

MAR TES 6 DE JULIO

1852.

SE SUSCRIBE

En Madrid en las oficinas de EL DIARIO ESPAÑOL, calle del Carmen, núm. 32, y en las librerías de Monter, Carrera de San Gerónimo; Cuatrecasas, calle Mayor; Villa, plazuela de Sto. Domingo; y Oliveros, calle de la Concepción Gerónimo, núm. 13.

PRECIO DE SUSCRICION.

Un mes. 12 rs.
Tres meses. 36

EL DIARIO ESPAÑOL,

POLITICO Y LITERARIO.



MARTES 6 DE JULIO

1852.

SE SUSCRIBE

en provincias en las principales librerías, y administraciones de correos y por medio de librerías, fraca de porte, a la orden del administrador de EL DIARIO ESPAÑOL. En París, en la librería Española, rue de Provence, núm. 12.

PRECIO DE SUSCRICION.

Un mes. 20 rs.
Tres idem. 60
Un mes. 24
Tres idem. 72
Un mes. 30

A continuación insertamos una interesantísima carta de nuestro corresponsal de Cádiz, sobre la importante cuestión de ferro-carriles, que tanto se agita actualmente en la prensa. Nuestros lectores recordarán otra de la misma procedencia que apareció en uno de nuestros números anteriores, y en la cual el autor manifestaba su opinión sobre el sistema de comunicaciones mas ventajosamente aplicable a nuestro país.

Sobre el trabajo que insertamos hoy, nada tenemos que añadir al juicio que desde luego hará formar su lectura. Abundancia de datos, conocimiento profundo de la materia, observaciones exactísimas y cálculos sólidamente asentados, he aquí las cualidades que mas particularmente la distinguen.

El sistema seguido hasta ahora en las líneas que nuestro corresponsal examina, no sale muy bien librado de las objeciones que le dirige, y esperamos que el diario del gobierno no dejará sin contestación los graves cargos que por la falta de tino, de preparación y de prevision con que se han verificado las concesiones, resultan de la carta a que nos referimos, con cuyo contenido nos hallamos por otra parte enteramente de acuerdo.

Hé aquí este importante documento:

Señor director de EL DIARIO ESPAÑOL.

Cádiz 30 de junio de 1852.

Muy señor mío y estimado amigo: Habiame propuesto tener la honra de remitir a V. en breves días mi segunda epístola, en la que, como dejó indicado al final de la primera, me proponía examinar con el detenimiento que de suyo merecen algunas de las importantes cuestiones que mas de cerca tocan al inmediato desarrollo de un buen sistema de obras públicas, siguiendo en su elucidación aquel de entre estos que en mi concepto, y dadas las circunstancias en que hoy se encuentra el país, es el mas aceptable y fácil de llevar a cabo.

El deseo de dar el debido cumplimiento a una promesa que el público podrá creerse con derecho a exigir, puesto que ante él había sido otorgada, me inclinaba a llevar a cabo mi propósito; entrando por mucho en cuanto al método elegido la convicción, por una larga experiencia de los hombres y de las cosas, en mi ánimo fuertemente arraigada, de que para conseguir una discusión, sobre cualquiera género de estudios entablada, sea útil y fecunda en resultados, se hace preciso partir de un punto fijo al juzgar las opiniones ajenas, examinándolas a la luz de una sana crítica. Por último, y acaso muy principalmente, movíame a ello lo mucho que de hoy mas me obliga la excesiva bondad con que V. ha sido servido de acoger mis modestos trabajos, dándoles una importancia a que por ningún título son acreedores.

Cuando mas atareado me encontraba en reunir y coordinar los datos que creía indispensables para el mejor esclarecimiento de la verdad y la mas acertada defensa de las opiniones que sobre la materia he adoptado, los consejos de una persona que, como V., por la buena amistad que le merezco, sin duda ha creído encontrar mérito donde de seguro no le hay, me obligan hoy a separarme de la marcha que me había trazado, anticipándome a tratar otras cuestiones de no menor interés por su naturaleza en los momentos presentes, salvo siempre a proseguir mas adelante en el examen de aquellas y en la exposición de mis principios.

Una sola reflexión ha sido bastante para persuadirme de la conveniencia de dar este nuevo giro a mis tareas. En el estado a que han llegado las cosas en lo que respecta a las comunicaciones interiores; cuando dentro de un plazo muy corto ha de celebrarse la subasta de una línea de ferro-carril, comienzo y continuación de dos de las mas importantes de España, la que ha de unir la capital del reino con un puerto del Mediterráneo y con los centros productores de la Mancha, y la que ha de servir de lazo a las Castillas, Extremadura y Andalucía, dando salida hasta el Océano a las ricas y abundantes cosechas de esas por su fertilidad tan celebradas comarcas, no puedo ser en manera alguna perdido el tiempo que se emplee en hacer notar algunos de los muchos defectos de que adolece el proyecto que ha de servir de tipo para la licitación; defectos que, si no se corrigen, serán causa de grandes perjuicios para el país, y para el gobierno mismo, que no ha sabido ó no ha querido evitálos estando en su mano el hacerlo.

No en vano decía en mi anterior carta que, aun dado por seguro el caso de haberse de optar para la mejor consecución del fin apetecido por el sistema que parecía obtener mas los favores del gobierno y del público, no se habían estudiado ni fijado con el acierto debido las bases que debían servir de norma, combinando en las concesiones la economía y la baratura, tan recomendables en toda clase de obras públicas, mucho mas en estas, que por su naturaleza y extensión absorben grandes capitales, poco abundantes por desgracia en España, con el orden, la unidad y seguridad no menos necesarias para que el país logre el resultado de los grandes sacrificios que con tal objeto se impone a sí propio.

Para convencerse de ello basta examinar con algún detenimiento los reales decretos de 19 de diciembre de 1851 y 28 de mayo último, que disponen la construcción del trozo de Aranjuez a Almansa y ramal de Alázar de San Juan, al último de los cuales acompaña el señor ministro de fomento un largo preámbulo, redactado se conoce con el mayor cuidado, en el que se esplana, al decir de su autor, todo el pensamiento del gobierno, por lo que respecta al importantísimo asunto de los ferro-carriles.

Paréceme, sin embargo, que no hay motivo para tanto encarecimiento, y que lejos, muy lejos, de haberse tenido en cuenta los buenos principios recomen-

dados por la ciencia y por la práctica, se han olvidado en un todo, reconociendo como una imprescindible necesidad seguir en las concesiones a que se refieren los mismos errores que se cometieron al hacer la del camino de Aranjuez; errores que por otra parte no se desconocen, puesto que se confiesan, y a los que viene a dárseles una sanción que rechazan unidos el buen sentido y los principios de la ciencia.

En esta parte es en extremo sensible que no puedan aplicarse al creador de esa obra los tan conocidos versos del poeta mas popular de la Francia:

«Pour éveiller le monde à la lumière

Dieu l'a dit. «Eveille-toi le matin.»

