducirse que la vía férrea de Pamplona por el valle del Vidasso á Behovia, según el proyecto presentado, sería facultativamente inadmisible por los graves inconvenientes que para la explotacion ofrecerían las condiciones del trazado, con especialidad en la proyeccion horizontal: sería asimismo desventajoso bajo el aspecto económico por los grandes capitales que con poco beneficio habrían de invertirse; y que por último, sería de escaso resultado aun como medio para fomentar el país por no ofrecer aquella zona los elementos adecuados.

Pasado ahora al exámen de los estudios que presenta el Ingeniero Arnao, aparece que, dando la preferencia á las mejores condiciones para la proyeccion horizontal hasta el límite de 2 por 100 en las pendientes, propone como traza definitiva la que, pasando la divisoria de la cordillera por el puerto de Albiá, empalma con la línea del Norte en Alegria.

La Junta opina que, á pesar de exceder las mayores pendientes en 0,005 respecto á las fijadas en el proyecto anterior, son más ventajosas las condiciones que reúne aquel trazado: pues si bien tiene dos arcos con el radio límite de 300 metros, el desarrollo de ambos es poco más de medio kilómetro, y la única rasante, que con la pendiente máxima excede sensiblemente de cuatro kilómetros de longitud, es de suponer que pudiera subdividirse convenientemente.

Bajo el punto de vista económico, es indudable también la ventaja del estudio por Albiá y Alegria: los 87 kilómetros que representan 130,072,223 rs.; los 103 de la línea del Vidasso costarían 218,115,312 rs. Esta enorme diferencia podría disminuir, pero sería siempre bastante considerable cualquiera que fuesen las modificaciones de que ambas líneas sean susceptibles; y no puede dudarse de la conveniencia de economizar el empleo de tan crecido capital.

Verdad es, sin embargo, que la comparacion entre las líneas del Vidasso y de Alegria no puede hacerse del modo completo e invariable que sería de desear, pues las bases de que en sus trazados se ha partido, son diferentes; pero aunque se disminuyan en el segundo las pendientes de mayor inclinacion para ponerlo en este punto en condiciones análogas á las del primero, en opinión de la Junta tiene la proyeccion horizontal de la línea del Vidasso tan desventajosas condiciones, y son de tal naturaleza que solo podrían aceptarse después de agotados todos los demás medios, y reconocido en vista de muy detenidos estudios que la solucion propuesta, aunque notablemente imperfecta, era la que tenia menores inconvenientes.

Pero para los que no juzgases bastante decisivas las razones expuestas hasta aquí, en consideracion solamente á las condiciones más convenientes para unir la línea de Zaragoza con la de Francia, se examina el proyecto de Irurzun y Alegria, que para resolver la cuestion examinada en el expediente de los Alduides satisface á la necesidad de unir dicho ferro-carril con un buen puerto del Océano, de cuya condicion no es posible prescindir. Ya ha manifestado la Junta que no hay comparacion entre las condiciones actuales y posibles de los puertos de San Sebastian y Bayona, y que la preferencia que debía darse al primero era indudable. La línea de los Alduides no puede servir al puerto de San Sebastian; su direccion se aparta mucho de cualquiera de las que podrían tomarse para ir á dicho puerto. Las distancias de Pamplona á San Sebastian por los cuatro trazados de que se ha hecho mérito son:

Table with 2 columns: Trazado and Distancia en kilómetros. Includes Irurzun y Alegria (461), Irurzun y Albiá (435), Irurzun y San Sebastian (422), Irurzun y Albiá (87).

No es, pues, dudosa la resolucion bajo el punto de vista indicado.

Por último, aunque por el contrario de lo que debe deducirse de los documentos y noticias que la Junta tiene á la vista pudiera modificarse el trazado de los Alduides hasta el punto que resultase aceptable, siempre ofrecerá respecto á la línea de Irurzun y Alegria la notable desventaja de que desde Pamplona la distancia al mar ha de ser mucho mayor por Bayona que por la mencionada línea de Irurzun y Alegria; inconveniente gravísimo que bajo el punto de vista de los intereses del comercio marítimo resolvería la cuestion en contra del proyecto de los Alduides, aun en el supuesto ventajoso para este trazado de haber prescindido de que Bayona no es puerto español.

De cuanto ha manifestado la Junta sobre este punto resulta:

- 1.º Que la menor distancia para ir á Francia, única ventaja que á primera vista ofrece la línea de los Alduides, no compensa los gravísimos inconvenientes que presentan las condiciones de este trazado.
2.º Que esta misma ventaja, aun tomada como tal, disminuiría ó tal vez desaparecería desde el momento en que el trazado de los Alduides se pusiera en las mismas condiciones de los demás con los cuales se compara.
3.º Que no satisface tampoco este proyecto á la condicion de dirigir el ferro-carril de Zaragoza á Pamplona á un buen puerto del Océano cantábrico.
4.º Que en consecuencia de todo, no puede admitirse el trazado de Pamplona á Bayona por los Alduides.

