

GACETA DE MADRID

DEL MARTES 21 DE SETIEMBRE DE 1819.

AUSTRIA.

Viena 25 de Agosto.

El día 21 llegó aquí de vuelta de Carlsbad el baron de Krusemark, ministro plenipotenciario de Prusia en esta corte. El feld-mariscal príncipe de Schwarzenberg habia salido de Carlsbad el 15 con direccion á Worlick, en donde se asegura que esperaba al feld-mariscal príncipe Blucher.

ALEMANIA.

Francfort 21 de Agosto.

Los motines que ha habido aquí contra los judíos han presentado el mismo caracter de gravedad y de encono que en otros diferentes puntos; pero sin embargo han sido respetadas las providencias de la justicia sin la menor contradiccion. Mr. Buol, presidente de la Dieta Germánica, pasó nota al senado ofreciéndole una guarnicion austriaca para conservar la tranquilidad pública, y con este motivo estuvo cuatro días sobre las armas nuestra guardia nacional. De resultas de estos alborotos se cree generalmente que es indispensable reducir el número de los israelitas, particularmente en esta ciudad, donde se han apoderado de casi todo el comercio: y en estos últimos días han celebrado los comerciantes una junta, en la cual se han propuesto diversas medidas para reparar los perjuicios de que se queja el público.

Varios diputados de la asociacion de comercio y de industria, que llega ya á 100 personas, y cuya junta principal reside en Nuremberg, estan recorriendo en el día las cortes del sur de Alemania para exponer á los Soberanos el estado de opresion en que se halla el comercio de todo el país, y suplicarles se sirvan protegerle de comun acuerdo, ajustando todos entre sí un convenio sobre el particular. En Munich fueron perfectamente recibidos, y tanto el Rey como el Príncipe heredero y los ministros les manifestaron el mayor interes á favor del comercio y de la industria. Igual acogida tuvieron tambien en la corte de Stuttgart.

Hamburgo 27 de Agosto.

Desde ayer disfrutamos aquí nuevamente de una tranquilidad perfecta, sin haberse experimentado en esta noche pasada el menor desorden, lo cual debe atribuirse principalmente á que en el segundo edicto del senado sobre los alborotos de ayer y anteayer se hace mencion de las sinrazones y arrogancia de los judíos, pues como en el primer edicto no se decia nada de esto, se disgustaron generalmente los cristianos. Muchos judíos han emigrado por el pron-

to á Altona. Es muy de extrañar que ni uno ni otro de los edictos del senado se haya publicado en la gaceta, sino solamente por medio de carteles en el distrito de la ciudad.

GRAN BRETAÑA.

Lóndres 27 de Agosto.

David-Holt, quákero rico y distinguido, ha dirigido una carta al lord teniente del condado de Lancaster, la cual entre otras cosas dice lo siguiente:

„Tú deberías formar una junta de los fabricantes mas moderados y de mayor ilustracion para deliberar sobre los medios convenientes á fin de aumentar el precio de los jornales, de manera que un jornalero pueda mantenerse por medio de un moderado trabajo. Si el pueblo no se hallase expuesto á tanta miseria en consecuencia de las variaciones del precio de los jornales, y si tuviese siempre la seguridad de poderse mantener y vestir, no producirían el mas pequeño efecto los delirios de los llamados reformadores sobre los parlamentos anuales. ... Deséo, noble conde, que esta propuesta merezca tu aprobacion, y soy tu sincero amigo.”

FRANCIA.

Paris 7 de Setiembre.

Escriben de Chamberí que el dia 20 de Agosto á las dos de la mañana se vió en aquella ciudad un meteoro luminoso, bajo la forma de un globo de fuego, que cruzó la atmósfera de S. á N. O., despidiendo una luz casi igual á la del dia, y reventó al parecer hácia la parte del Bourget. El mismo fenómeno se vió en S. Pedro de Albigny, y tambien se habrá visto probablemente en otros puntos. Las gentes se asustaron muchísimo, y algunos, juzgando que era el cometa, creyeron que se iba á realizar la terrible catástrofe anunciada para el dia 22, y que era llegado el fin del mundo.

Hablan algunas cartas de Viena y de Carlsbad de varias modificaciones importantes que se han hecho en el acta de la Confederacion para estrechar mas la union entre los confederados, que parece ha sido el primer asunto de que han tratado los ministros reunidos en la segunda de aquellas dos ciudades.