Poco ó nada nuevo nos enseña, en efecto, el mencionado escrito; y si algo dice, si algo significa, es justamente lo contrario de lo que se pretende. En él quiere darse a entender que se ha trazado un plan completo, que se ha llevado a la luz de la ciencia y de la experiencia a todas las cuestiones que al asunto se refieren, y se comienza por separarse de la unidad delida a pretexto de derechos adquiridos y de perjuicios que si existen, lo cual me inclino mucho a creer no ser exacto, como trató de demostrar en adelante, no alcanzan ni con mucho a los que han de seguirse caso de continuar por tan estraviado camino.

¿De dónde proviene, se me dirá, esa desviación de la buena senda que, en mi sentir, se observa en la marcha del gobierno? Voy a decirlo, dándole a salvo antes de nada las intenciones de este, y reconociendo, como no es posible dejar de hacerlo, la ilustración de los hombres especiales que puedan haber contribuido con sus conocimientos y con sus talentos a la confección del proyecto en la parte facultativa. Nace de que siendo en extremo compleja y de difícil resolución todas ó la mayor parte de las cuestiones que se refieren al mejor medio de construir las vías de hierro y a su entretenimiento, no habiéndose formado, digámoslo así, una jurisprudencia uniforme con respecto a la manera mas conveniente de darles solución, suelen olvidarse, como ha sucedido aquí, algunos de los términos del problema, ó posponerse unos a otros.

Así ha sucedido en efecto; a la parte técnica ó facultativa, háse sacrificado la parte económica y estadística, no menos esencial; puesto que si es de suma utilidad saber, por ejemplo, si en una línea dada puede atravesarse una cadena de montañas sin los inmensos gastos que suele ocasionar la construcción de túneles, planos inclinados, ó otras grandes obras de arte, no lo es menos calcular si adoptando una mayor ó menor anchura en la vía, si haciendo una ó dos, ó llevando el trazado por esta ó la otra parte, será mas beneficioso al país y mas asequible a la riqueza pública.

A las veces suelen ser estas últimas mas importantes, porque una centena de millones invertida en un túnel tan grandioso como el que atraviesa el camino de hierro de Liverpool a Manchester, si bien es un sacrificio que no debe imponerse con ánimo deliberado, todo otro pueblo que no haya alcanzado la casi fabulosa prosperidad de la nación inglesa, es una obra que revele al menos la inteligencia y la superioridad de los países cultos, al paso que uno ó dos tan solo gastados sin fruto en desmontes ó terraplenes, indica despilfarro y falta de conocimiento en los que dirigen la empresa, é imprevision en el gobierno.

Veamos, pues, si lo que digo no es cierto. Ocurriéronse allá en 1847 la idea de construir un camino de hierro que, siendo el primero que se hacía en España, hubiera de servir como de modelo a los que en lo sucesivo se emprendieran (1). Parecía natural que al hacerlo así, se tuvieran presentes los últimos adelantos de la ciencia, puesto que era tanta la importancia que se le atribuía, en lo que no iban desaminados los que así pensaban; y ya que en la elección del punto por donde habían de empezar a construirse este género de comunicaciones no se anduvo nada acertado, debiera haberse tenido presente al menos que en adelante habían de enlazarse dos líneas de las mas principales, y que todas las faltas en él cometidas vendrían a ser cuando menos un obstáculo al perfeccionamiento de estas últimas. Pues nada de eso se hizo, y en vez de adoptar el ancho de la vía mas recomendado por los prácticos, se adoptó el que ya estaba olvidado en los otros países; y en lugar de hacer las obras para una sola, como lo aconsejaban las necesidades públicas, se hicieron para dos, con otros mil inconvenientes que sería muy prolijo el enumerar.

Proyéctase ahora su continuación hasta Almansa, proyecto que indica la idea de realizar en su totalidad la línea del Mediterráneo y del ramal de Alcázar de San Juan, por el cual ha de unirse a aquella y llegar hasta Madrid la de Andalucía, y lejos de repararse las faltas, se sancionan, imponiendo también a ambas la misma anchura de vía y la construcción de las obras de arte para dos, y gastando en ellas de mas muchos millones, que el estado del país reclama para otras obras de la misma especie, tan necesarias ó quizá mas que esas.

Los males que han de seguirse de allí son incalculables. Desde luego la unidad en la anchura de la vía, aconsejada por las mejores autoridades, no podrá conseguirse en España. El ferro-carril de Aranjuez tiene un metro 74 centímetros de ancho entre los rayos, y a la misma medida han de arreglarse los de Almansa y Alcázar de San Juan; pues bien, los demás que van a construirse ó están ya en construcción, tienen tan solo un metro 45 centímetros, que es el tipo de distancia adoptado para los de Francia y casi todos los de Europa, y el que se propone igualmente en el proyecto de ley

(1) ¡Brillante modelo en el que se olvidaron hasta las reglas mas sencillas del arte! Una sola ventaja ofrece a nuestros jóvenes ingenieros; la de que habiendo costado tan caro, en lo que ellos construyeron saldrá ganando en la comparación.

pendiente de la aprobación del congreso; resultando de ahí una disordinada grande. Desde luego la línea del Mediterráneo habrá que realizarla toda por ese sistema, y lo mismo la de Andalucía y los ramales que a ambas se refieren.

Si en otros puntos la ciencia no ha dicho todavía su última palabra, en este no hay controversia alguna.

Las ventajas que para un país resultan de que todos sus caminos de hierro tengan un mismo ancho, son demasiado palpables para con facilidad ser olvidadas. La primera que salta a la vista es la de que andando el tiempo, de muchas líneas construidas en épocas diversas, se haga una sola, enlazándose unas con otras, y aun con las de pueblos estráños, y sirviendo el mismo material para todas, con lo cual se conseguiría una notable baja en los gastos de tracción y de entretenimiento. Tan esto es así, que la mayor parte de los gobiernos procuran ponerse de acuerdo sobre el particular (1), en la prevision de que alguna día, acaso no remoto, un mismo tren salido de las orillas del Volga atraviese la Europa toda, viniendo a depositar su preciosa carga al pie de las célebres columnas del Hércules fenicio.

En cuanto a la mayor ó menor anchura que debe darse a la vía, si bien es cierto que los hombres de arte no se han puesto completamente de acuerdo en lo que sea mas conveniente, no lo es menos que los hombres de negocios, á quienes por lo regular distingue un juicio muy claro en la apreciación de los hechos, están todos conformes en que no siendo, como la experiencia lo ha demostrado, peligrosa la vía llamada estrecha para la seguridad de los viajeros, reduciéndose en su mayor parte los inconvenientes á producir una mayor vibración en el movimiento y alguna retardación en los convoyes, el primero de los cuales se ha logrado evitar ya con la invención de una locomotora debida al genio de un hábil ingeniero inglés, es preferible a la vía ancha, por los ahorros que produce, tanto en los gastos de planteamiento como en los de conservación y explotación.

