

SE SUSCRIBE

En Madrid en el Despacho de la IMPRENTA NACIONAL.
PRECIOS DE SUSCRICION.
MADRID... Por un mes... 12 rs.
Por tres meses... 36

SE SUSCRIBE

En provincias, en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS.
En Paris, C. A. SAAYEDRA rue d'Hauteville, núm. 43.



PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with subscription rates for different regions: Provincias, Ultramar, Extranjero.

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

SS. MM. la REINA y el REY y su augusta Real familia continúan en el Real Sitio de Aranjuez sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE HACIENDA.

REALES ÓRDENES.

Excmo. Sr.: He dado cuenta a la REINA (Q. D. G.) del expediente instruido por esa Direccion, en cumplimiento de la ley de 29 de Abril de 1855, para llevar a efecto la revision de la carga de justicia de 4.620 rs. anuales, que figura al núm. 61, art. 3.º, capítulo 31 de la seccion cuarta del presupuesto vigente y percibe D. José Cueto y Peña.

En su consecuencia:
Visto un testimonio librado en Santander a 10 de Agosto de 1855 por el Escribano D. Ignacio Perez, cotejado con su original respectivo y literal de una escritura otorgada en aquella ciudad a 29 de Febrero de 1788, de la que aparece que el Consulado en dicha plaza tomó a censo de D. Francisco Gibaja 14.000 ducados, ó sean 454.000 rs. vn., al interés anual de 3 por 100, é hipotecando al pago del capital y réditos el derecho de avería y demás bienes del Consulado:

Vistas las relaciones suministradas al efecto por la Direccion general de la Deuda pública, por las que se hace constar que el capital de que queda hecha referencia no ha sido redimido, ni indemnizado en otro caso el poseedor del mismo:

Vista la ley de 29 de Abril de 1855 determinando la revision y reconocimiento de las cargas de justicia, y el art. 9.º de la de presupuestos de 1859 que establece la forma en que debe verificarse:

Considerando que el contrato celebrado por el Consulado de Santander se otorgó con la aptitud legal necesaria para ello de parte de la referida corporación, y con todas las solemnidades de derecho, por cuya razon carece de vicios que lo invaliden: que la obligacion por él contraída aun está subsistente por no haberse redimido ni indemnizado de ninguna manera el capital del censo de que se trata; y por último, que el Estado ha sucedido en esta obligacion al suprimir los arbitrios que servian de hipoteca al censo;

S. M., conformándose con los dictámenes emitidos sobre el particular por la Seccion de Hacienda del Consejo de Estado, esa Direccion y la Asesoría general de este Ministerio, se ha servido confirmar el acuerdo de la Junta de revision y reconocimiento de cargas de justicia, por el que se declara subsistente la de que se trata.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 10 de Abril de 1861.

SALAVERRÍA.

Sr. Director general del Tesoro público.

He dado cuenta a la REINA (Q. D. G.), de la comunicacion de V. S. de 8 del corriente remitiendo copia certificada del acta del arqueo verificado ante V. S., y con asistencia de la comision gestora de la Sociedad de Crédito Cantabro, y por la cual se acredita que se han realizado en la caja social los 7.200.000 reales que representan el 30 por 100 de las 42.000 acciones emitidas y que constituyen la primera serie, con arreglo a lo dispuesto en el art. 4.º del Real decreto de 4.º de Marzo último, y en el 43 de los estatutos aprobados para el régimen y administracion de dicha Compañía en la misma fecha; y en su vista, teniendo en consideracion S. M. que la existencia de la expresada suma, que representa el capital con que debe empezar a funcionar la empresa, ha sido comprobada por V. S. con las solemnidades prescritas en el art. 23 del reglamento de 17 de Febrero de 1848, y que se ha realizado en el plazo y en la forma establecida por la legislacion vigente, se ha servido declarar definitivamente constituida la precitada Sociedad de Crédito Cantabro; mandando al propio tiempo que se publique esta resolucion en la Gaceta oficial, y que se devuelva a los fundadores de aquella el depósito previo que consignaron con arreglo a lo dispuesto en el art. 11 de la ley de 28 de Enero de 1856.

De Real orden lo digo a V. S. para su inteligencia y efectos correspondientes, acompañándole la carta de pago de los 720.000 rs. que constituyen el de-

pósito de que se ha hecho mérito, para que pueda tener efecto la devolucion expresada. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid 15 de Abril de 1861.

SALAVERRÍA.

Sr. Gobernador de la provincia de Santander.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. la REINA (Q. D. G.) se ha dignado declarar admisible la proposicion hecha y garantida con el correspondiente depósito por D. José de Salamanca para optar a la concesion del ferro-carril de Campillos a Granada, con la subvencion asignada a esta línea por la ley de 30 de Mayo de 1859, y con arreglo al pliego de condiciones particulares, tarifa de precios máximos de peaje y trasporte y relacion del material libre de derechos, aprobadas por Reales órdenes de 19 y 20 de Marzo próximo pasado, y aceptadas por el mismo Salamanca, disponiendo que se anuncie desde luego la subasta para la adjudicacion de este camino sobre la base de la proposicion referida.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 17 de Abril de 1861.

CORVERA.

Sr. Director general de Obras públicas.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el día 4.º de Junio del corriente año, y la hora de la una de su tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el respectivo proyecto) la subasta de concesion del ferro-carril de Campillos a Granada, cuya longitud es de 134 kilómetros y 500 metros. La subasta se celebrará con arreglo a lo prescrito en el Real decreto de 27 de Febrero de 1854 e instrucion para su cumplimiento de 18 de Marzo del mismo año, debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arregladas exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella en la Caja general de Depósitos 1.719.494,97 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el día anterior inmediato al de la subasta.

Asignada a este ferro-carril la subvencion de 447,5 reales por kilómetro, la licitacion versará sobre la reduccion del subsidio que por el art. 9.º de esta ley se concede a cada línea. Si por los pliegos cerrados, ó durante la licitacion a viva voz de que habla el artículo anterior, quedase el subsidio reducido a cero, podrá continuarse la subasta sobre el menor número de años de la concesion; no se admitirán proposiciones cuya rebaja no sea de uno ó dos años completos. Lo mismo que en las proposiciones por pliegos cerrados no podrá versarse sobre rebaja de los años de la concesion, sino en el caso de haber renunciado a la totalidad del subsidio.

Art. 2.º En el caso de que el proyecto ya formado en la seccion de Córdoba a Málaga con el ramal a Granada, que forma parte integrante de ella, tenga los requisitos necesarios, se procederá inmediatamente a anunciar la subasta de la concesion sin esperar a los plazos señalados en el art. 4.º de esta ley, verificándose el estado en la misma forma y con iguales condiciones que las fijadas para el resto de las dos líneas.