Idem 6.

En el Monitor de ayer se ha anunciado la traduccion de una obra inglesa de Mr. Philipps, intitulada Historia de la navegacion interior, y principalmente de la de Inglaterra hasta el año de 1803, sobre la cual hace el editor varias observaciones muy atinadas, como se verá en el extracto siguiente del mismo anuncio.

En todas partes llaman la atencion pública los beneficios que proporciona al comercio y á la industria la facilidad de las comunicaciones. Estas son de dos especies, ó por tierra ó por agua: los trasportes por tierra son generalmente muy caros, y si no hubiera otros que ellos, las clases de pocas conveniencias se verian privadas de artículos de primera necesidad, como el carbon de piedra &c., porque subirian tanto de precio, que solamente los ricos podrían costearlos.

Una acémila no puede cargar mas que dos ó tres quintales de peso: en

tiro puede llevar de 15 á 18 quintales, y en un barco se pueden portear hasta 60. Es pues indispensable que la navegacion auxilie á la carretería. Pero como la navegacion natural ofrece obstáculos muy difíciles, y á veces imposibles de vencer, fue necesario remediar estos inconvenientes por medio de la navegacion artificial, y tal fue el origen de los canales. Los adelantamientos de la industria francesa desde que se estableció la paz han dado á conocer en esta época mas que nunca lo mucho que falta para perfeccionar el sistema de nuestra navegacion interior: no hay un canal á 20 leguas de circunferencia de Paris; la navegacion por el Sena desde aquella capital hasta Ruan es peligrosa, y por esta razon se prefiere muchas veces el transporte por ruedas, siendo asi que la poblacion de Paris ha subido de 550⁰⁰⁰ almas que tenia en 1790 á mas de 776⁰⁰⁰ que se cuentan hoy. Los consumos son inmensos, y de consiguiente las provisiones muy considerables; y asi es que los caminos estan demasiado frecuentados, y probablemente se destruirán dentro de poco tiempo.

Lo mismo que se ha dicho de Paris podria decirse de la Francia entera. En todas partes son iguales las necesidades, é insuficientes los medios de comunicacion. Es pues incontestable la necesidad de abrir nuevos caminos y canales; pero falta averiguar cuáles son los medios mas adecuados para conseguir el fin. El Gobierno no puede encargarse de estos gastos, porque en vez de aumentar las contribuciones es necesario ir las reduciendo; de consiguiente parecen preferibles las empresas particulares, y el buen éxito que han tenido en Inglaterra hace creer que entre nosotros producirian las mismas utilidades. El traductor de esta obra, Mr. Cordier, se detiene particularmente en la introduccion que ha puesto al frente de ella á indicar dichas utilidades, y demostrar las que debemos esperar en Francia. La obra de Mr. Philipps da noticia de los canales que se han emprendido y egecutado en varios paises, y singularmente en Inglaterra hasta el año de 1803.

La Francia tiene 52 millones de hectareas de superficie (1), y la Inglaterra con la Escocia no pasa de 21.114⁰⁰⁰ hectareas (2). La extension de todos los canales de Inglaterra, grandes y pequeños, será de unas 900 leguas: la extension de los rios navegables es de unas 160, y la de los canales proyectados, cuyas obras estan paradas, pasa de 200 leguas, que hacen la suma total de 1200 leguas.

Los canales egecutados en Francia, los que se estan construyendo, y las partes que se han hecho navegables de algunos rios, componen la extension de unas 600 leguas, que es menos de la mitad que la de los canales de Inglaterra, sin embargo de que como se ha visto tiene este pais la mitad de la superficie que la Francia. Estos resultados pueden atribuirse á diferentes causas: en la realidad hasta el año de 1759 no recibieron grande impulso las obras de canales en Inglaterra: la mayor parte de los que hoy existen se han construido en el espacio de medio siglo, y mas bien en los años de 1790 á 1803. Las necesidades de la agricultura y de las fábricas exigian con urgencia que se abriesen canales, y que se facilitase la navegacion de los rios. Auxiliadas las disposiciones generales de la nacion por medio de privilegios concedidos á

(1) Ochenta millones setecientas cincuenta mil y ochocientas fanegas de tierra.