Comparacion del proyecto estudiado por cuenta de D. José de Salamanca y del estudiado por el Ingeniero Arnao.

Entrando ahora en el exámen comparativo de los trazados de Pamplona á Irurzun y Albiá, aparece en primer lugar que ámbos proyectos se presentan completos de cuantos datos y apreciaciones se requieren para formar un juicio exacto de la entidad é importancia del asunto, y que asimismo en todos los documentos se acredita el esmero con que han sido estudiadas las complicadas cuestiones que á los lados del proyecto de un ferro-carril por terrenos tan accidentados é difíciles como los que en todas direcciones ofrece la cordillera de los Pirineos.

En el primero de los proyectos explicados, fijo el pensamiento de establecer un ferro-carril directo desde Pamplona al paso del Vidasso en Behovia, con absoluta independencia de todos los estudios hasta aquí, domina como base fundamental la idea de no exceder las pendientes de 0,015, y á este resultado se subordinan las condiciones de la proyeccion horizontal, las del número y magnitud de las obras notables y las del coste total de la nueva vía.

Las consecuencias inmediatas é inevitables de tal principio, dadas las condiciones del terreno que recorre la línea, son: un número excesivo de arcos con radios menores de 400 metros, y cuyo desarrollo llega á la tercera parte de la longitud del trazado: varios pasos que son en

que los arcos de 300 á 500 metros componen una longitud de 8,023 metros.

Que la recta más corta tiene 148 metros. Que hay siete horizontales que suman 2,503 metros. Que la mayor pendiente es de 0,0199 en una longitud de 8,900 metros. Que se proponen 11 túneles con longitud total de 6,831 metros.

Que son necesarios seis viaductos de 60 á 120 metros de longitud, y de 24,07 á 38,62 de altura.

Comparando el mencionado Ingeniero las condiciones y los detalles de cada uno de estos trazados con los correspondientes al que presenta de Irurzun á Alegria que antes se ha explicado, deduce con exactitud y acierto, á juicio de la Junta, que por las decisivas ventajas en la proyeccion horizontal, y por las que tambien ofrece económicamente considerado, es preferible para el paso de la cordillera pirenaica el proyecto de Irurzun por Albiá, cuyo trazado vertical es sin duda susceptible de mejora.

El Ingeniero autor del proyecto, pretendiendo hacer extensivas las ventajas de este proyecto para el paso de la referida cordillera á todas las líneas, propone que se adopte tambien para el del Norte, la cual habria de dirigirse en este caso desde Alsásua á Irurzun por el mismo trazado que se estudió para el ferro-carril de Zaragoza á Alsásua, y desde aquel punto á Alegria, abandonando la parte comprendida entre Alsásua y Alegria por Villarreal y Villafraanca.

La Junta ha considerado siempre difícil y sumamente importante la acertada eleccion del trazado que se reputase más conveniente para el paso de los Pirineos por los ferro-carriles que atraviesan las provincias Vascongadas, y así lo ha consignado en los informes que en diversas ocasiones ha emitido sobre los proyectos estudiados con el expresado objeto. En 29 de Abril de 1853, al informar sobre el del ferro-carril de Miranda de Ebro á Irurzun por Vitoria, Alsásua y Tolosa, decía, que para mejorar el trazado, disminuir la magnitud colosal de las obras en el paso de la divisoria, convenia ver si era posible obtener mayor desarrollo, y autorizar el aumento de las pendientes hasta 2 por 100. Sobre el estudio de la misma línea, en informe dado en la sesion de 12 de Junio de 1856, recomendó que se procurasen las mejoras indicadas, y añadió, que á pesar de que por los datos examinados entonces creía preferible la direccion por Alsásua, no por esto juzgaba esta cuestion definitivamente resuelta.

Más adelante, en 7 de Abril de 1857, examinó esta corporacion el proyecto para modificar el paso de la cordillera pirenaica, y lo consideró aceptable; pero, creyéndolo aun susceptible de mejoras, propuso que se estudiase el medio de introducir en él las que fuese posible, y especialmente las que en el informe se indicaban. En 17 de Junio de 1857 la Junta consultó la aprobacion del proyecto de Zaragoza á Alsásua; mas al hablar de la última sesion, dijo que era aceptable la línea por el Valle de Araquil, mientras Alsásua fuese el punto límite de ella, por ser muy atendible, aunque perteneciese á otro estudio, avanzar la línea del Norte por el expresado valle hasta Irurzun ó sus cercanías. Por último, la Junta examinó en 20 de Julio de 1859 el estudio de la línea de variacion presentado para el ferro-carril del Norte entre Irurzun y Tolosa, cuyo estudio estaba ya indicado por la comision nombrada para examinar los pases preferibles del Pirineo para continuar el ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, y habia sido recomendado en el dictamen de 20 de Julio de 1856. La Junta, encontrando aceptado dicho anteproyecto, consultó al Gobierno que se estableciera en el curso de proyectos al estudio definitivo de esta variacion con el fin de hacer un análisis comparativo y detallado de las ventajas é inconvenientes que respecto del trazado, condiciones de explotacion, obras, coste y tráfico tuvieran respectivamente el empalme en Alsásua, y el de Irurzun para cada una de las líneas del Norte y de Zaragoza.