Art. 3.º El Gobierno auxiliará la construccion de ambos ferro-carriles y la prolongacion desde Mérida a Sevilla con una subvencion en metálico, ó su equivalente en papel del Estado al precio de cotizacion, de 240.000 rs. por cada kilómetro, ó con la tercera parte del presupuesto aprobado si resultare importar méjor de los 240.000 reales por kilómetro. El abono de esta subvencion se hará por kilómetros concluidos y dispuestos para la explotacion con el correspondiente material móvil.

Art. 4.º La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que sean cruzadas por cualquiera de los ferro-carriles de que trata esta ley reintegrarán al Erario el tercio de la parte del importe de aquella, distribuyéndose en cada una en proporcion de los kilómetros de camino comprendidos en su territorio, y sobre el que recae la subvencion, en medio de su riqueza por legua cuadrada, calculada por el tipo que fije la ley para las contribuciones directas.

Art. 5.º Tanto el ferro-carril de Villarrobledo a Málaga con el ramal a Granada, como el de Socuellamos a Portugal y el de Mérida a Sevilla, deberán estar concluidos y dispuestos para la explotacion, con todo el material fijo y móvil, a los cinco años, contados desde sus respectivas adjudicaciones.

Art. 6.º La concesion se otorgará por 99 años, a no ser que quedando este plan en la subasta, conforme a lo previsto al final del art. 7.º, y la empresa ó empresas concessionarias se sujetaran a la ley general de ferro-carriles, y a la instruccion y pliego de condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero último, en todo lo que dichas disposiciones no estén modificadas por esta ley.

Art. 7.º Los Sres. Conde de Morny, Chatelet, Gustavo de la Haute y Conde Le Hon garantizarán en el término de 15 días la proposicion que han presentado a las Cortes, y sobre que recae la presente ley, con un depósito de 6.000.000 de reales en metálico ó papel del Estado al precio de cotizacion, que se ajustará a los tipos exigidos por la ley general de ferro-carriles luego que sean concluidos los presupuestos de ambas líneas; y si en dicho plazo no consignaren esta garantía, se entenderá desechada la proposicion, quedando ellos en el mismo caso que los demas licitadores, y admitiéndose todas las proposiciones que se presenten en la subasta.

Art. 8.º El Gobierno adquirirá, luego que sean examinados y aprobados, los proyectos de la seccion de Córdoba a Andújar, que fué concedida provisionalmente a D. Joaquin Figueras y compañía, cuya concesion se declara caducada. El precio del valor de este proyecto se hará por peritos nombrados por el Gobierno y los Sres. Figueras y compañía, y en caso de discordia por un tercero que habrán designado aquellos previamente.

Art. 9.º La terminacion del ferro-carril de Portugal tendrá presente el Gobierno el estado de las negociaciones sobre el sistema general de vias de comunicacion entre España y Portugal.

Real orden de 29 de Julio de 1857.

No habiéndose anunciado las subastas de concesion de las líneas de ferro-carriles de Villarrobledo a Córdoba y de Málaga, y de Alcazar de San Juan ó Socuellamos a Baeza, en las épocas marcadas por los artículos 4.º y 5.º de la ley de 18 de Junio de 1856, por no haber sido posible concluir en dichos plazos los estudios y proyectos correspondientes, S. M. la REINA (Q. D. G.), de acuerdo con lo informado por la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo Real, y con lo propuesto por el Consejo de Ministros, se ha dignado resolver que se devuelvan a los Sres. Conde de Morny, Chatelet, Gustavo de la Haute y Conde Le Hon, como tienen solicitado, la suma de 6.000.000 de reales que con arreglo al art. 13 de la ley de 18 de Junio de 1856 se consignaron en la Caja de Depósitos en garantía de sus proposiciones para optar a la concesion de las referidas líneas; pero en la inteligencia de que, verificada la devolucion, queda el Gobierno libre de todo compromiso en este asunto, y los expresados, proponentes privados de todo derecho de preferencia ó de

otra clase para obtener la concesion de ambas líneas ó de sus secciones.
De Real orden lo digo a V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 29 de Julio de 1857.—Moyano.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ley de 15 de Julio de 1857.

Artículo 1.º El Gobierno, luego que estén aprobados los estudios correspondientes, anunciará la subasta del camino de hierro de Villarrobledo a Córdoba, Málaga y Granada, empalmando la seccion que conduzca a esta ciudad en el punto que en vista de aquellos determine el mismo Gobierno.

Art. 2.º El Estado auxiliará la construccion de dicho ferro-carril con una subvencion en metálico de 360.000 reales por kilómetro, ó su equivalente en papel de la Deuda del Estado al precio de cotizacion.

Art. 3.º El Gobierno publicará el pliego de condiciones para la subasta, fijando el plazo en que deberá concluirse la construccion y el progreso sucesivo que las obras han de tener en cada año; de manera que en toda la línea se ejecuten trabajos simultáneos de análoga importancia, sin bien dando la conveniente preferencia a las obras de Villarrobledo a Córdoba, que deben unir a Madrid con la línea de Cádiz.

Art. 4.º Quedan subsistentes y en toda su fuerza y vigor las demás disposiciones de la ley de 18 de Junio de 1856, referentes al ferro-carril de que se trata, que no hayan sido modificadas por la presente.

Ley de 30 de Marzo de 1859.

Artículo 1.º Los ferro-carriles de la línea general de Andalucía, desde Manzanares a Andújar, Córdoba, Málaga y Granada, subvencionados por las leyes de 18 de Junio de 1856 y 15 de Julio de 1857, por las que se autoriza al Gobierno para otorgar su concesion, se dividirán en las secciones siguientes:

- 1.º Desde Manzanares a Andújar.
2.º De Andújar a Córdoba.
3.º De Córdoba a Málaga.
4.º Desde Granada al Campillo, ó al punto más conveniente de esta línea. Estos ferro-carriles se considerarán de primer orden para los efectos correspondientes.

Art. 2.º El importe total de la subvencion concedida a todas estas líneas, a razon de 360.000 rs. por kilómetro, se distribuirá entre ellas, asignando:
A la primera, 304.200 rs. por kilómetro.
A la segunda, 360.060 rs. por id.
A la tercera, 360.060 rs. por id.
A la cuarta, 447.500 rs. por id.

La subvencion se abonará en metálico, ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles al precio de cotizacion, con arreglo a lo que se determine en la ley sometida a la aprobacion de las Cortes sobre creacion de obligaciones para subvencionar los caminos de hierro.