(2) Treinta y dos millones setecientas ochenta y siete mil novecientas treinta fanegas.

empresarios particulares, y unido el amor de la patria al interes individual, proporcionaron muy en breve á la Inglaterra todas las comunicaciones á que debe el aumento de su prosperidad.

La misma necesidad de que dimanaron en Inglaterra tan preciosos resultados se ha manifestado entre nosotros: ya se ha dado principio á diferentes obras con mucha actividad y con el auxilio de dichos privilegios. Se está acabando un canal cerca de Paris, y pronto llegará hasta dentro de la ciudad. El canal del rio Sensea aumentará las comodidades de esta especie que tanto abundan en el departamento del Norte (1): el puente de Burdeos se acabará dentro de dos años: otro puente se construye en Liburne, y aun se está dando mas extension al puerto del Havra, concurrido de buques de todas naciones: estas obras estan á cargo de asociaciones particulares, y se egecutan bajo la inspeccion mas ó menos inmediata del Gobierno.

El sistema que se sigue en Francia en estas empresas es muy diferente del que está en uso en Inglaterra. Allí estos privilegios ó concesiones son perpetuas: no tiene el Gobierno intervencion ninguna en el gasto, y las compañías eligen para la obra los ingenieros que les parece. En Francia son temporales estas concesiones; á veces es de cuenta del Estado parte de los gastos; en otras ocasiones no contribuye con nada absolutamente; en unas partes los que egecutan la obra son los ingenieros sin intervencion alguna de la compañía, la cual no hace mas que prestar sus capitales; en otros puntos elige la compañía los ingenieros que gusta, y en tal caso cuida el Gobierno de que las obras se egecuten conforme á los planes que él aprobó. En una palabra aun no tenemos un sistema uniforme para esta especie de concesiones.

En Inglaterra no tiene el Gobierno ninguna inspeccion en las obras de las compañías, como hemos dicho. Cuando estas emprenden la abertura de un canal, piden al Parlamento un acta, por la cual se les da derecho para hacer la obra, constituyéndolas en cuerpos políticos, y autorizándolas á comprar los terrenos por donde ha de ir el canal: en la misma acta se prescriben las obras que se han de hacer, segun los planes formados por los ingenieros, y que presentan las compañías. Las dificultades que ocurren en la egecucion de estas obras las decide una comision compuesta por lo comun de sesenta personas no interesadas en la empresa, é imparciales por consiguiente; pero como no siempre pueden estar reunidos todos estos comisionados, tienen facultad para delegar sus poderes á una junta nombrada entre ellos mismos, la cual ha de ser lo menos de tres personas; y hay tambien tiempos determinados para celebrar juntas generales. Si se reclama contra las decisiones de la comision, nombra el cheriff una junta de 12 jurados, y es la que resuelve.

Merecen particular atencion de los estadistas las observaciones de Mr. Cordier sobre la cuestion relativa al restablecimiento de los derechos de peage y portazgos, aunque no por esto creo que dependan precisamente de ellos los adelantamientos de nuestra navegacion interior; y confio que la privacion de estos derechos no impida que se presenten algunas compañías para emprender unas obras cuya egecucion les promete tantos beneficios. Aunque no se co-

(1) La longitud de los canales y de los rios navegables de este solo departamento es de unas 100 leguas, que viene á ser la sexta parte de la longitud de todos los canales de Francia.

bran en el día derechos de los caminos, sino solamente en los canales, no por eso deja de ser muy activa la navegacion, y la notable diferencia que se nota en los costos de los portes por tierra y por agua, no dejan duda que en todos tiempos sean preferidos los últimos.

Mr. Cordier es de dictamen que debería ocuparse á la tropa en las obras de los caminos; y los que son de la misma opinion la fundan en el ejemplo de los romanos, sin considerar que mientras el poder de Roma estuvo limitado á la Italia no trabajó la tropa en los caminos; pero cuando extendió su imperio se vió en la necesidad de mantener egércitos numerosos para conservar las conquistas; y claro está que en semejante estado, muy diferente del actual de Francia, habian de conocer la necesidad de dar ocupacion á unos hombres cuyo ocio podia ser, y en efecto fue muchas veces, origen de grandes excesos. Augusto y algunos de sus sucesores se valieron de aquel arbitrio para egercitar las fuerzas del soldado, y evitar las sediciones que agitaron despues el imperio. La historia acredita que se ocupaba la tropa en las obras de caminos cuando lo exigian la seguridad del Estado ú otras circunstancias.