Conclusion y dictamen de la Junta.

De estos ligeros extractos se deduce que la cuestion del mejor trazado para pasar la divisoria del Pirineo por los ferro-carriles del Norte y de Zaragoza, se ha venido á resolver en el sentido á que se refieren los datos oficiales que le han sido presentados. Si solo se tratase de ser consecuente, y si únicamente hubiera de recomendar la ejecucion de lo que repetidas veces aconsejó, tal vez la Junta participaría de la opinion del Ingeniero Jefe de la Division de Zaragoza, pero no la juzga conveniente ni fundada en el estado actual de las obras del ferro-carril del Norte, y teniendo además en cuenta los compromisos de la ley de concesion y otros que existen con las provincias; todo lo que comunicaría gravemente una resolucion en el sentido indicado.

La línea del Norte, llevada desde Alsásua á Irurzun y Alegria, se alarga 12 kilómetros. Esta cifra podría no considerarse suficiente para pesar de una manera decisiva en la cuestion de un trazado de tanta longitud como el del Norte, si por un lado la configuracion del suelo de la Península, y por otro consideraciones de interés público, no hubiesen impedido ya que se eligiese una línea más directa. Pero no solo este rodeo de 12 kilómetros es inaceptable cuando ya ha sido forzoso admitir otros en este ferro-carril, sino que con la variacion que ahora se propone se separaría la línea del Norte de la direccion más poblada y de mayor riqueza; y por fin se opone á dicha variacion el que, según las condiciones del contrato, debe haber cuantiosos capitales invertidos en las obras del trozo de Alsásua á Alegria, que sería preciso abandonar con el gravámen para el Estado de su indemnizacion, y con todas las graves complicaciones á que esto daría lugar. Fundada la Junta en estas dolorosas consideraciones, no cree oportuno ni conveniente modificar la línea del ferro-carril del Norte.

Pero, por otra parte, apoyándose en el mismo orden de consideraciones ya expuestas, y teniendo presente los datos que arrojan los proyectos estudiados y las consecuencias que de su comparacion se deducen, cree llegado el caso y demostrada la conveniencia y necesidad de variar una parte de la última seccion del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona y Alsásua dirigiéndole por Irurzun y Albiá á empalmar en Alegria con el del Norte. Dos objetos ha reconocido la Junta que tiene principalmente la línea en cuestion: conducir á un puerto del Océano cantábrico y continuar á Francia. Sea visto que el primero se consigue ventajosamente dirigiéndose á San Sebastian: ahora bien; siendo la distancia de Pamplona á este puerto por Irurzun y Albiá de 48 kilómetros más de línea que habrían de recorrer las personas y mercancias en el caso de hacer el empalme en Alsásua, repitiendo esta misma diferencia y el gravámen consiguiente si se considera la línea destinada á satisfacer el segundo objeto. Se ve, pues, que en diversos conceptos para las personas que han de servir la línea de Pamplona, su trazado por Alsásua es á todas luces inconveniente por el rodeo que se impondría á la circulacion propia de dicho camino, con la pérdida de tiempo y los gastos correspondientes á los 48 kilómetros de mayor longitud.

En vista de estas consideraciones, la Junta cree conveniente que al trozo de Irurzun á Alsásua se sustituya el nuevo estudio por Albiá á Alegria, haciendo en el contrato por los trámites que procedan las alteraciones que correspondan, sin que sea razon bastante para rechazar esta combinacion favorable á los intereses públicos el inconveniente de haber de pasar el ferro-carril del Norte y el de Zaragoza una misma divisoria por dos puntos distintos; lo cual solo hubiera podido evitarse haciendo á la vez el estudio de las dos líneas, ó suspendiendo la ejecucion de la primera hasta completar sus propios estudios y los de la segunda para poder resolver con presencia de unos y otros.



oido por el Gobierno de la provincia de Burgos con fecha 15 de Enero de 1861, y de los requisitos y condiciones que se exigen para la adjudicación en pública subasta de los acopios necesarios para la reparación de la carretera de... (Fecha y firma del proponente.)