Art. 3.º Para el abono de la subvencion se dividirá cada línea en el número de trozos que parezcan convenientes, y en cada trozo se abonará lo que le correspondiera por tercias partes en tres plazos: uno al terminarse la explotacion, otro después de sentada la vía, y el tercero al entregarse al tráfico.

Art. 4.º La subvencion será directamente satisfecha por el Estado, reintegrando la tercera parte de su importe las provincias que crucen las líneas expresadas; cada una en la proporcion de la subvencion asignada a los kilómetros en ella comprendidos, y con sujecion a lo que disponga la ley referida de creacion de obligaciones para subvencionar los ferro-carriles.

Art. 5.º El Gobierno anunciará y celebrará por separado la subasta de concesion de cada una de las cuatro líneas, luego que se hallen aprobados sus respectivos proyectos, desde Manzanares como punto de partida a Andújar, teniendo en cuenta el trazado por Valdepeñas, Aldequemada, por si resultasen ventajas en longitud en desvíen y en economia para las obras.

Art. 6.º La concesion de estos ferro-carriles consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotacion por espacio de 99 años, con arreglo a la ley de 3 de Julio de 1855, y las demás disposiciones vigentes ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre la materia, y sobre la inspeccion del servicio de trasporte.

Art. 7.º La concesion de las líneas tercera y cuarta se otorgará con las tarifas de precios máximos de peaje y trasporte que forman parte de sus respectivos proyectos; quedando autorizado el Gobierno para fijar, con previo informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, oyendo al Consejo de Estado, las tarifas de la línea primera y segunda. Las disposiciones para la percepcion de los derechos de tarifa serán para las cuatro líneas las del modelo adjunto a las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856 para los ferro-carriles de Madrid a Zaragoza, Madrid a Irun, y otros de primer orden.

Art. 8.º El Gobierno fijará, oyendo el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y el del Consejo de Estado, el material que para cada una de las cuatro secciones podrá importarse del extranjero con opcion a la extension de derechos de Aduanas y otros, concedida por el caso quinto del art. 20 de la ley general de ferro-carriles; y determinará además las condiciones particulares de las contrataciones de concesion de las expresadas vias.

Art. 9.º Quedan vigentes las leyes de 18 de Junio de 1856 y 15 de Julio de 1857 en cuanto no se opongan a la presente.

Pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Campillos a Granada.

1.º La empresa se obliga a ejecutar de su cuenta todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril, que partiendo del de Córdoba a Málaga en Campillos, ó en el punto que se fije por el Gobierno, al aprobar las modificaciones de esta última línea, se dirigirá por el Humilladero, Molina, Antequera, Archidona, Loja, Huelto, Toco, Ilora y Pinos a Granada.

2.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 24 de Febrero de 1859. Este proyecto podrá sin embargo modificarse con aprobacion del Gobierno.

3.º En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicacion, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta la suma de 8.595.974,85 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

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

5.º La empresa deberá tener en cada uno de los cinco años fijados para la construccion de este ferro-carril obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino cuando menos por el importe y en las proporcionen siguientes: el primer año del 5 por 100 del presupuesto total de la línea; el segundo del 15 por 100; el tercero del 20 por 100; el cuarto del 25, y finalmente, el quinto del 35 por 100 restante.

saber: Una de primera en Granada, cuatro de segunda en Campillos ó el empalme con la línea de Córdoba a Málaga en un punto intermedio entre Antequera y Alameda en Archidona y Loja, y seis de tercera en el Humilladero, en Molina, en un punto intermedio entre Huelto y Villanueva, en Toco, en Ilora y en Pinos. Cuando la empresa quiera establecer nuevas estaciones, lo hará con aprobacion del Gobierno, pudiendo este obligarla a variar su emplazamiento, aumentar su número ó situar otras donde lo tenga por conveniente.

8.º El material móvil se fija como minimumum para toda la línea, sin perjuicio de reducirlo en proporcion de lo que se acorte con las modificaciones de la de Córdoba a Málaga, en:

- 12 Locomotoras para viajeros.
12 Id. para mercancías.
20 Tendores.
8 Coches de primera clase.
12 Id. de segunda.
24 Id. de tercera.
6 Furgones para equipajes.
10 Frenos para trenes de viajeros.
4 Casillas de guarda-freno de carruajes de tercera clase.

- 6 Id. de id. de furgón de equipajes.
90 Wagones de bordes altos y bajos.
40 Id. carrados.
40 Id. cuadrados.
10 Trucks.
16 Frenos para trenes de mercaderías.
16 Casillas para guarda-frenos.

Material de repuesto.
9.º Las máquinas-locomotoras estarán construidas con arreglo a los mejores modelos.

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

11. La empresa deberá establecer y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo de la concesion, un telegrafo eléctrico completo de 1859, para cuatro hilos para uso del Gobierno, sin perjuicio de las que coloque además para el servicio especial de la línea.

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

13. Asignada a este camino una subvencion de 447.500 reales por kilómetro, que por los 134 kilómetros 500 metros de su longitud suman 60.194.130 rs.; el Gobierno auxiliará a la empresa con la cantidad de metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles en que resulte adjudicada la concesion en subasta pública. En el caso de que la línea se acorte ó en consecuencia de las modificaciones de la de Córdoba a Málaga, se reducirá la subvencion en proporcion de la menor longitud que por este motivo se consiga.

14. La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que crucen el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndose en la proporcion al número de kilómetros que por cada una de ellas recorra y a su riqueza respectiva, graduada por las contribuciones territorial, industrial y de consumos, remitiéndose con sus correspondientes datos a la ley de 30 de Marzo de 1859, y a la de 22 de Mayo de 1859.

15. Para el abono de la subvencion se dividirá la línea, después de fijado el punto de empalme con la de Córdoba a Málaga, en trozos de cuatro kilómetros cada uno; y a cada trozo se satisfará lo que le correspondiere por tercias partes en tres plazos; uno al terminarse la explotacion y otras dos a las fechas que se señalen en el proyecto de planacion y obras de fábrica; otro después de sentada la vía, y el tercero al abrirse al tráfico con el material fijo y móvil correspondiente.

16. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobierno de S. M. en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros e Inspectores del Gobierno, en que se declare que pueden comenzarse la explotacion.

17. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea reciente ó usado, ya después de reparaciones importantes, que no haya sido reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

18. Cada convoy de viajeros tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 40 de estas condiciones, para conducir todas las personas que ocurran a tomarlas.