Verdad es que una parte de los caminos de hierro ingleses han sido construídos por el sistema de la vía ancha, y que en algunos es esta mucho mayor que en el de Aranjuez, tales como el de Dundee á Arbroath y Forfar (en Escocia), y el de Londres á Bristol (Great Western), pues en el primero tiene la vía 1 metro 68 centímetros, y en el segundo 2 metros 13 centímetros; pero también lo es que el de Londres á Yarmouth, solo tiene 1 metro 50 centímetros, y no por eso ofrece menos seguridad y comodidad á los viajeros, no habiendo ocurrido desgracia alguna en él desde que se abrió al público.

Si en el continente hay algunos caminos que, como el de San Petersburgo á Zarkoo-Sét, tienen algun mas ancho en la vía, no tanto como los ingleses, pues en este solo llega a 1 metro 83 centímetros, en cambio en todos los de Francia, Bélgica y Alemania, salvo algunas excepciones, se ha adoptado la medida común de 1 metro 44 centímetros, sin que los accidentes sean mas frecuentes que en los de Inglaterra. Además, entre nosotros el gobierno mismo, asesorado sin duda en esta parte con nuestros hábiles ingenieros, lo reconoce y consigna como tipo para los de España en el preámbulo del decreto de 19 de diciembre de 1851, al hacer la concesión del de Almansa, y en el proyecto de ley leído en el congreso el día 6 del propio mes y año.

Si, pues, se admite como mas ventajoso, ¿por qué no adoptarlo desde luego, zanjando de una vez las dificultades que mas tarde han de sobrevenir? El gobierno ha calculado los inconvenientes y los gastos que sería preciso hacer para aplicar la vía estrecha al camino de Aranjuez y al trozo de Valencia al Grao, construído en las mismas condiciones; pero al compararlos con los, en mi opinion mucho mayores, que resultarían de llevar a cabo ese proyecto tal cual ha sido concebido, ha padecido un error grande, equivocándose completamente.

Procuraré hacerlo patente, principiando por demostrar que el gobierno se ha exijetado a sí propio aquellos, dándoles mas importancia de la que en sí tienen. Para que no se me tache de ligero, citaré sus mismas palabras. Hélas aquí:

«Fijándonos en el examen de la proposición para la línea de Almansa, se ve que llena las condiciones económicas de una sola vía para los desmontes y terraplenes. El ministro de fomento hubiera deseado que llenara también en las de vía estrecha; pero considerando que el costo de las reformas que eran consiguientes de hacer en lo ya construído hasta Aranjuez y en Valencia, mas la pérdida del material de explotación, locomotoras, carruajes y compra de otros nuevos en ambos puntos, mas la indemnización correspondiente por el período de interrupción en el tráfico que indispensablemente necesitarían las obras; considerando también que aun aprobado el proyecto de ley últimamente presentado por el gobierno, los actuales concesionarios de las vías anchas tendrían el derecho de conservarlas; y resultando por otro lado que el costo de la reducción absorbería gran parte de la economía que busamos, y guardando por otro el respeto que merecen los concesionarios actuales, que lo son con las condiciones de una ley, el gobierno de V. M. ha creído conveniente aceptar la vía ancha para esta sola línea del Mediterráneo, si bien insistiendo en la opinion de que no debe aceptarse para las demás líneas del sistema general.»

Comienzo por los gastos. Desde luego hay que descartar de las partidas que se acumulan en el anterior párrafo, la que sin duda sería grande si fuese precisa, de las indemnizaciones correspondientes por el período de interrupción en el tráfico. Dichosamente tal cosa no podrá suceder, y a la verdad no comprendo cómo esta reflexión no le ha ocurrido al

(1) No hace mucho tiempo debe haber recibido el señor ministro de fomento una circular sobre el asunto del de obras públicas de Francia, según me ha asegurado un ingeniero de aquella nación que pasó por aquí con destino a Lisboa. Sería curioso saber lo que ha contestado nuestro gobierno.

que eso escribió, puesto que estando hechas en esotramo las esplanaciones y las obras de fábrica para dos vías, claro está que el servicio podrá continuar, siendo bastante para reducir la vía a los límites á que debe reducirse, sentar otros rayos al lado de los que hoy están en uso.

Restan por tanto únicamente los desembolsos precisos para la compra y colocación de estos y de las locomotoras, pues en cuanto a los tenders, wagones y demás carruajes hoy en uso, pueden con facilidad reducirse. Veamos de fijar con el acierto posible ambos puntos. El cálculo que generalmente se hace con respecto a la cantidad de rayos que se necesitan para cada legua, término medio, es de 300 toneladas, (1) y siendo el trayecto del camino de Aranjuez de 8 3/4 leguas, tendremos un total de 2625 toneladas, que al precio de 5 libras esterlinas que tiene cada una hoy en Londres (2), á que se hace preciso aumentar un 10 por 100 lo menos por flete y condiciones, nos dará una suma de 288,750 rs. Agréguese á esto 1.635.510 rs. á razón de 184,664 la legua (3) para sentarlos en los caballetes; siendo por todo 1.924,560 reales, que podrá aumentarse hasta 2.000,000 por diferencia en los cambios ó por el valor de los jornales.

Si mis noticias no son inexactas, el número de locomotoras que en la actualidad hacen el servicio de Madrid á Aranjuez es de 12 á 14, algunas de ellas en tan mal estado, que están á punto de ser dadas por inútiles. Cada una de estas podrá costar de 150 á 200,000 rs. (4), y todas 1.800,000 rs., ó á lo sumo 2.000,000, que con otro para arreglar lo demás del material suman justamente con el costo y la colocación de los rayos 5.000,000 de rs. en totalidad. A esa cantidad quedaria reducido todo, pues la parte correspondiente al trozo de Valencia al Grao es tan insignificante, que no merece ser tomada en cuenta. Si lo contrario fuese desearia que alguna persona inteligente se tomara la molestia de demostrarlo; en ello hará un favor á quien, como yo, solo desea aprender; y sobre todo prestaría un inmenso servicio al país probándole que lo que se va á efectuar se hace con todo conocimiento de causa y en su beneficio.

¿Y aunque lo contrario fuera, aunque se hiciera preciso elevar ese presupuesto al duplo ó al triple de la cantidad indicada, sería esta razon bastante para detenerse un momento tan siquiera, cuando hecho de una vez ese gasto se ahorrarian luego muchos millones? Piénselo con detenimiento el señor ministro del ramo; hoy todavía puede ser tiempo de enmendar las faltas cometidas; despues de ejecutado el camino hasta Almansa, no lo será; y luego, en lugar de poder con razon los pueblos alabar su administración, solo se acordarán de su nombre para señalarlo a las generaciones futuras como el causante de los daños que se irrogarán á una empresa de suyo tan benéfica y civilizadora.