Table with columns: REPARACION, Rs. cents. Rows include Carretera de Madrid á Iruñ, Trozo noventa y siete, Idem id. á id. Trozo decimo, etc.

Gobierno de la provincia de Pontevedra. Sección de Fomento.—Obras públicas.

Se anuncia la subasta para los acopios de materiales de la carretera de Villacastín á Vigo. En virtud de lo dispuesto por Real orden de 31 de Diciembre último, este Gobierno civil ha señalado el día 4 de Febrero próximo, á las doce del mismo, á fin de proceder á la adjudicación en pública subasta de los acopios de materiales para la conservación y reparación de la carretera de primer orden de Villacastín á Vigo en el trayecto comprendido en esta provincia durante el presente año de 1861.

Modelo de proposición. D. N. N., vecino de... enterado del anuncio publicado por el Gobierno de la provincia de Pontevedra con fecha 11 de Enero de 1861, y de los requisitos y condiciones que se exigen para la adjudicación en pública subasta de los acopios necesarios para la conservación y reparación de la parte de carretera de... (Fecha y firma del proponente.)

Table with columns: REPARACION, Rs. cents. Rows include Carretera de Villacastín á Vigo, Trozo primero, Desde Vigo al Puente Cabral, etc.

Secretaría de la Universidad de Valladolid. Hallándose vacante en la facultad de medicina de esta Universidad dos plazas de Ayudantes de disecación, dotadas con el sueldo de 3.000 rs. anuales cada una, y debiendo proveerse por oposición, los cursantes que hayan ganado y probado los dos primeros años de dicha facultad y aspiren á obtenerlas, presentarán en la Secretaría general de la misma hasta el día 20 de Febrero próximo sus solicitudes documentadas.

Se abrió á las dos y cuarto, y leída el acta de la anterior, fué aprobada. El Senado quedó enterado de una comunicación en que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros participaba que S. M. la Reina se había servido señalar la hora de las dos de la tarde de mañana 23 para recibir á la diputación del Senado encargada de felicitarla por los días del Sermo. Sr. Príncipe de Asturias.

mero 3, cuarto tienda; prevenidas que las que así no lo cumplieren serán tenidas por ocultadoras y cómplices de la quebra. En virtud de providencia del Sr. D. Pedro Borrajo de la Bandera, Juez de primera instancia del distrito del Barquillo de esta capital, referendada del Escribano de número de la misma Don Manuel Caldeiro, se ha señalado el día 15 del próximo mes de Febrero, y su hora de las doce de la mañana, para que tenga efecto en su audiencia, sito en el piso bajo de la Territorial, junta general de acreedores al concurso de Doña Antonia de Leaniz Barrieta, con objeto de proceder al nombramiento de Síndicos.

D. Rafael de Vargas y Uclés, Juez de primera instancia del distrito de San Antonio de esta plaza. Por el presente cito, llamo y emplazo á los individuos que tengan en su poder un conocimiento del Maestre de la fragata Medea, D. Blas A. Agüero, de 2.336 ps. f.; otro del de la fragata Nueva Clara, D. Nicolás M. Balporde, de 4.333 quintales y 32 libras, diferentes maderas, 68 pacas algodón, 48 zurroneos sencillos de añil y 24 sacos de cacao en dos partidas, una de ellas de 155 fanegas 89 libras; otro del de la fragata San José (alias) La América, D. Francisco Cáceres, de 325 cajas de azúcar; otro del del buque de la fragata Hermida, D. Juan J. Lage y Castillo, de igual suma, todo lo cual era de cuenta y riesgo de D. Romualdo Pascual de Tejada, para que en el término de 20 días los presenten en el Juzgado acreditando la propiedad ó el título de su adquisición; apercebidos que en otro caso se declarará el extravío parándose el perjuicio consiguiente.

Cádiz 14 de Enero de 1861.—Rafael de Vargas y Uclés.—Ricardo de Pro.

CORTES. SENADO. PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. MARQUÉS DEL DUERO.

Extracto oficial de la sesión celebrada el día 22 de Enero de 1861. Se abrió á las dos y cuarto, y leída el acta de la anterior, fué aprobada. El Senado quedó enterado de una comunicación en que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros participaba que S. M. la Reina se había servido señalar la hora de las dos de la tarde de mañana 23 para recibir á la diputación del Senado encargada de felicitarla por los días del Sermo. Sr. Príncipe de Asturias.

ORDEN DEL DIA. Continuación del debate pendiente sobre el dictamen relativo al proyecto de ley de ascensos militares.