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

20. La concesion de este ferro-carril se otorgará por 99 años, ó por los que resulte en la subasta pública si ocurriese el caso de renunciar los licitadores la subvencion total y proponer rebaja en el número de años de la concesion, quedando de todos modos obligada la empresa al cumplimiento de estas condiciones, a la de la ley general de 3 de Junio de 1855, instruccion y condiciones de 15 de Febrero de 1856, y finalmente, a todas las demás disposiciones generales relativas a ferro-carriles.

21. La concesion se hará con la adjuntada tarifa de precios máximos de peaje y trasporte que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno, sin que el importe producido sea más de 15 por 100 del capital invertido por la empresa.

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

23. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para el indemnizamiento a la empresa, en el caso de que greyesse el Gobierno conveniente la revocacion de esta concesion, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

24. La empresa nombrará un representante debidamente autorizado para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid ó en el punto que se designe. Si se fallase por la empresa a esta disposicion, ó su representante se hallase ausente del punto designado, será válida toda notificacion que se depositase en el Gobierno de la provincia respectiva.

25. Serán de cargo de la empresa, concessionaria, los gastos que ocasionen la inspeccion facultativa ó técnica y la administrativa, y mercantil, de esta línea, así como los de reconocimientos y demás que sean necesarios para regularizar el servicio del camino.

Tarifa de precios máximos de peaje y transporte para el ferrocarril de Campillos a Granada.

DESCRIPCIÓN	PRECIOS.					
	De peaje.		De transporte.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.
<b>POR CABEZA Y KILOMETRO.</b>						
<b>VIAJEROS.</b>						
Carruajes de primera clase.	0	35	0	12	0	50
Idem de segunda.	0	28	0	15	0	40
Idem de tercera.	0	20	0	10	0	30
<b>GANADOS.</b>						
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro.	0	34	0	14	0	45
Terneros y cerdos.	0	13	0	07	0	20
Corderos, ovejas y cabras.	0	09	0	06	0	15
Por un wagon completo que contendrá: 6 caballos, 8 bueyes, vacas, toros, mulas ó animales de tiro, 15 terneros, 25 cerdos, 80 carneros, ovejas ó cabras, 120 corderos, por kilómetro.	1	70	0	85	2	55
<b>POR TONELADA Y KILOMETRO.</b>						
<b>PISCADOS Y OTROS ARTICULOS.</b>						
Carne fresca, caza, leche, manteca fresca, volatería, mariscos, ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.	1	18	0	77	1	95
<b>MERCADERIAS.</b>						
Primera clase.—Frutición molidada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.	0	40	0	25	0	65
Segunda clase.—Granos, semillas, harinas, sal, cal y yesos, minerales, coque, carbón de piedra, leñas, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, hierro en barras ó palastro, plomo en galpagos, sillería, betunes y fundición en bruto.	0	30	0	25	0	55
Tercera clase.—Piedras de cal y yeso, sillares, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estércoles y otros abonos; piedra de empujar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.	0	25	0	25	0	50
Cuarta clase.—Estércoles y otros abonos, carbón de piedra, cuando las partidas lleguen á cinco toneladas.	0	20	0	25	0	45
<b>OBJETOS DIVERSOS.</b>						
Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra convoy.	0	38	0	32	0	70
Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío.	0	76	0	54	1	30

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

1. La percepción será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2. La tonelada es de 1,000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3. Las mercaderías que á petición de los que las traen pesan transportadas con la velocidad que los viajeros pagan el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4. La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior.

5. La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa, pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 días de anticipación al fin que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

6. Toda mercancía, animal y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

7. Los precios de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

Primero.—A todo carruaje que con su cargamento pese más de 4,500 kilogramos.

Segundo.—A toda masa indivisible que pese más de 3,000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos, pero cobrará la mitad más que la clase con que tenga más analogía por peaje y transporte.

La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 5,000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8,000, exceptuándose de esta disposición las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses á todos los que lo pidan.

8. Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa:

Primero.—A todos los objetos que no estando expresados en ella no pesen, bajo el volumen de un metro cúbico, 125 kilogramos.

Segundo.—Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al plaqúe de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las bijas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero.—En general á todo paquete, bala ó excendón.

**Excepción del material que podrá importarse del extranjero para el ferrocarril de Campillos á Granada, con opción á la ejecución de derechos de Aduanas y demás que prescribe el párrafo quinto, del art. 20, de la ley general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855.**