La traduccion de Mr. Cordier es seguramente una de las de mas importancia que se han publicado de mucho tiempo á esta parte. Este hábil ingeniero, que al mismo tiempo es un escritor sobresaliente, ha hecho un gran servicio á su patria, manifestándole cómo ha llegado la Inglaterra en punto á sus comunicaciones interiores á tal grado de prosperidad, y cómo podemos nosotros conseguirla. Finalmente la obra está llena de ideas profundas, y las muchas indagaciones del autor hacen ver que ha estudiado con provecho la materia que trata.

ESPAÑA.

Barcelona 16 de Agosto.

En el diario de ayer de esta ciudad se ha insertado el artículo siguiente sobre el velocípedo.

Esta máquina original ha sido inventada por el baron de Drais, intendente del gran duque de Baden, quien la describe del modo siguiente:

- 1.º Que con ella en un buen arrecife se subirá cualquier cuesta.
- 2.º Que en un camino llano, aun despues de haber llovido, se caminará de 6 á 7 millas por hora.
- 3.º Que cuando los arrecifes estan secos y duros se andará en camino llano de 8 á 9 millas por hora.
- 4.º Que en las bajadas se puede seguir la carrera tendida de un caballo.

La idea se funda en la aplicacion de dos ruedas á la accion de un hombre andando, y puede compararse al principio que gobierna los carruages. Asi como un caballo por medio de los tiros lleva tras sí con mucha mas facilidad cualquiera carga que si la condujera acuestas, del mismo modo un hombre trasporta su cuerpo por medio del velocípedo con mucho menos esfuerzo que cuando tiene que sustentar todo el peso de su cuerpo en los pies. Es de observar que el velocípedo, no necesitando mas anchura que la de una rueda, cualquier senda por estrecha que sea le basta. En una superficie lisa y dura la rapidez del velocípedo semeja á la carrera del que corre en patines sobre el hielo,

y puesto una vez en movimiento anda un buen trecho sin que haga el hombre esfuerzo alguno.

No ofrece esta máquina ninguna clase de riesgo, siendo dirigida por un leve movimiento de los dedos, y pudiéndose detener á cada momento con solo afianzar los pies en el suelo. Consiste en dos ruedas unidas por un madero, sobre el cual descansa una silla de montar. La rueda delantera gira sobre un quicio, y se gobierna como las sillas de que usan los baldados; los brazos descansan en un cojin, por cuyo medio se guarda el equilibrio.

El caminante, habiéndose puesto en la situacion conveniente, esto es, los codos apartados y el cuerpo inclinado hácia adelante, apoya los brazos en el cojin, debiendo tener libre el juego de las manos para conduccion de la máquina.

El empuje se hace con ambas manos, apoyando los pies ligeramente en el suelo; se empieza por pasos largos y muy espaciados, cuidando de invertir la punta de los pies para que no toque la rueda zaguera al talon.

Hasta haber adquirido la suficiente destreza en el equilibrio y conduccion del velocípedo no debe emprenderse el correr con los pies suspendidos cuando la máquina tiene el suficiente impulso. La silla se puede subir y bajar, lo mismo que el cojin delantero, á proporcion de la estatura del caminante. El costo de toda la máquina no pasa de 300 rs.; pero el fabricante que tiene patente las vende de 800 á 1000 rs.

Experimentos practicados en esta ciudad. Algunos sujetos curiosos, y por otra parte inteligentes, quisieron tener el gusto de averiguar hasta donde se extienden los efectos de esta máquina, anunciada en los principales periódicos de Europa. Para los primeros ensayos mandaron construir un modelo tosco, pero de suficiente resistencia, para poder hacer con él las observaciones. Sin embargo de que el baron de Drais, inventor de esta máquina, advierte que para hacer buen uso de ella es preciso adquirir la suficiente destreza en el equilibrio y conduccion, se emprendió correr con el velocípedo de solas dos ruedas sin tener la practica necesaria; y en efecto se conoció muy luego que esta era circunstancia indispensable. Para continuar la diversion con mayor seguridad se resolvió añadir otra rueda zaguera, formando de este modo tres puntos de apoyo. Despues de esta añadidura los ensayos ya resultaron mas satisfactorios; pero demostraron que antes de continuar los experimentos era preciso perfeccionar la máquina, suavizar los puntos de roce, y aumentar la distancia de las ruedas de zaga.