Prosiguiendo la discusión sobre el artículo presentado por los Sres. Marqués de los Castillejos y Messina, dijo el Sr. CALONGE Señores, la enmienda que la comisión ha admitido á este artículo es la que me obliga á usar de la palabra en contra. Por la primera parte de aquella se excluye, para los mandos que fija el art. 72, á los Oficiales generales, que aunque hayan sido Coronales en los cuerpos facultativos, hayan sido después baja en los mismos; y se añade en la segunda parte que tampoco podrán ser conferidos esos mandos á los que hubiesen obtenido los empleos de Coronales fuera de su respectiva escala, hasta que por su antigüedad en ella los correspondiera. Hé aquí lo que desearía que la comisión explicara si no es como yo lo entiendo, á saber: un Teniente Coronel facultativo pasa á Coronel en el ejército, y en él ascendiendo á Brigadier. Pues bien: no puede desempeñar los cargos que corresponden á los Brigadieres en los cuerpos facultativos hasta que en su rango la hubiera tocado ascender por antigüedad á ese puesto.

ORDEN DEL DIA. Congreso de los Diputados. PRESIDENCIA DEL SR. MONARÉS, VICEPRESIDENTE.

Extracto oficial de la sesión celebrada el día 22 de Enero de 1861. Se abrió á las dos y media, y leída el acta de la anterior, fué aprobada. Se anunció que el Sr. Sanchez Mendoza renunciaba el cargo de Diputado. Se dió cuenta de una comunicación del Gobierno anunciando que S. M. se había servido señalar la hora de las dos y media de la tarde de mañana para recibir á la comisión del Congreso que ha de felicitarla por los días del Príncipe de Asturias.

El Sr. CALONGE: Cada vez veo mejor que no me había equivocado: lo que se ha hecho son dos cambios, una de las cuales determina una excepción indispensable en su primera parte, y una aclaración que equivale á otra excepción en la segunda. En Estado Mayor, por ejemplo, como ha dicho el Sr. Messina, á la promulgación de la ley un Coronel que ocupe el número 9 en la escala, y que fuera de su cuerpo ha llegado á ser hasta Mariscal, no podrá desempeñar los destinos correspondientes á los que hayan sido Coronales en los cuerpos facultativos hasta que no hayan ascendido al mismo puesto que el que tengan todos los demás Coronales que estaban por cima.

enmienda perjudicial á los Coronales que salgan y ascendan en las armas generales, pues de ninguna manera habrían podido desempeñar los destinos correspondientes á Brigadieres en los cuerpos facultativos, hasta que no ascendieran los demás Coronales anteriores en la escala. Sin más debate, se aprobó el artículo. Leído el 103, decía así: «Los Generales, Jefes y Oficiales de todas las armas é institutos del ejército que, por la dependencia en que sirven ó el destino que desempeñen, estén en posesión de algún derecho á sueldo ó determinada ventaja, continuarán en el goce de las que hoy disfrutan; y si se hallan en posesión del destino que les confiere este derecho, optarán por una sola vez á las que al mismo correspondan, sujetándose luego en todo á lo prescrito en esta ley para los que se encuentran en aquel caso.»

El Sr. CALONGE: Quisiera que la comisión hiciera una pequeña modificación en el artículo, reducida á que se quite el paréntesis, que dice: «por la dependencia en que sirven ó el destino que desempeñen: ó si no se quiere suprimir estas palabras, que se añada á continuación de «desempeñen», las de «no hayan desempeñado.» Señores, hemos llegado al último artículo de la ley y al término de la ruda discusión que el Senado ha sostenido por tantos días, y yo debo dar gracias á la Cámara, á la comisión y al Gobierno por la benevolencia con que siempre me han escuchado y algunas veces han acogido mis indicaciones.

ORDEN DEL DIA. CONTINUACION DE LA ORDEN DEL DIA.

Discusión del dictamen relativo al proyecto de ley sobre anticipo de subvenciones á las empresas de ferro-carriles. Leído el referido dictamen, y no habiendo ningún Sr. Senador que pidiera la palabra sobre la totalidad, se acordó pasar á la discusión por artículos, y fueron aprobados sin debate alguno el 1.º y el 2.º. Leído el 3.º, decía así: «Las anticipaciones podrán ser hasta de las dos terceras partes de la subvención proporcional al importe de las certificaciones que de obras ejecutadas y del material fijo y móvil acopiado en los depósitos de la misma línea existan, con sujeción á los reglamentos vigentes para este servicio, los Ingenieros encargados de la inspección de las líneas.» Se expresarán en estas certificaciones detalladamente las obras construidas y su estado, el material fijo y móvil y su valoración.

ORDEN DEL DIA. CONTINUACION DE LA ORDEN DEL DIA.

Discusión del dictamen relativo al proyecto de ley en que se proroga hasta 1.º de Enero de 1870 el uso del sistema métrico-decimal de pesos y medidas. Leído el referido dictamen, y no habiendo ningún Sr. Senador que pidiera la palabra sobre la totalidad, se acordó proceder á la discusión por artículos, y fueron aprobados sin debate alguno los ocho de que constaba el proyecto. Leída la minuta del proyecto de ley de ascensos militares, se declaró conforme con el acordado; y procediéndose á su votación definitiva, fué aprobado dicho proyecto de ley por 82 votos blancos contra 26 negros, siendo 408 el total de señores votantes, y la mayoría absoluta 53.