NUMERO de orden.	NUMERO de objetos de peso.	EFFECTOS.	VALOR de la unidad. Rs. vn.	TOTAL. Reales vellon.
<b>MATERIAL AUXILIAR PARA LA CONSTRUCCION.</b>				
32	8	Fraguas portátiles con sus útiles.	2.000	16.000
33	8	Ayunques.	500	4.000
34	8	Hornillos con su herraje y ruedas.	500	4.000
35	1.500	Carretillas con su herraje y ruedas.	120	180.000
36	500	Ruedas de carretilla de repuesto.	30	15.000
37	800	Toneladas de carriles para via provisional con su clavazon &c.	1.000	800.000
38	200	Wagones para transporte de tierras con sus accesorios.	2.500	500.000
39	40	Toneladas de grasa para id.	6.000	240.000
40	50	Pares de ruedas de repuesto para los mismos, con sus ejes.	1.000	50.000
41	40	Bombas para agotamientos.	4.000	160.000
42	20	Marinetes para vapor pilotes, con sus tornos, machinas &c.	6.000	120.000
43	8	Grúas de carga de 5 á 20 toneladas.	40.000	320.000
44	2	Máquinas de vapor locomóviles.	20.000	40.000
45	30	Tornos con juegos de tróculos.	3.000	90.000
46	30	Gatos de hierro de doble movimiento.	1.000	30.000
47	30	Idem de movimiento sencillo.	600	18.000
48	10	Básculas para pesar materiales.	2.000	20.000
49	20	Idem para pesar carros.	10.000	200.000
50	20	Tornos sencillos.	500	10.000
51	30	Idem de hierro fundido en lingotes para diferentes usos.	600	18.000
52	50	Idem de hierro fundido en formas.	800	40.000
53	80	Toneladas de hierro forjado en barras.	600	48.000
54	8	Idem de acero para composicion de herramientas.	3.000	24.000
55	8	Idem de plomo.	2.500	20.000
56	200	Idem de clavazon y tornillos de diferentes tamaños.	1.400	14.000
57	200	Idem en útiles y herramientas diversas.	1.500	300.000
58	250	Idem de carbón de piedra.	170	42.500
59	250	Idem de coque.	270	67.500
60	50	Piezas sueltas para reparacion de bombas y máquinas.	1.500	75.000
61	50	Bolquetes.	2.000	100.000
62	2.000	Metros cúbicos de madera de construcción.	150	300.000
63	60.000	Idem de mecha para barrenos.	1	60.000
<b>MATERIAL PARA PUENTES, ESTACIONES Y CASILLAS.</b>				
64	7	Tramos de palastro de 30 metros de longitud para viaductos, con todos sus accesorios.	360.000	2.442.000
65	1	Tramo de palastro de 50 metros de longitud.	841.000	841.000
66	15.000	Metros cuadrados de armadura de palastro ondulado y galvanizado para cubiertas de edificios con su forma, soportes y lumbreras.	100	1.500.000
67	10.000	Metros cúbicos de madera de construcción.	150	1.500.000
68	11	Cambios de via y cruzamientos.	5.000	55.000
69	4	Plataformas para máquina y tender.	44.000	176.000
70	4	Idem para carruajes.	18.000	72.000
71	7	Idem para wagones.	14.500	101.500
72	1	Tren de cambio de via.	25.000	25.000
73	4	Puentes-básculas.	12.000	48.000
74	3	Bombas para sacar 6 metros cúbicos de agua por hora.	5.000	15.000
75	4	Idem id. 8 id.	6.000	24.000
76	4	Idem id. 10 id.	7.000	28.000
77	9	Depósitos de agua para 40 metros cúbicos.	35.000	315.000
78	3	Grúas hidráulicas.	60.000	180.000
79	5	Metros lineales de tubería de plomo.	6.300	31.500
80	12	Básculas para pesar equipajes.	1.500	18.000
81	12	Relojos de diferentes clases para las estaciones.	1.000	12.000
82	74	Idem de id. para las casillas de guardas.	500	37.000
83	103	Ferrols para los guardas.	80	8.240
<b>MATERIAL PARA LA VIA.</b>				
84	163.366	Traviesas para la via general, y apartaderos y estaciones.	24.000	3.920.784
85	10.825.326	Toneladas de carril para via general y apartaderos y estaciones, incluso el 1 por 100 de desperfectos.	1.095,67	11.861.203,98
86	236.407	Idem de placas de carril, incluso el 1 por 100 de desperfectos.	1.564,66	369.897,06
87	355.603	Idem de clavazon de cuatro clases.	25	778.280,03
88	28	Cambios de via y cruzamientos.	5.000	140.000
89	4	Piezas para encostrar y enderezar carriles.	5.000	20.000
90	26	Garitas á.	1.500	39.000
91	41	Discos de señales.	4.500	184.500
92	11	Barreras.	15.000	165.000
<b>MATERIAL MOVIBLE.</b>				
94	4	Locomotoras de viajeros para tren de 60 toneladas.	276.620,85	1.066.483,52
95	12	Idem de id. para trenes de 80 á 100 toneladas.	283.251,60	2.266.012,80
96	8	Idem de mercaderías para trenes de 300 toneladas.	289.449,99	3.469.799,88
97	20	Tenders.	56.717,87	1.134.357,40
98	20	Coches de primera clase.	43.123,10	344.984,80
99	12	Idem de segunda.	31.622,59	379.471,08
100	24	Idem de tercera.	26.236,09	629.666,16
101	6	Furgones para equipajes.	28.752,25	172.513,50
102	6	Frenos para dos pares de ruedas de tren de viajeros.	1.524,33	6.137,72
103	6	Casillas de id. para id. de id.	2.009,03	12.054,18
104	6	Idem de id. de furgon de equipajes.	1.500	9.000
105	50	Wagones de bordes bajos.	9.050,72	452.536
106	40	Idem de bordes altos.	10.308,57	412.343,80
107	40	Idem cerrados.	13.667,59	546.703,60
108	40	Idem para ganados ó establos.	11.749,92	470.996,80
109	40	Idem para caballos ó cuadras.	17.734,91	710.996,40
110	40	Trucks.	12.702,57	508.102,28
111	6	Idem para dos pares de ruedas de tren de mercaderías.	1.534,43	9.206,58
112	16	Casillas para guarda-frenos á.	2.009,03	20.090,30
113	16	Idem para dos pares de ruedas de id.	1.000	16.000
<b>Suma.</b>				
			47.478.665,07	
<b>MATERIAL MOVIBLE.</b>				
114	4	Locomotoras de viajeros para tren de 60 toneladas.	276.620,85	1.066.483,52
115	12	Idem de id. para trenes de 80 á 100 toneladas.	283.251,60	2.266.012,80
116	8	Idem de mercaderías para trenes de 300 toneladas.	289.449,99	3.469.799,88
117	20	Tenders.	56.717,87	1.134.357,40
118	20	Coches de primera clase.	43.123,10	344.984,80
119	12	Idem de segunda.	31.622,59	379.471,08
120	24	Idem de tercera.	26.236,09	629.666,16
121	6	Furgones para equipajes.	28.752,25	172.513,50
122	6	Frenos para dos pares de ruedas de tren de viajeros.	1.524,33	6.137,72
123	6	Casillas de id. para id. de id.	2.009,03	12.054,18
124	6	Idem de id. de furgon de equipajes.	1.500	9.000
125	50	Wagones de bordes bajos.	9.050,72	452.536
126	40	Idem de bordes altos.	10.308,57	412.343,80
127	40	Idem cerrados.	13.667,59	546.703,60
128	40	Idem para ganados ó establos.	11.749,92	470.996,80
129	40	Idem para caballos ó cuadras.	17.734,91	710.996,40
130	40	Trucks.	12.702,57	508.102,28
131	6	Idem para dos pares de ruedas de tren de mercaderías.	1.534,43	9.206,58
132	16	Casillas para guarda-frenos á.	2.009,03	20.090,30
133	16	Idem para dos pares de ruedas de id.	1.000	16.000
<b>Suma.</b>				
			47.478.665,07	
<b>MATERIAL MOVIBLE.</b>				
134	4	Locomotoras de viajeros para tren de 60 toneladas.	276.620,85	1.066.483,52
135	12	Idem de id. para trenes de 80 á 100 toneladas.	283.251,60	2.266.012,80
136	8	Idem de mercaderías para trenes de 300 toneladas.	289.449,99	3.469.799,88
137	20	Tenders.	56.717,87	1.134.357,40
138	20	Coches de primera clase.	43.123,10	344.984,80
139	12	Idem de segunda.	31.622,59	379.471,08
140	24	Idem de tercera.	26.236,09	629.666,16
141	6	Furgones para equipajes.	28.752,25	172.513,50
142	6	Frenos para dos pares de ruedas de tren de viajeros.	1.524,33	6.137,72
143	6	Casillas de id. para id. de id.	2.009,03	12.054,18
144	6	Idem de id. de furgon de equipajes.	1.500	9.000
145	50	Wagones de bordes bajos.	9.050,72	452.536
146	40	Idem de bordes altos.	10.308,57	412.343,80
147	40	Idem cerrados.	13.667,59	546.703,60
148	40	Idem para ganados ó establos.	11.749,92	470.996,80
149	40	Idem para caballos ó cuadras.	17.734,91	710.996,40
150	40	Trucks.	12.702,57	508.102,28
151	6	Idem para dos pares de ruedas de tren de mercaderías.	1.534,43	9.206,58
152	16	Casillas para guarda-frenos á.	2.009,03	20.090,30
153	16	Idem para dos pares de ruedas de id.	1.000	16.000
<b>Suma.</b>				
			47.478.665,07	
<b>MATERIAL MOVIBLE.</b>				
154	4	Locomotoras de viajeros para tren de 60 toneladas.	276.620,85	1.066.483,52
155	12	Idem de id. para trenes de 80 á 100 toneladas.	283.251,60	2.266.012,80
156	8	Idem de mercaderías para trenes de 300 toneladas.	289.449,99	3.469.799,88
157	20	Tenders.	56.717,87	1.134.357,40
158	20	Coches de primera clase.	43.123,10	344.984,80
159	12	Idem de segunda.	31.622,59	379.471,08
160	24	Idem de tercera.	26.236,09	629.666,16
161	6	Furgones para equipajes.	28.752,25	172.513,50
162	6	Frenos para dos pares de ruedas de tren de viajeros.	1.524,33	6.137,72
163	6	Casillas de id. para id. de id.	2.009,03	12.054,18
164	6	Idem de id. de furgon de equipajes.	1.500	9.000
165	50	Wagones de bordes bajos.	9.050,72	452.536
166	40	Idem de bordes altos.	10.308,57	412.343,80
167	40	Idem cerrados.	13.667,59	546.703,60
168	40	Idem para ganados ó establos.	11.749,92	470.996,80
169	40	Idem para caballos ó cuadras.	17.734,91	710.996,40
170	40	Trucks.	12.702,57	508.102,28
171	6	Idem para dos pares de ruedas de tren de mercaderías.	1.534,43	9.206,58
172	16	Casillas para guarda-frenos á.	2.009,03	20.090,30
173	16	Idem para dos pares de ruedas de id.	1.000	16.000
<b>Suma.</b>				
			47.478.665,07	
<b>MATERIAL MOVIBLE.</b>				
174	4	Locomotoras de viajeros para tren de 60 toneladas.	276.	