En lo que respecta á los derechos adquiridos por los actuales concesionarios de las vías anchas, ¿son tan absolutos é invariables que no puedan sufrir ninguna modificación en provecho del procomún? Esos derechos se refieren sin duda á que no se les pueda obligar á reducirlos tomando á su cargo todos los gastos consiguientes, lo cual sería muy disputable; pues en cuanto á que el gobierno obraría dentro del límite de sus deberes al prescribirlo, si lo considera justo, indemnizándolos de una manera ó de otra, no creo que pueda ser cuestión donde el respeto á lo establecido no toca como en otras partes al ridículo; estando por nuestra dicha tan distantes de comparitar las ideas que sobre la propiedad profesa Mr. Proudhon, como del puritanismo inglés, en cuyo país, por no cortar ó trasplantar en Hyde Park algunos añosos troncos de dominio del público; ha sido preciso levantar de hierro y cristal el gran edificio de la espesación, produciendo así, por tan liviana causa, la mas grande entre las grandes maravillas de nuestro siglo.

Al propietario de una finca ruinosa, en todo el goce de sus derechos garantidos por las leyes del reino, se le obliga á edificar en un plazo dado por una simple ordenanza municipal, y de no hacerlo, se vende aquella al mejor postor; ¿y habrá quien pretenda que al gobierno no le sea lícito, no ya obligar á vender, sino tan solo á reformar, al concesionario de un camino de hierro, quien despues de todo no tiene sobre el verdadero derecho de propiedad, puesto que pasado cierto número de años entra aquel en el goce de todos los beneficios?

Si aquello lo permite y sanciona la legislación del país, reduciéndolo á un acto de competencia administrativa encomendado á la autoridad del alcalde, con apelación en su caso al gobernador de la provin-

(1) En el camino de París á Saint-Etienne se invirtieron 3000 toneladas de rayos, cada uno de los cuales tenía un peso de 13—50 kilogramos para una extensión de 56 kilómetros.

(2) London mercantile price current. Este artículo ha bajado de precio en pocos años de una manera asombrosa. En 1827 valia la tonelada de rayos de 11 á 13 libras esterlinas, según su forma. La aplicación del hierro forjado á esta clase de utensilios ha sido la causa de esa disminución en los precios, á que la industria de todos los países es deudora de tantos beneficios.

(3) Hé aquí el costo de esta operación en el camino ya citado:

Por la madera de roble. . . 2 fr.
Por la parte de hierro, clavazón, etc. 4 fr. 20 cs.
Jornales. 1 fr.
Trasporte de materiales. . . 1 fr.

Total. 8 fr. 20 cs. por metro.

(4) Las empresas que explotan una gran línea obtienen mucha economía en las máquinas, que llega á veces á un 50 por 100, haciéndolas construir en sus talleres, con lo cual logran además hacer adquirir un conocimiento completo de ellas á los operarios.

cia habrá quien sostenga que esto no pueda hacerlo el gobierno por medio de una ley hecha en cortes? Creo que no, y para ello me fundo en que en el ejemplo aducido la ley lo consiente, tratándose tan solo del ornato de una ciudad, mientras en el caso presente se trata del interés público, aparte de otras consideraciones no menos respetables y sagradas que abonan la medida.

Trátase, por ventura, de sancionar en este punto un derecho mas incontrovertible en favor de un empresario, que el que pudiese aducir, adoptándose el principio, el propietario por cuya finca ha de pasar esa misma línea, á quien se impone la enagenación forzosa, sometiendo al juicio de peritos el valor de la parte ocupada? Eso sería un absurdo.

Y aun prescindiendo de esto, tan de poca utilidad sería á la empresa de Aranjuez, única que, como he dicho antes, merece tenerse en cuenta, que, por ejemplo, el gobierno le garantizara el 6 por 100 de interés y desamortización por el capital que invirtiera en esa reforma? Logrando, como de seguro alcanzaría, una gran disminución en los gastos, encontraría además la ventaja de hacerse de un material de explotación mas moderno y menos espuesto á las contingencias que de continuo sufre el que hoy tiene en servicio. Puede que me equivoque, pero creo que la empresa no se haría mucho de rogar.

Aunque así fuera, mi convicción llega en esta parte al extremo de creer que el gobierno, lejos de perder, ganaría en facilitar á la empresa los fondos necesarios, imponiéndole la obligación de abonarle una cantidad igual al ahorro que obtuviera en la explotación del camino, con la que cubriría sobradamente el interés del dinero invertido.

Hé ahí desvanecidas unas tras otras todas las objeciones que el gobierno se ha hecho, decidiéndose en favor de la causa que abonan, por haber sin duda desconocido la importancia de los sacrificios que con ese motivo va á imponerse á sí propio y al país.

Peró veangámonos ahora á estos. Para proceder con método los dividiré en tres clases:

1.ª Perjuicios para el país en general.
2.ª Perjuicios para los pueblos comprendidos en la zona por donde pasa el camino.

3.ª Perjuicios para el gobierno.

Perjuicios para el país en general. Consisten estos en que tiene que emplear mayor número de capitales en cada obra. Esa cosa probada y admitida por los ingenieros mas acreditados de Europa, que el costo de establecimiento de un camino con dos vías, siendo estas anchas, escede en un 25 por 100 al menos al de otro de una sola estrecha; y esto, si bien puede haber alguna diferencia en la evaluación (1), es cosa clara que debe suceder, puesto que para el primero se hace preciso construir los terraplenes y obras de fábrica mucho mas anchos, siendo por precision igualmente mucho mayores los desmontes, y el aumento tan solo de un pie en tantas leguas los hace subir mucho; siendo, por último, muy considerables el tanto de las indemnizaciones á los propietarios por cuyos terrenos ha de atravesar la vía (2).

Supongamos que en este caso la diferencia sea solo de 20 por 100 (3), y para mejor calcular, fijaré el importe total (números redondos) de la línea de Aranjuez hasta el Mediterráneo en 225 millones (60 leguas á 3.800,000 rs. cada una, tipo fijado para el ramal de Alcázar de San Juan); tendremos, pues, un aumento de 41.600,000 rs. en solo ese punto, con los que podría atenderse á la construcción de otros caminos de la misma especie, ó al establecimiento y reparación de los provinciales y comunales que unirán á esta línea los pueblos comarcanos, haciéndolos participes de los inmensos bienes que produce esta clase de medios de transporte.

Perjuicios para los pueblos comprendidos en la zona por donde pasa el camino. Porque aumentado por una parte el capital necesario para su planteamiento, y creciendo igualmente por otra los gastos de explotación, suben los precios de peaje y transporte, sirviendo de rémora al desarrollo de la riqueza pública, á cuyo aumento tanto contribuyen por otro lado aquellos.