ORDEN DEL DIA. CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Extracto oficial de la sesión celebrada el día 22 de Enero de 1861. Se abrió á las dos y media, y leída el acta de la anterior, fué aprobada. Se anunció que el Sr. Sanchez Mendoza renunciaba el cargo de Diputado. Se dió cuenta de una comunicación del Gobierno anunciando que S. M. se había servido señalar la hora de las dos y media de la tarde de mañana para recibir á la comisión del Congreso que ha de felicitarla por los días del Príncipe de Asturias.

El Sr. CALONGE: Cada vez veo mejor que no me había equivocado: lo que se ha hecho son dos cambios, una de las cuales determina una excepción indispensable en su primera parte, y una aclaración que equivale á otra excepción en la segunda. En Estado Mayor, por ejemplo, como ha dicho el Sr. Messina, á la promulgación de la ley un Coronel que ocupe el número 9 en la escala, y que fuera de su cuerpo ha llegado á ser hasta Mariscal, no podrá desempeñar los destinos correspondientes á los que hayan sido Coronales en los cuerpos facultativos hasta que no hayan ascendido al mismo puesto que el que tengan todos los demás Coronales que estaban por cima.

ORDEN DEL DIA. Pensión á Delfina Rodríguez.

Se leyó el voto particular del Sr. Leizaola negando la pensión de 1.500 rs. que proponía la comisión en favor de esta interesada. El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: No sé si con el ruido del salón los Sres. Diputados se han enterado de lo que se va á discutir. Yo deseo que la comisión manifieste las razones en que apoya su dictamen, y el Sr. Leizaola en que apoya su voto, que por lo demás no me he propuesto combatir.

El Sr. LEIZA: Como Sr. S. no ha impugnado de este voto, nada tengo que decir. Si hay quien le impugne, le defenderé.

Enajenación de bienes eclesiásticos.

Se leyó este proyecto, que decía así: «Los bienes de la Iglesia que el Estado adquiriera por efecto de la permutación acordada en el Convenio celebrado con Santa Sede en 25 de Agosto de 1859, continuará enajenándose de esta manera: las fincas rústicas y urbanas con arrendo á las leyes de 1.º de Mayo de 1855 y 14 de Julio de 1856, y los censos según la ley de 14 de Marzo de 1859. Art. 2.º El producto de estas ventas se destinará: Primero. Al reembolso y amortización de la Deuda pública en la forma que se establece por la presente ley. Segundo. A cubrir el déficit de 241 millones de reales que en los recursos aplicados por la ley de 1.º de Abril de 1859 al crédito de 2.000 millones de reales, produjo la nueva aplicación que la ley de 29 de Noviembre del mismo año dió al fondo de la redención del servicio militar. Tercero. A satisfacer la cantidad de 317 millones de reales en que se amplían los créditos abiertos por la expresada ley de 1.º de Abril de 1859 del modo siguiente: Rs. vn. 250 millones para el material de marina 50 — para el de artillería. 17 — para el de telégrafos. Total rs. vn. 317 millones»

Art. 3.º De los productos que en virtud de esta ley se obtengan, se irán aplicando las dos terceras partes al reembolso y amortización de la Deuda pública, y la otra tercera parte á satisfacer los 538 millones de reales á que se refieren los párrafos segundo y tercero del artículo anterior.

Si esta tercera parte excediera de 528 millones de reales, el exceso se empleará también en el reembolso y amortización de la Deuda pública. Art. 4.º Los fondos que se aplican al reembolso y amortización de la Deuda se invertirán en compras que hará la Junta directiva de la misma Deuda, con publicidad, en los meses de Enero y Julio de cada año, empleando las cantidades recaudadas en el semestre anterior, por mitad, en las Deudas consolidada y diferida al 3 por 100. Art. 5.º De los títulos de la Deuda consolidada que la Junta recoja por compra ó que se reciban en pago de las ventas como equivalencia del metálico, según el art. 20 de la ley de 14 de Julio de 1856, se convertirán en 900 millones de reales nominales en inscripciones nominativas á favor de la Caja de Depósitos. Los demás títulos que se adquieran serán desde luego amortizados. Art. 6.º Las inscripciones á favor de la Caja de Depósitos se entregarán á la misma, y su valor quedará afecto al reembolso de la parte de la Deuda flotante del Tesoro que procede de los descubiertos definitivos en presupuestos anteriores.