que se apreciara responsables de los citados hechos...

Resultando que este oficio á la Autoridad militar para que se inhibiera del conocimiento de la causa...

Considerando que los guardias civiles se hallaban á las órdenes del Alcalde, y que la parte que tomaron en el suceso...

Y considerando que por tener los guardias civiles en el suceso de que se trata la representación de auxiliares del Alcalde...

Fallamos que debemos declarar y declaramos que el conocimiento de esta causa corresponde al Juez de primera instancia de Tortosa...

Publicación.—Leida y publicada fué la precedente sentencia por el Ilmo. Sr. D. Felipe de Urbina...

Madrid 17 de Abril de 1861.—Dionisio Antonio de Puga.

ANUNCIOS OFICIALES.

MINISTERIO DE MARINA.

Secretaría.

Debiendo proveerse por medio de oposición, y en virtud de Real orden de 18 de actual...

Madrid 19 de Abril de 1861.—El Oficial primero, Salvador Martí de Ory.

Ordenación general de pagos del Ministerio de Fomento.

Relación de las acciones del Canal de Isabel II de las emi- siones de 1.º de Julio de 1855 y de 1.º de Julio de 1859...

Table with columns for EMISION DE 1.º DE JULIO DE 1855 and EMISION DE 1.º DE JULIO DE 1859, listing various financial data.

de dichas acciones, á fin de que se sirvan presentarlas en esta Ordenación los días no feriados...

Madrid 17 de Abril de 1861.—El Ordenador general, Nicolás Suarez Cantón.

Dirección general de Instrucción pública.

Nejociado 1.º

En cumplimiento de lo mandado en Real orden fecha 13 del actual, deben proveerse por concurso...

Madrid 18 de Abril de 1861.—El Director general, Pedro Sabau.

En cumplimiento de lo mandado en Real orden fecha 13 del actual, deben proveerse por concurso...

Madrid 18 de Abril de 1861.—El Director general, Pedro Sabau.

Dirección general de Obras públicas.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de 9 de Marzo último, esta Dirección general ha señalado el día 17 de Mayo próximo...

Madrid 17 de Abril de 1861.—El Director general de Obras públicas, José F. de Urría.

Modelo de proposición.

D. N. N., vecino de..., enterado del anuncio publicado con fecha 17 de Abril último...

Madrid 17 de Abril de 1861.—El Director general de Obras públicas, José F. de Urría.

Gobierno de la provincia de Madrid.

En la junta general de accionistas celebrada el día 30 de Marzo próximo pasado por la sociedad especial minera La Beltranzosa...

Madrid 19 de Abril de 1861.—El Marqués de la Vega de Armijo.

Contaduría central de la Hacienda pública.

Los señores cesantes, jubilados y pensionistas que tienen pendiente el pago de sus haberes en la Tesorería central...

Madrid 19 de Abril de 1861.—José O'Donnell.

Administración del Correo central.

Desde el día 20 del corriente se distribuirán á domicilio, á las seis y media de la tarde, las cartas para el interior...

Madrid 17 de Abril de 1861.—El Administrador, Estéban Moreno Lopez.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

D. Ignacio de Grassa, Juez de paz ejerciendo la judicatura de primera instancia del distrito del Pilar de Zaragoza...

Madrid 18 de Abril de 1861.—Por providencia del Sr. D. Pedro Barroja de la Bandera...

pa; aperechido de que en otro caso se seguirá que en rebeldía...

Madrid 13 de Abril de 1861.—El Escribano, Pedro José Vigil.

D. José Maldonado, Juez de primera instancia de esta ciudad de Molina y su partido &c.

Hago saber que en la junta de acreedores celebrada el día 6 del actual para el nombramiento de síndicos en el expediente de concurso contra D. Wenceslao Aguilar...

Dado en Molina á 12 de Abril de 1861.—José Maldonado.— Por su mandado, Bartolomé Cobollada. 1940

D. José de Ponte y Diezgu, Ayudante militar de Marina del distrito de la presente villa de La Escala.

Por el presente cito, llamo y emplazo á Miguel Molins y Guerra, de esta vecindad, para que dentro del término de 45 días inmediatos comparezca ante S. A. el Tribunal Supremo de Guerra y Marina...