Es cosa también indudable que los gastos de explotación suben proporcionalmente á la anchura de la vía, porque las locomotoras consumen mas combustible en las anchas que en las estrechas, y el deterioro del material está igualmente en razon directa de su

(1) Algunos la hacen subir á una tercera parte, ó sea un 33 1/3 por 100. El gobierno mismo, en el proyecto de ley leído al congreso en la sesión del 6 de diciembre de 1851, fija este tipo como base de sus cálculos. Hé aquí sus palabras:

«El cálculo, en lo respectivo á las obras y las condiciones de mayor economía en las dimensiones del material, dan la diferencia que hemos indicado de una tercera parte de menos coste para una línea de una sola vía, y que esta sea estrecha. Es decir, que la de 600 podrá costar 400, y 200 la de 300; ambas 600.»

(2) El precio medio de aquellas varia mucho segun las localidades, aumentando extraordinariamente en la proximidad de las ciudades. Hé aquí lo que se calcula ha costado, por término medio, cada pie cúbico (medida de España) en algunos caminos de Inglaterra, Francia, Bélgica y Estados-Unidos de América:

		Rs.	Cént.
Inglaterra.	De Manchester á Liverpool.	39	
"	De Darlington á Skipton.	20	4
Francia.	De Saint Etienne á Lyon.	55	80
"	De Andrieu á Roanne.	16	74
Bélgica.	De Bruselas á Amberes.	20	4
Estados-Unidos.	De Providencia á Sloginton.	3	84
"	De Amboy á Candem.	6	96

(3) No la estimo en menos, porque si bien es cierto que de una vía á dos va mucho, y o sea como solo tendrá una, también lo es que las obras de arte van á efectuarse para dos.

mayor volumen y peso, así como del de los trenes que arrastran, graduándose el aumento en un 10 por 100 del total general.

Los gastos ascenden, término medio, en los caminos de Francia, á \$57,961 rs. (por legua española de 20,000 pies) (1), á que debe agregarse un 10 por 100 mas en España por el mayor costo de los combustibles y por el sueldo de los maquinistas, que por lo regular siendo extranjeros se hacen pagar mas por su trabajo: de modo que el costo por legua será de 943,757, que en 60 ascende á 56,625,420 rs. Tirase sobre esto el 10 por 100, y nos hallaremos con un aumento de 5,662,542 rs. anuales en sola una línea; cantidad que la empresa ó el gobierno, cualquiera que sea el que la explote, percibirá precisamente de los viajeros y mercancías que conduzca de un extremo al otro y á los puntos intermedios, teniendo que hacer para ello una operación aritmética que siempre redundará á cargo del público, pues en estas cuentas en que se calcula por céntimos, sucede como en las de venta al por menor de géneros y comestibles, en que el consumidor paga lo que vulgarmente se llaman los picos, que aquí, lejos de serlo, representan cantidades muy respetables.

Multiplicase, por último, esa cantidad por el número de años que pasarán hasta que tenga que renovarse en su totalidad todo el material de explotación, que no bajarán de 8 á 10 (2), y hallaremos otros 45 ó 50 millones, ó acaso el duplo ó el cuádruplo si los rendimientos no dan, como es probable, para llevarla por completo á efecto. Esto si llega á efectuarse la reducción de la vía, cosa nada extraña que no se haga por cierto, porque para hacerlo en tantas leguas se necesitara una cantidad crecida, además de la pérdida consiguiente á la interrupción del trabajo, pesando entonces indefinidamente sobre aquella un censo irredimible, cuyos réditos importarian al cabo de una centena de años la mitad ó mas de su primitivo costo.

Perjuicios para el gobierno: porque cuanto mayor sea el capital empleado, á tanto mas ascenderá lo que deberá abonar por el 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortización á las acciones que emita con este objeto. Calculando que por un número dado de años, 10, por ejemplo, no desciendan esos intereses del tipo fijado mas que un 2 por 100 (3), tendremos otro au-

mento de 2,080,000 rs. anuales, ó 20,800,000 rs. en los 10 marcados; aumento que, si en algo disminuye en lo sucesivo, será lo mas en una tercera parte.

Ahi tiene el gobierno el resultado de la poca atención con que se han estudiado estas cuestiones. Por no gastar 5, ó 10, ó 20 millones, quiero ir á la estela absurda en esta parte, que se invertirá en reducir el trozo de Madrid á Aranjuez á las dimensiones de la vía estrecha, construyendo el de Almansa de la misma manera y para un sola en las obras de arte, van á tirarse por un lado 41 millones, y á constituirse por consecuencia un gravamen anual de otros ocho millones, gravamen que, capitalizado, representa una cantidad muy superior á aquella, y eso sin tener en cuenta lo que este rédito impedirá que el desarrollo del movimiento en la línea sea tan estenso como debería ser. ¡Funesto legado que dejará á sus sucesores, por no haber querido escuchar los consejos de la prudencia!

Véase, pues, si he tenido razon al asegurar en mi carta anterior y al comenzar esta, que las cuestiones mas vitales que surgen desde el momento en que se trata de la construcción de una vía ferrada, estaban muy lejos de haber tenido en nuestro país una solución satisfactoria. La parte que en las operaciones indispensables para llevarlas á buen término es debida á la economía política y á la estadística, ha sido olvidada ó reducida á muy estrechos límites; de ahí los graves errores que dejo anotados.

Mas no serán por desgracia estos solos los que habrá que deplorar en la construcción de la línea del Mediterráneo y ramales que á ella se unan en adelante, á juzgar por los dos proyectos citados de Almansa y Alcazar de San Juan. El gobierno, á pesar de haber reconocido la conveniencia de una sola vía para todos los caminos que se construyan en España (1), hace, si no estoy equivocado, que en los antes referidos las obras de arte se efectúan para dos vías, aumentando así inútilmente las por tantos conceptos ya hoy malas condiciones económicas de la línea del Mediterráneo, en cuya construcción habrá que seguir el mismo sistema.

Esto si que por ningún estilo se comprende. Que en la cuestión de si la vía deba ser ancha ó estrecha un cálculo mal formado haya inducido á preferir aquella á esta, es cosa que puede ser explicada, si bien no tiene disculpa, porque los gobiernos están en la obligación de no equivocarse en negocios de este género, para cuya resolución tienen en su mano no solo el oír como es debido el dictamen de los hombres experimentados, sino tambien el voto del país, entregando á la discusión de las cortes y de la prensa todos los proyectos antes de realizarlos en la práctica. Pero en esta parte, cuando compromisos anteriores ni pretendidos derechos obligaban para nada al gobierno, no es fácil atinar con la causa que le haya movido á imponer este nuevo recargo á esa vía, que no bajará de 10 ó 15 millones de reales. En la prevision de un gran aumento de tráfico en esa línea no será de seguro, porque en este caso no es de cierto la del Mediterráneo la que mereciera la preferencia; antes de ella pueden contarse en cuanto á las probabilidades de un porvenir mas brillante, las de Francia y Andalucía.