Art. 7.º Cuando este reembolso hubiera de hacerse, las inscripciones, mediante su conversión en títulos al portador, se negociarán en la cantidad que fuese necesaria por medio de públicas licitaciones acordadas por el Consejo de Ministros á propuesta del Hacienda. Art. 8.º Serán amortizados definitivamente las inscripciones que resultasen excedentes después de negociadas las necesarias para el reembolso de la Deuda flotante en la parte á que el art. 6.º se refiere. Art. 9.º Mientras subsistieren las inscripciones en la Caja de Depósitos, los intereses que la misma perciba en el Tesorería de la Deuda pública se aplicarán á cubrir los que el Tesoro haya de pagar por los de la Deuda flotante. Art. 10.º Se autoriza al Gobierno para negociar las obligaciones de los compradores de bienes del Estado con destino al reembolso y amortización de la Deuda, siempre que el interés á que se realice la negociación no exceda del que devenga la Deuda consolidada al 3 por 100. El Gobierno presentará á las Cortes la distribución detallada de las obras y servicios á que se refieren los créditos abiertos por la presente ley, y dará cuenta anualmente del uso que haga de las autorizaciones que por ella se le conceden, en la misma forma y al propio tiempo que cumple con lo prevenido en los artículos 4.º y 10 de la ley de 1.º de Abril de 1859. Art. 12.º El Gobierno dará las disposiciones convenientes á la ejecución de esta ley en su totalidad. dijo

El Sr. POLO: Este proyecto debería ser tan sencillo como el de los demás, pero desgraciadamente es tan complicado como los más complicados que se han traído. Deben venderse los bienes del clero; deben emplearse sus productos en la amortización de la Deuda, porque esos bienes, á consecuencia del Concordato, van á pasar al Estado, y porque habiendo de amortizarse la Deuda rotatoria para compensar el aumento que va á tener. Esta ley es como si dijéramos la losa que va á ponerse sobre la tumba de la amortización eclesiástica, y en ella debería ponerse toda la verdad sobre esta institución altísima, que la época moderna no se ha sabido asimilar, y que por lo mismo ha juzgado conveniente abolir. Qué de cuestiones importantísimas no provoca este proyecto! Desde luego se aumenta nuestra deuda, y de aquí el origen de todas las cuestiones financieras que se plantean en una operación de crédito. Se destinan los productos de las rentas en parte á cubrir el déficit de los 2.000 millones, y de aquí las cuestiones de si existe ese déficit, de sus causas y medios de llenarlo. Otra parte de los productos se destinan á Guerra y Marina, de donde nacen una multitud de cuestiones.

Después se autoriza al Gobierno para disponer durante muchos años de una suma de 1.000 millones, y de aquí el origen de todas las cuestiones financieras que se plantean en una operación de crédito. Se destinan los productos de las rentas en parte á cubrir el déficit de los 2.000 millones, y de aquí las cuestiones de si existe ese déficit, de sus causas y medios de llenarlo. Otra parte de los productos se destinan á Guerra y Marina, de donde nacen una multitud de cuestiones.

BANCO DE CADIZ. BALANCE formado en 31 de Diciembre de 1860.—26.ª Época.—Comprende desde 1.º de Julio á 31 de Diciembre de 1860.

Table with columns: CAPITAL ACTIVO, CAPITAL PASIVO. Rows include Acciones de reserva, Caja, Cartera, Deuda del Estado, etc.

EXTRACTO DE LA CUENTA DE GANANCIAS Y PERDIDAS.

Table with columns: DEBE, HABER. Rows include Abono á los documentos en cartera, Abono á la casa, Quebranto en la realización de valores, etc.

Cádiz á 31 de Diciembre de 1860.—Juan de Lavalle, Director.—Enrique Laborde, Subdirector.—Juan M. Picardo, Interventor.—Está conforme.—José Herreros Gargollo, Secretario.—V.ª B.ª.—El Comisario régio, Pedro Víctor.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

En virtud de providencia del Sr. Juez de primera instancia especial de Hacienda pública de esta provincia, se cita, llama y emplaza por el presente anuncio y término de 30 días de la persona en cuyo poder exista ó tenga noticia del paradero de una carpeta con que presentó á liquidación D. Juan Antonio de Aramburu en Cádiz el 4 de Mayo de 1854 á la comisión de liquidación de la Deuda pública un crédito que fué Deuda con interés y pasó á la de su fin á virtud del decreto de 4 de Febrero de 1854, de reales valores 990.252 y 14 maravedís, para que dentro de dicho término la presente en este Juzgado, Plaza Mayor, núm. 7, piso tercero, ó acuda á usar de su derecho en el expediente que se instruye para justificar el extravío de dicha carpeta, bajo apercibimiento. Madrid 21 de Enero de 1861.—Por mandado de S. S., Manuel María Cárdenas. 372

D. Carlos Halcon y Mendoza, Juez de primera instancia del distrito de San Miguel de esta ciudad de Jerez de la Frontera &c. Por el presente cito, llamo y emplazo á todas las personas que se crean con derecho á los bienes de Francisco Albuja, para que en el término de 30 días, contados desde el en que tenga efecto la inserción de este edicto en la Gaceta del Gobierno, se presenten en este Juzgado por la Escribanía del infrascrito por sí ó por persona legalmente autorizada á alegar su derecho, apercibidos que de no hacerlo les parará el perjuicio que haya lugar.