Dado en el Juzgado militar de Marina de dicho distrito de La Escala á 3 de Abril de 1861.—José de Ponte.—Por su mandado, Narciso Bataller, Escribano. 1948

Por el presente se hace saber que D. Luciano Fontela, vecino de esta ciudad, acudió al Juzgado en 28 de Diciembre último exponiendo que su convencia Doña Vicenta Gil Arias Marín...

Dado en Pontevedra á 11 de Abril de 1861.—Ricardo Diaz de Pineda.—Valentín García, Escribano. 2053

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro Barroja de la Bandera, Juez de primera instancia del distrito del Barquillo de esta capital...

Madrid 17 de Abril de 1861.—El Escribano, Fulgencio Fernandez. 2058

En virtud de providencia dictada por el Excmo. é Ilmo. señor Dr. D. Julián de Pando y Lopez, Visitador eclesiástico de esta villa...

Madrid 18 de Abril de 1861.—El Notario mayor, Dr. Julian Alonso Ruiz. 2052

Licenciado D. Manuel Arnaiz Hoyos, Juez de paz de esta villa de Villacayo, que por ausencia del Sr. D. Manuel Arnaiz Hoyos...

Dado en Villacayo á 6 de Abril de 1861.—Manuel Arnaiz Hoyos.—Por su mandado, Tirso de Pereda. 2053

D. José María Cortés, Caballero de la Real y distinguida Orden española de Carlos III, Jefe de segunda clase de Administración...

Cádiz 8 de Abril de 1861.—Licenciado José María Cortés. 2054

D. Manuel de la Fuente, Juez de primera instancia en comisión del distrito de la Alameda de esta ciudad y su partido...

Por el presente se cita, llama y emplaza por término de 30 días, contados desde el día que se inserte este edicto en la Gaceta de Madrid...

Dado en la Sala segunda de la Audiencia territorial de Madrid, y Escritura de Cámara vacante por fallecimiento de D. Justo Morayta...

Madrid 18 de Abril de 1861.—Por habilitación, Dr. Miguel Morayta. 2057

que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros participaba que S. M. había servido señalar la hora de las dos de la tarde del domingo próximo para recibir á la Diputación...

Madrid 13 de Abril de 1861.—El Escribano, Pedro José Vigil. 1938

Tambien lo quedó de una comunicación en que el Sr. Marqués de Acapulco participaba que el tener que ausentarse de esta corte le impedía continuar formando parte de la comisión que ha de informar sobre el proyecto...

El Sr. PRESIDENTE: Reuego á los Sres. Senadores que componen la sección tercera se sirvan reunirse para nombrar otro individuo en reemplazo del Sr. Marqués de Acapulco.

El Senado quedó enterado de que el Sr. D. Domingo Mascareñas ingresaba en la sexta sesión.

ORDEN DEL DIA.

Discurso del dictamen relativo al proyecto de ley sobre la emisión de obligaciones á las empresas concesionarias de obras públicas.

Leido el referido dictamen, y abierta discusión sobre la totalidad, no hubo ningun Sr. Senador que pidiera la palabra...

Discurso del dictamen relativo al proyecto de ley concediendo á los segundos Comandantes del ejército y á sus familias los sueldos de retiro y pensiones de Monte-pío asignados á la clase de primeros Comandantes.

Discurso del dictamen relativo al proyecto de ley sobre conceder una pensión á Doña Soledad Gomez, viuda del primer Comandante que fué de infantería D. Ramon Maestro...

Discurso del dictamen relativo al proyecto de ley sobre conceder una pensión á Doña Soledad Gomez, viuda del primer Comandante que fué de infantería D. Ramon Maestro...

Verificada dicha votación, fué aprobado el referido proyecto de ley por 81 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Verificada dicha votación, fué aprobado el expresado proyecto de ley por 84 bolas blancas contra 4 negras...

Donde el Sr. Madoz; á dirá el Sr. Fages que tenga algo que ver la sociedad de El Veterano con la de navegación é industria? Nada tendrá que ver...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

El Sr. Madoz: yo tengo el interés del distrito. Es verdad; pero el interés de mi distrito está en consonancia con el de mi país y el de Barcelona...

CORTES.

SENADO.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. MARQUÉS DEL DUERO.

Sesión celebrada el día 19 de Abril de 1861.

Se abrió á las dos y media, y leida el acta de la anterior, fué aprobada.

El Senado quedó enterado de una comunicación en

Vertical text on the right edge of the page, partially cut off.

La sociedad que posee las minas de San Juan es el Veterano... Yo no he leído el expediente con tanta detención como el Sr. Paz...

Se dice: pueden entenderse esas compañías y la de Granollers. Pues bien: en la provincia de Lérida se han hecho ensayos de otras minas...

Yo no diré nada de la ley de las Cortes de 1857; pero el Sr. Morot, que sostiene el dictamen de la comisión...

El Sr. MADAZO ha increpado contradicciones al Sr. Fages, a mí, al Sr. Perera, y únicamente le he fallado encontrar contradicción en el Sr. Mismo...

Yo voy a tratar científicamente del sistema Arnoux; pero a mí me hace gran fuerza la consideración de que la Francia...

Todos, pues, queremos el bien del país, pero en los medios discrepamos: creo que vamos a tener una gran decepción...

Aquí, señores, sucede que para complacer a la comarca de Vich, y a los que quieren ir cómodamente a pasar dos meses de recreo allí...

El Sr. MADAZO: Seré breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era más corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la más larga...

Sistema Arnoux: 39,90 por Granollers, y 53,70 por Manresa. Yo no he leído el expediente con tanta detención como el Sr. Paz...

Cada vez estoy más contento de que se haya presentado este proyecto; pero por qué no se discute el de las cuencas carboníferas? Yo me he acercado a la Secretaría...

Yo he dicho que, lejos de querer rebajar a la sociedad El Veterano, deseaba su prosperidad; pero que no quería poner a ella los intereses del país...

El Sr. MADAZO: Lo que he dicho es que desde Manresa a San Juan lo que había que hacer desde Granollers. No he podido decir que la línea total de San Juan a Barcelona fuera más corta...

El Sr. MADAZO: Lo que he dicho es que desde Manresa a San Juan lo que había que hacer desde Granollers. No he podido decir que la línea total de San Juan a Barcelona fuera más corta...

El Sr. MADAZO: Lo que he dicho es que desde Manresa a San Juan lo que había que hacer desde Granollers. No he podido decir que la línea total de San Juan a Barcelona fuera más corta...