No obstante, hallándose las cosas en este estado, ya se puede decir que la relacion del autor no es exagerada, particularmente por lo que respecta al piso llano y á las bajadas; pero en las subidas no se ha podido llegar por ahora á la velocidad indicada por el inventor: puede ser que cuando la máquina tenga la perfeccion necesaria se adelante mas en esta parte.

Parece que algunos sujetos, que acaso no habrian leído sino muy rápidamente los papeles públicos en que el baron de Drais anuncia los efectos del velocípedo, habian llegado á conceptuar que esta máquina habia de servir para viajar á caballo cómodamente sin gastar cebada; y por lo mismo luego que vieron que esto no era asi, prorumpieron en un repentino desprecio del velocípedo. Pero el baron de Drais, aunque comparó los grados de velocidad en

razon de millas y tiempo, nunca habló de viajar con velocípedo, pues que no era este su objeto, sino el correr mucho, y divertirse en jardines y paseos.

Madrid 20 de Setiembre.

ARTICULO DE OFICIO.

Por el ministerio de la Guerra se ha expedido la Real orden siguiente:

„Al capitán general del ejército y provincia de Castilla la Nueva digo con esta fecha lo siguiente:

„He dado cuenta al REY nuestro Señor del oficio de V. E. de 17 de Julio último, con que me pasó el que le habia dirigido el teniente de artillería D. Luis Rodriguez, solicitando como fiscal de una causa que está formando en Málaga á D. Domingo Araujo Costa, que se reciba declaracion sobre varios particulares á D. Ignacio Olano, oficial archivero del departamento de Indias de la secretaría de Estado y del Despacho de la Guerra de mi interino cargo; y S. M. en vista de lo resuelto en la Real orden de 3 de Diciembre de 1798 para que siempre que se necesite la declaracion de alguno de los oficiales de las secretarías de Estado, la dé por certificacion del hecho que quiera comprobarse en todas las causas que ocurran sin tomarles juramento, se ha dignado extender esta prerogativa á los oficiales archiveros de las referidas secretarías de Estado, mediante á que dan certificaciones de cuantos asuntos y documentos salen de los archivos que estan á su cargo, señalados muchos de la Real mano; y en consecuencia ha mandado S. M. que el citado D. Ignacio Olano dé la declaracion que se le pide por certificacion, en iguales términos que está prevenido con respecto á los demas oficiales de las secretarías de Estado.”

De orden de S. M. lo traslado á V. para su inteligencia y cumplimiento en la parte que le toca. Madrid 8 de Setiembre de 1819.”

Por providencia del Sr. D. Manuel Josef Rubio, del Consejo de S. M. y teniente de corregidor de esta muy heroica villa, refrendada del escribano de número Don Jacinto Gaona y Loeches, se ha vuelto á señalar el día 30 del corriente, en su audiencia y hora de las 12, para el remate de unas casas en la villa de Pinto, sitas en la calle de los Arbañales, tasadas en 78,654 rs.: dos palomares en las mismas, valuados en 88,864 rs.; y nueve pedazos de tierra labrantia, de caber 21 fanegas y cuatro celemines, en término de dicha villa de Pinto, tasados en 16,458 rs. Quién quisiere comprar dichas casas, palomares y tierras, juntas ó separadas, acuda ante dicho señor y citada hora, que se admitirán la postura y mejora que se hicieren.

A la casa que se mandó publicar para su enagenacion de conformidad de sus dueños, perteneciente á la testamentaria de Juan Juarez, radicada en el juzgado de provincia del Sr. D. Manuel Fernandez Gamboa, del Consejo de S. M., alcalde de su Real Casa y Corte, y por la escribanía de D. Valdomero Moraleda, en providencia de 3 del corriente, por término de 30 dias, sita en la calle del Relox, á la de Torija, núm. 12, manzana 554, tasada en 37,614 rs., se ha hecho postura en las dos terceras partes de su tasacion en metálico, la que se ha admitido por auto del 16 del corriente, y mandando que se anuncie por el término que falta á cumplir el designado.