Jerez de la Frontera 14 de Enero de 1861.—Carlos Halcon.—Por disposición de S. S., Licenciado Manuel García de Acuña y Sanchez. 350

Tribunal de Comercio de Madrid.—Por providencia asessorada del mismo, fecha de hoy, ha declarado en estado de quiebra á la sociedad Diligencias postas generales, domiciliada en esta corte, fijando la época á que deben retrotraerse los efectos de dicha declaración con la calidad de por ahora y sin perjuicio de tercero al día 4.º del corriente. En su consecuencia, y con arreglo á lo que dispone el artículo 4.º del Código de Comercio, se previene que persona alguna haga pagos ni entregas de ninguna especie á dicha sociedad, y si al Depositario judicial nombrado, que lo es D. Pablo Martínez, vecino y del comercio de esta corte, que vive plazuela de la Peña, núm. 24, cuarto segundo, pena en otro caso de no quedar descargados de las obligaciones que tengan pendientes á favor de la masa de acreedores, y que todas aquellas en cuyo poder existan pertenencias de la sociedad quebrada hagan manifestación de las que sean por medio de notas que dirijan al señor D. Tiburcio Ibarbia, Cónsul de dicho Tribunal y Juez comisario nombrado de la misma quiebra, que vive calle de Botoneras, número 3.

so que estuviera libre, una herencia que recibiríamos...

convertirán en 9 y 1/2, y este es un interés mucho mayor...

Si hoy que la situación del país es tranquila, se hace una negociación de obligaciones al 8 y al 9...

Antes de concluir no puedo dejar de tratar de la creación más importante de este proyecto...

La verdadera garantía está en cumplir los compromisos. Si se quiere poner alguna más...

El Sr. POLO: Cuando llegue el caso, yo entraré en esta cuestión: yo lo diré muy alto en defensa de las instituciones representativas...

El Sr. BERNAR: Mi amigo el Sr. Polo se ha lamentado de que estos escafos no se encuentren enteramente poblados...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

millones si se aprueba esta ley, y al fin del ejercicio habrá un navío, dos fragatas blindadas...

No llegaremos a más que los 70 millones de reales, y así habrá que aumentar el material para su mantenimiento...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

mentándose la propiedad libre, se aumentarán también las rentas del Estado.

De modo que el resultado definitivo de esta operación se limita a una carga de 39 millones anuales...

Unicamente diré, para terminar, que el Sr. Polo ha considerado como un pensamiento fustoso el que he propuesto...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

El Sr. POLO cree sin duda que la desamortización no tiene más que el objeto económico de quitar trabas a la propiedad...

dos años de su existencia. Esta ley, señores, de los 2.000 millones que me refero...

El Gobierno de S. M., que fijó en aquella ley un artículo en que disponía que para el año de 1861 presentara...

Estas son las condiciones con que el Gobierno de S. M. y la comisión nos vienen hoy a pedir un nuevo voto de confianza...

El punto de vista que tiene este proyecto es el de la conversión de la Deuda flotante en Deuda consolidada.

La Deuda flotante, señores, es una de las cuestiones más trascendentes que pueden presentarse en los Estados...

El Gobierno, por efecto de las circunstancias extraordinarias en que se encontró el año pasado con motivo de la guerra de Africa...

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Sr. Orovio, si V. S. gusta, habiendo pasado las horas de reglamento, podrá suspenderse esta discusión...

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se suspende esta discusión. Consultado el Congreso, acordó reunirse en secciones después de la sesión del jueves.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Mañana no habrá sesión con arreglo al reglamento por ser los días del año pasado mañanas...

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Monares): Se levanta la sesión. Eran las seis y cuarto.

SANTO DEL DIA. San Ildefonso, Arzobispo de Toledo, patron de su arzobispado, y San Raimundo, confesor.

REAL OBSERVATORIO DE MADRID. OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS DEL DIA 22 DE ENERO DE 1861.

OBSERVATORIO IMPERIAL DE PARIS. LINEAS TELEGRÁFICAS DE FRANCIA. Estado atmosférico en varios puntos de Europa el 17 de Enero de 1861.

Plazas del reino. Cambios. Lóndres a 90 días fecha, 50-25. París a 8 días vista, 5-21 d.

ESPECTACULOS. Teatro Real.-A las ocho y media de la noche.-El guardián.