El Sr. MADAZO: Lo que he dicho es que desde Manresa a San Juan lo que había que hacer desde Granollers. No he podido decir que la línea total de San Juan a Barcelona fuera más corta...

El Sr. MADAZO: Lo que he dicho es que desde Manresa a San Juan lo que había que hacer desde Granollers. No he podido decir que la línea total de San Juan a Barcelona fuera más corta...

El Sr. MADAZO: Lo que he dicho es que desde Manresa a San Juan lo que había que hacer desde Granollers. No he podido decir que la línea total de San Juan a Barcelona fuera más corta...

Yo no he leído el expediente con tanta detención como el Sr. Paz; pero lo he leído, y cuando he dicho que no eran solo de El Veterano las minas de San Juan...

Yo no diré nada de la ley de las Cortes de 1857; pero el Sr. Morot, que sostiene el dictamen de la comisión...

Yo voy a tratar científicamente del sistema Arnoux; pero a mí me hace gran fuerza la consideración de que la Francia...

Todos, pues, queremos el bien del país, pero en los medios discrepamos: creo que vamos a tener una gran decepción...

Aquí, señores, sucede que para complacer a la comarca de Vich, y a los que quieren ir cómodamente a pasar dos meses de recreo allí...

El Sr. MADAZO: Seré breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era más corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la más larga...

Yo voy a tratar científicamente del sistema Arnoux; pero a mí me hace gran fuerza la consideración de que la Francia...

Todos, pues, queremos el bien del país, pero en los medios discrepamos: creo que vamos a tener una gran decepción...

Aquí, señores, sucede que para complacer a la comarca de Vich, y a los que quieren ir cómodamente a pasar dos meses de recreo allí...

Yo no he leído el expediente con tanta detención como el Sr. Paz; pero lo he leído, y cuando he dicho que no eran solo de El Veterano las minas de San Juan...

Yo no diré nada de la ley de las Cortes de 1857; pero el Sr. Morot, que sostiene el dictamen de la comisión...

Yo voy a tratar científicamente del sistema Arnoux; pero a mí me hace gran fuerza la consideración de que la Francia...

Todos, pues, queremos el bien del país, pero en los medios discrepamos: creo que vamos a tener una gran decepción...

Aquí, señores, sucede que para complacer a la comarca de Vich, y a los que quieren ir cómodamente a pasar dos meses de recreo allí...

El Sr. MADAZO: Seré breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era más corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la más larga...

Yo voy a tratar científicamente del sistema Arnoux; pero a mí me hace gran fuerza la consideración de que la Francia...

Todos, pues, queremos el bien del país, pero en los medios discrepamos: creo que vamos a tener una gran decepción...

Aquí, señores, sucede que para complacer a la comarca de Vich, y a los que quieren ir cómodamente a pasar dos meses de recreo allí...

Yo no he leído el expediente con tanta detención como el Sr. Paz; pero lo he leído, y cuando he dicho que no eran solo de El Veterano las minas de San Juan...

Yo no diré nada de la ley de las Cortes de 1857; pero el Sr. Morot, que sostiene el dictamen de la comisión...

Yo voy a tratar científicamente del sistema Arnoux; pero a mí me hace gran fuerza la consideración de que la Francia...

Todos, pues, queremos el bien del país, pero en los medios discrepamos: creo que vamos a tener una gran decepción...

Aquí, señores, sucede que para complacer a la comarca de Vich, y a los que quieren ir cómodamente a pasar dos meses de recreo allí...

El Sr. MADAZO: Seré breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era más corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la más larga...

Yo voy a tratar científicamente del sistema Arnoux; pero a mí me hace gran fuerza la consideración de que la Francia...

Todos, pues, queremos el bien del país, pero en los medios discrepamos: creo que vamos a tener una gran decepción...

Aquí, señores, sucede que para complacer a la comarca de Vich, y a los que quieren ir cómodamente a pasar dos meses de recreo allí...

SANTO DEL DIA. Santa Inés de Montepulciano, virgen. Cuarenta Horas en la iglesia de religiosas de Santa Teresa.

OBSERVATORIO IMPERIAL DE PARIS. Estado atmosférico en varios puntos de Europa el día 14 de Abril de 1861 a las siete de la mañana.

Table with columns: LOCALIDADES, Barómetro, Temperatura, Estado del cielo. Lists cities like Dunquerque, París, Bayona, etc.

Table with columns: HORAS, Barómetro, Temperatura, Estado del cielo. Shows hourly weather data for Madrid.

Table with columns: Temperatura máxima, Temperatura mínima, Evaporación en las 24 horas. Shows weather data for Madrid.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS. Observaciones meteorológicas del día 19 de Abril a las nueve de la mañana.

Table with columns: LOCALIDADES, Barómetro, Temperatura, Estado del cielo. Lists cities like Madrid, Barcelona, Palma, etc.

Table with columns: HORAS, Barómetro, Temperatura, Estado del cielo. Shows hourly weather data for Madrid.

Table with columns: Precios de artículos al mayor y por menor en el día de hoy. Lists prices for various goods.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS. Observaciones meteorológicas del día 19 de Abril a las nueve de la mañana.

Table with columns: Precios de artículos al mayor y por menor en el día de hoy. Lists prices for various goods.

Table with columns: Precios de artículos al mayor y por menor en el día de hoy. Lists prices for various goods.

Table with columns: Deuda de segunda id., id., 17 p. Lists financial data.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS. Observaciones meteorológicas del día 19 de Abril a las nueve de la mañana.

Table with columns: Deuda de segunda id., id., 17 p. Lists financial data.

Table with columns: Deuda de segunda id., id., 17 p. Lists financial data.

Table with columns: Bolsas Extranjeras. Paris 19 de Abril de 1861. Lists foreign market data.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS. Observaciones meteorológicas del día 19 de Abril a las nueve de la mañana.

Table with columns: Bolsas Extranjeras. Paris 19 de Abril de 1861. Lists foreign market data.

Table with columns: Bolsas Extranjeras. Paris 19 de Abril de 1861. Lists foreign market data.

REAL OBSERVATORIO DE MADRID. OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS DEL DIA 19 DE ABRIL DE 1861.

Alcaldía-Corregimiento de Madrid. De los partes remitidos en este día por la Intervención de Arbitrios municipales...

Bolsa de Madrid. Cotización del 19 de Abril de 1861 a las tres de la tarde.

Plazas del reino. Table with columns: Plaza, Beneficio. Lists market data for various regions.

ESPECTÁCULOS. Teatro Real, Teatro del Príncipe, Teatro de la Zarzuela. Lists theatrical performances.