Porque en el camino de Aranjuez se hayan efectuado, no solo las obras de arte, sino tambien los desmontes y terraplenes para dos vías, tampoco es creíble, puesto que eso no obliga á que se haga ahora ni luego en lo restante del camino; además que aquello no perjudica, antes bien aprovecha, aunque el trozo es demasiado largo, pues en la mayor parte de los caminos que hoy se construyen de una sola vía, y son los mas, pues la experiencia ha acreditado ser suficiente aun en países donde hay un gran movimiento (2), siempre se hacen dos en la proximidad de los puntos extremos y de las ciudades de mucho vecindario por cuyas cercanías atraviesa.

Bien quisiera antes de terminar esta carta ocuparme en el exámen de algunos otros puntos que tocan al trazado de la misma línea, no en cuanto á la parte facultativa, sino en lo que respecta á los pueblos por donde ha de pasar y al en que irá á morir á la orilla del mar, acerca de las que juzgo igualmente que no ha sido mucho mayor el acierto. Pero me he estendido ya demasiado, y no quiero, dejando aquí á pluma, molestar por mas tiempo la atención de V. y la del público. Quizá otro día lo haré.

Entre tanto, me repito de V. atento S. S. y afectuoso amigo Q. B. S. M.

Sobre la contestación que el Orden del domingo dá á nuestro artículo del día anterior en que nos ocupamos del decreto relativo á los derechos de puertas, tenemos una rectificación que hacer.

El Orden supone la afirmación por nuestra parte de que la reforma de las tarifas verificada en diciembre último, habia establecido por primera vez sobre las hortalizas, derechos de que antes estaban com-

(1) Proyecto de ley de 6 de diciembre de 1851.
(2) La única causa plausible para la construcción de dos vías, es la de que en caminos de mucho tráfico una sola puede causar, al decir de algunos, terribles desgracias al menor descuido, por el choque de dos convoyes que corran en opuestas direcciones; mas como eso no es imposible aun en caminos de dos vías, y en todos se previene esa contingencia ya hoy por la colocación á determinadas distancias de recordos de espera, y por una gran exactitud en el servicio, á que presta una poderosa ayuda el uso del telegrafo eléctrico, de ahí que generalmente la opinión se decida por los caminos de una sola vía.

Para los que no creen que esos accidentes pueden ser comunes en ambos géneros de construcción, les recomiendo la lectura del siguiente párrafo, escrito por uno de los ingenieros mas notables de la Francia, Mr. Vallée, constructor del camino de París á la frontera de Bélgica:

«Es general la creencia de que en un camino de hierro con dos vías, destinadas la una para la ida y la otra para la vuelta, nunca puede causar un convoy retardado á otro, ni chocar estos entre sí. Este es un error que conviene no dejar pisar de aqui adelante.»

En todo camino de hierro en que el tráfico es grande, hay tres clases de convoyes: 1.º, los acelerados, para viajes que se hacen en el día; 2.º, los que conducen las mercancías y son despachados; y 3.º, los que conducen las mercancías y son despachados en los gastos de tracción solo andan unos 20,000 metros. De aquí resulta que en un camino, por ejemplo el de París á Lille, todos los convoyes acelerados que salen de una de las estaciones á las doce del día, alcanzan antes de recorrer toda la línea á las tres y cuatro horas, salidos con una ó dos horas de anticipación, siendo por lo tanto necesario colocar, para evitar los choques, en distancias dadas algunos recordos con doble vía, por donde cada uno pasa solo ó se aguarda á que pase el otro; y en este caso es evidente que por el medio puede efectuarse todo el servicio con una sola vía.»

pletamente libres; es decir, que las hortalizas antes de la época referida, entraban sin pagar derecho alguno, y que á contar desde ella, satisfacían todos los que ahora han sido suprimidos.

He aquí el párrafo del Orden:
«Pero á vuelta de esta manifestación, el periódico de la mañana supone equivocadamente que el ministerio actual estableció los derechos que al presente se suprimen. Este es un error que puede ser nuestro colega. El gabinete Bravo Murillo no publicó los decretos sobre hortalizas; lo que hizo fué modificarlos ligeramente.»

La que nosotros hemos dicho ha sido lo siguiente:

«Respecto á las hortalizas, que es el grande argumento que alega el Orden en favor del espíritu liberal que preside á las disposiciones del decreto que nos ocupa, se ha olvidado sin duda que no hace mucho tiempo el gobierno fué quien agravó de tal modo los derechos, que dió lugar á las escenas lamentables que todos saben, y á las coaliciones de los labradores de Valencia y otros puntos. El gobierno, aunque tarde, ha conocido su error, y después de haber subido los derechos, ahora los suprimen. Las razones que el gobierno alega al efecto, son buenas y convincentes. Pero ¿has ignorado acaso cuando hace seis meses aumentó los derechos sobre las hortalizas? Es imposible. ¿La sabas? Indudablemente. Mas entonces, ¿por qué tomó una resolución contraria á la que la razon prescribía? ¿por qué en vez de suprimir por completo como hace ahora, agravó el impuesto, es decir, le creó en parte?»

Ningún derecho puede aumentarse, agravarse, subirse ó crearse en parte sin que exista ó se halle creado en parte de antemano. El error, pues, y la equivocación son de nuestro colega, que por lo visto nos ha refutado sin leerlos; cosa muy cómoda para salir del paso, pero que no deja de tener sus inconvenientes.

Al insertar en nuestro número del 22 del mes último un artículo del *Despertador Montañés* sobre el camino de hierro de Santander á Alar y su prolongación á Palencia, Valladolid y Burgos, le hicimos preceder de algunas indicaciones que no podían menos de resentirse de limitadas y ligeras, porque ni teníamos datos bastantes para juzgar á la empresa en sí misma, ni para apreciar los medios con que la compañía concesionaria contaba para realizar sus pensamientos. El respeto que debemos al público y á nosotros mismos, nos hizo acaso escusativamente tímidos, y, francamente, confesaremos que después de tantos desengaños no nos atrevemos á creer, como el *Despertador Montañés* aseguraba, que la compañía concesionaria contase con la imponente suma de 500 millones de reales que calculábamos próximamente necesarios para la completa ejecución de su pensamiento. Hoy, en vista de los datos que la bondad de nuestros amigos nos ha facilitado, podemos asegurar que la compañía cuenta efectivamente con los fondos necesarios; pero desgraciadamente esta noticia satisfactoria viene acompañada con la sospecha de que se prepara una vigorosa oposición contra la prolongación del camino hasta Valladolid y Burgos, cuyos planos, memorias y presupuestos han sido presentados ya en el ministerio de fomento, en cumplimiento de las condiciones con que fue hecha la concesión provisional. Confíase, sin embargo, en que esta oposición cederá, y antes de ocuparnos de ella, como pensamos hacerlo otro día, consideramos mas útil para el público darle á conocer antes el costo y pormenores de la empresa.