Para el remate de dos casas sitas en esta corte, la una en la calle de la Comadre, que hace esquina y vuelve á la del Sombrerete, señalada con el núm. 5 de la man-

zana 57, que tiene de sitio 4583 y tres cuartos pies cuadrados superficiales, nuevamente tasada en 46,972 rs.; y la otra en la calle de la Paloma, núm. 22, manzana 111, y tiene de sitio 5833 pies cuadrados superficiales, nuevamente tasada en 43,426 rs. vn., se ha señalado el viernes 24 del corriente á las 12 de su mañana en la audiencia del Sr. D. Manuel Josef Rubio, del Consejo de S. M., teniente corregidor de esta muy heroica villa. Las personas que quieran hacer postura á ellas acudan ante dicho señor juez y escribanía del número de D. Bernardo Diaz de Antoñana, donde se admitirán las que se hicieren siendo arregladas.

En consecuencia de lo mandado por el señor subdelegado general de bienes Mostrencos, vacantes y abintestatos en auto de 1.º del corriente, se cita, llama y emplaza á D. Juan Saenz de Tejada, D. Josef Garay y á D. Francisco Antonio Bermudez, á quien se hallan endosados últimamente tres vales Reales de 600 pesos, creacion de 1.º de Enero de 1808, señalados con los números 376,846, 375,382 y 376,770: á D. Joaquin Guerra, á los señores viuda de Nalivos, Campo y compañía, á D. Martin Monzon, á Doña Francisca Cadenas, á D. Guillermo Membiola, á D. Francisco Lopez de las Herrerías y á D. Rafael Goiri, á quienes tambien se hallan endosados respectivamente nueve vales Reales de 150 pesos, de la misma creacion de 1.º de Enero de 808, marcados con los números 344,846, 304,981, 242,001, 313,776, 312,284, 339,889, 393,764, 303,928, 321,334, y otro de 1.º de Enero de 1814, número 25,086, á fin de que dentro del preciso término de 15 dias, contados desde 16 del corriente, acudan á deducir el derecho que crean tener á los vales Reales que quedan referidos al juzgado de la subdelegacion general de los citados bienes Mostrencos, sito en el piso principal de la Real casa de correos; apercibidos que pasado dicho término sin haber comparecido les parará el perjuicio que haya lugar.

Memoria sobre la calentura puerperal, por el Lic. D. Blas Llanos, individuo del Real colegio de medicina de Madrid y de su Real academia médica &c. Esta memoria, que puede considerarse como una reforma de la que han llamado calentura puerperal, es uno de los frutos mas importantes que en favor de la especie humana ha producido la medicina moderna. En primer lugar se hace ver en ella que la denominacion de calentura puerperal que han dado los antiguos á la enfermedad mas comun de las recién paridas es infundada y viciosa, y debe adoptarse la de peritonitis puerperal; que la esencia, sitio y causas que le habian atribuido son tan inverosímiles como el nombre, y que la susceptibilidad que tienen las recién paridas á padecer la flemasia del peritoneo es evidente y demostrativa. En seguida se expone la etiología general y particular de la peritonitis puerperal; se describe y determina su plan curativo general, insinuando, segun las indicaciones, las épocas en que deben prescribirse los remedios mas preconizados, y se hace mencion de algunos síntomas particulares del mal. Despues se describen las complicaciones mas frecuentes que se observan en la práctica, y se indican sus planes curativos; y en fin, se insertan las dos últimas historias de la peritonitis puerperal que el autor ha observado y curado en Madrid. Se hallará en las librerías de Cruz y Miyar, calle del Príncipe; de Rodriguez, calle de las Carretas, y de Martinez, calle de Preciados, á 6 rs. En las mismas se hallarán tambien las observaciones medico-póliticas sobre la estimacion, vicios y defectos que han tenido y tienen las profesiones y profesores del arte de curar en España, por el mismo autor.

María Stuart, Reina de Escocia: tragedia en cinco actos, por D. Pedro Fuenmayor y Lafuente: representada por primera vez en el teatro de la ciudad de Sevilla en 1818. Se hallará en la librería de la viuda de Quiroga, calle de las Carretas.

EN LA IMPRENTA REAL.