Confundida en una toda la línea desde Santander á Palencia, Valladolid y Burgos, se halla calculado su costo y ajustada su construcción en 284 millones de reales, incluso los que se calcula costará evitar los planos inclinados entre Reinos y Santander. No anduvimos nosotros muy lejos de la verdad al calcular próximamente necesarios 300 millones para la ejecución de todo el proyecto, y no se extrañará tampoco que hasta no habernos asegurado de que la compañía contaba con aquella suma, hubiésemos dudado de lo que el *Despertador Montañés* aseguraba. Jamás empresa alguna reunió entre nosotros tan considerable capital; por el contrario, muchas se desgraciaron por no haber podido realizar sumas inmensamente mas pequeñas.

Pero con todo, no nos hacemos ilusiones: mucho es haber conseguido reunir un capital tan grande, pero lo principal no es esto solo; lo principal está en que el objeto en que se proponen invertirlo sea útil y conveniente para el país, y lucrativo para los que lo faciliten. El hecho solo de haberse reunido un capital tan considerable predispone desde luego á considerar útil, conveniente y lucrativo el objeto, principalmente cuando este capital viene en su mayor parte del extranjero, no á emplearse solo en la construcción recibiendo inmediatamente su reembolso, sino comprometiendo en los resultados de la explotación del camino de hierro, y corriendo todos los riesgos de los accionistas comunes y ordinarios. Los ingleses que han contratado la construcción de toda la línea, traen nada menos que la enorme suma de 176 millones de rs., 108 como adelanto reembolsable en 45 años, 68 como accionistas. Claro es que si la empresa no ofreciese un próspero resultado, si no contasen con que este camino está llamado á producir un gran movimiento, gente tan práctica, tan conocedora de estos negocios como los hijos de Albion, no vendría á comprometer en ella su crédito y su fortuna. Porque, preciso es que sepa el país que Mr. Mould y los demás que en unión con él han contratado la construcción de estas líneas, tienen crédito y fortuna que perder, adquirido en obras de mayor importancia ejecutadas en su mismo país, y por las que han merecido singulares distinciones, una de las cuales, destinada á Mr. Mould, figuraba en la exposición universal de Londres.

Debemos insistir tanto mas en este punto, cuanto que algunos rumores de desconfianza llegaron hasta nosotros desde un punto de donde menos debieran esperarse, y seguros como estamos de su falsedad, creemos hacer un servicio al país combatiéndolos, pues que si llegasen, aunque completamente falsos, á circular sin correctivo, bastarían por sí solos á dar en tierra, no ya á una empresa naciente, sino con la mejor y mas sólidamente organizada. Pero aparte de las circunstancias particulares de crédito y fortuna de Mr. Mould y sus compañeros, por si

solas superiores á toda clase de rumores, las condiciones mismas con que se han obligado á construir toda la línea de Santander á Palencia, Valladolid y Burgos, excluyen hasta la posibilidad de que por su parte puedan tener nunca interés en faltar á su compromiso. De todas las obras que ejecuten solo recibirán en metálico, previas las verificaciones que los reglamentos de administración pública exigen, cinco dozavas partes, y las siete restantes en obligaciones de la compañía amortizables en 45 años, y en acciones de la misma, que no tendrán valor ninguno si el camino no llegase á concluirse. ¿Qué podrían ganar los constructores en no cumplir sus compromisos y dejar por concluir el camino? De buena fe no puede abrigarse semejante desconfianza.

Mas no bastan, ciertamente, todas estas consideraciones para demostrar la utilidad y conveniencia de esta empresa; los cálculos de la compañía y de los constructores pudieran salir fallidos, y no sería prudente fiar á ellos solos los intereses públicos, por mas que por la manera especial con que se han reunido los capitales, no puede menos de considerarse unidos en el caso presente unos y otros intereses; pero aun fuera de estos, estudias en sí mismas las líneas proyectadas y con relacion á la riqueza y necesidades del territorio que atraviesan, no puede menos de tenerseles como altamente útiles y convenientes.

El primer efecto de los caminos de hierro es acortar las distancias por medio de la velocidad, si bien generalmente esto no se consigue sino á espensas de una mayor longitud que en los caminos ordinarios. Las líneas de Santander á Palencia, Valladolid y Burgos, á la vez que por la velocidad, acortan tambien el número de leguas que se atraviesan para comunicar entre estos cuatro puntos: para hacer este viaje, si no estamos equivocados, se corren hoy 91 leguas, que se sirven con solo 59 de camino de hierro, segun lo demuestran los planos presentados en el ministerio de fomento. Esta economía inmensa de tiempo y de dinero, á la par que la conveniencia del pensamiento, justifica la inteligencia con que el ingeniero Mr. Wissog ha acertado á desenvolverle. El gran costo de los caminos de hierro, lo difícil y dispendioso de su explotación aconseja no multiplicar las líneas, sino por el contrario centralizarlas de manera que con el menor número de leguas de construcción se pongan en comunicación el mayor número de pueblos ó centros productores. Esta importantísima condición económica la satisface cumplidamente el proyecto que nos ocupa. Con 59 leguas de camino de hierro se consigue poner en comunicación recíproca las principales capitales de Castilla la Vieja, Palencia, Valladolid y Burgos con el primer puerto del Océano Cantábrico, que es al mismo tiempo una de las primeras plazas comerciales del reino. Ninguna otra línea puede resolver en Castilla este problema con mayores ventajas, porque á la vez que se centraliza, por decirlo así, casi en una sola línea la comunicación directa de estas cuatro capitales, hay entre ellas la independencia necesaria para que el transporte de cada una de ellas no sea gravado con el exceso que pudiera exigir el de las demás: circunstancia que tambien es preciso no perder de vista, porque si las condiciones con que se verifica la centralización ó reunion en una sola línea de la comunicación de varios puntos producen un recargo en el transporte de algunos de ellos, esta reunion será un mal que neutralizará en parte las ventajas del camino de hierro. Nada ó muy poco importará que el transporte se pueda hacer á buenas condiciones hasta Alar y vice-versa por ejemplo, si las que se imponen para llegar á Palencia, Valladolid ó Burgos, centros de producción y de consumo, son tales que destruyen los buenos efectos de las primeras, porque en último resultado no producirá el camino todos los beneficios que debían esperarse.

Este inconveniente gravísimo con que se ha tropezado en otros países por la poca meditación con que se ha estudiado tan delicada cuestión, debe hacernos muy cautos para no caer en ellos, dejando aisladas ó cortadas las líneas de caminos de hierro en puntos lejanos de los centros de producción y de consumo. ¿Qué resuelve, por ejemplo, el camino de Santander á Alar, aislado ó cortado en este último punto? Muy poca cosa para la producción y el consumo de Castilla: facilitará y abaratará el transporte entre uno y otro punto; pero por lo demás, el interior de Castilla apenas sentirá los resultados que tiene derecho á esperar de la riqueza de su suelo. La vía misma de hierro no tendrá el alimento necesario á los medios de transporte de que puede disponer, porque estará siempre sujeta á los medios escasos y pesados con que hoy se hace el transporte por las vías existentes. Y cuando estas, por las condiciones á que están sujetas, se interrumpen por mas ó menos tiempo, ¿en qué se ocupará el camino de hierro de Alar á Santander? Otro día nos ocuparemos de esta cuestión, que nos parece digna de estudiarse.

No publicamos hoy *Exámen de la prensa* por falta de espacio y no privar á nuestros lectores del decreto importante que publica la *Gaceta* de hoy, sobre la concesión del camino de hierro de Madrid á Irún, y que insertamos en su lugar correspondiente.

ISLA DE CUBA.

Por el vapor de S. M. el *Caledonia*, que acaba de llegar á Vigo procedente de la Habana, de donde salió el 4 de junio, hemos recibido nuestra correspondencia de aquella isla; las noticias que teníamos por vías indirectas alcanzaban al 30 de mayo. El *Caledonia* ha traído una travesía bastante larga y doblemente de lamentar en las presentes circunstancias, cuando se aguardaban con la mayor ansiedad noticias para saber el fundamento que tenían las que habian circulado durante estos dias en Madrid acerca de nuevas expediciones de piratas que se preparaban á invadir la isla. Parece que se han confirmado, por desgracia, esas noticias. Algunas de las demas que hemos recibido son ya conocidas por lo que hemos publicado en estos dias. Entre las últimas recordaremos las relativas á las exposiciones de bellas artes, industria y ganadería verificadas en la Habana durante el

mes de mayo, bajo los auspicios de la real sociedad económica; de algunas otras haremos mención brevemente.

El nuevo capitán general, conforme sin duda con el pensamiento de su antecesor, habia dispuesto que el 5 de junio tuviese efecto la subasta para el establecimiento de líneas telegráficas electro-magnéticas, debiendo verificarse en los términos anunciados el 2 de abril anterior. La ya indicada falta de caminos y de toda clase de telégrafos, hace sin duda importante y hasta indispensable esa mejora. Parece haber merecido igual conformidad por parte del señor general Cañedo la organización dada á la policía por el señor general Concha, y cuyos buenos resultados consideramos fuera de duda, puesto que vemos nombrado segundo jefe de ese cuerpo al comandante de infantería D. Juan Merás, sobre cuyo nombramiento dice un diario de la Habana, «que parece destinado á facilitar y robustecer la acción de aquel instituto.» En igual caso creemos se halla el proyecto de conducción de aguas á la capital, cuyos trabajos preparatorios, encomendados ya á una comisión científica, se hallaban en buena parte terminados. Trátase de uno de los proyectos mas importantes, no solo para el mejor abastecimiento, sino para la mayor salubridad de la Habana, á cuyos habitantes interesa tanto mas, cuanto el servicio que les presta el acueducto de Fernando VII es ya bajo muchos aspectos insuficiente. Continúa asimismo en ejercicio la comisión superior de policía urbana, organizada en el año anterior, y á cuya actividad, celo é inteligencia debe la ciudad mejoras de mucha consideración.

Habia sido nombrado teniente gobernador de la villa de Cien-fuegos el coronel D. Juan Antonio Reyes, primer jefe durante algunos años del regimiento de Isabel II; y el comandante Sr. Ceballos, que desempeñaba interinamente aquel destino, habia pasado á la tenencia de gobierno de Villa-Cara. Venimos tambien que por ausencia del Sr. D. Joaquín Campuzano, secretario de la superintendencia general, habia sido nombrado para desempeñar este empleo interinamente D. Anastasio de Orozco, asesor de la intendencia de Puerto-Príncipe. Parece que el señor Campuzano viene á la península y se ha embarcado en el *Caledonia*, buque en que salía tambien el brigadier de artillería Sr. Herrera Dávila.

Por último, las operaciones en frutos se hacían en el mercado eran bastante activas, sobre todo en azúcares, cuyos precios podrá ver el lector en la revista comercial que del *Diario de la Marina* copiamos en otro lugar.

El *Faro de los Tribunales*, partiendo de la base del aumento de negocios que diariamente se agolpan en la fiscalía del supremo tribunal de justicia, en las de las audiencias del reino, y especialmente en la de Madrid, aconseja el nombramiento de un promotor de término en cada una de las fiscalías del tribunal supremo de la audiencia de Madrid, y otro de ascenso para las demas del reino, que disfrutaban el carácter de secretarios de los elevados funcionarios que las dirigen, los ausilian en lo gubernativo desempeñando ciertos trabajos de menos importancia, tales como la correspondencia con los subalternos, el exámen y reunion de antecedentes relativos al personal, la conservación y clasificación del archivo, la formación de estados y otros asuntos de esta índole que embarazan notablemente á los fiscales de S. M.

El parlamento inglés se ha cerrado el día 1.º. Manana recibiremos el discurso que con este motivo ha pronunciado S. M. la reina de la Gran-Bretaña el cual traduciremos íntegro.

El 3 de este mes debia salir la corte de Londres para Osborn-house, en la isla de Wight, donde la reina y el príncipe Alberto pasarán algunos dias, trasladándose después á la residencia real de Escocia.

JUNTAS GENERALES DE GUIPÚZCOA.

Por el correo de anoche recibimos la lista de los señores diputados generales nombrados para el gobierno de aquella provincia en el próximo año. Foral en la primera junta general celebrada en la M. N. y L. villa de Tolosa el día 2 de julio de 1852.

Hela aquí:

Diputados generales en ejercicio.

Diputado general en ejercicio, el Sr. D. Francisco José de Olazábal; diputado general adjunto primero, el Sr. D. Eustaquio de Amilibia; diputado general adjunto segundo, el Sr. D. Buenaventura Larrea.

Diputados generales de tanda y partido.

San Sebastian. Diputado general, el Sr. D. Joaquín de Mendizábal.

Su adjunto: el Sr. D. Ramon de Serres.

Tolosa. Diputado general, el Sr. D. Juan Ramon de Artea; su adjunto, el Sr. D. Meliton de Ramery.

Azpeitia. Diputado general, el Sr. D. Agustín de Irujo; su adjunto, el Sr. D. Rafael de Zizanol.

Azcoitia. Diputado general, el Sr. D. Esteban Hurtado de Mendoza; su adjunto, el Sr. D. Miguel Maria de Alcaibar.

Primer partido. Diputado general, el Sr. D. José Maria de Sein; su adjunto, el Sr. D. José Maria de Iriarte.

Segundo partido. Diputado general, el Sr. D. Pedro Francisco de Larrañaga; su adjunto, el Sr. don Santiago de Sasiainbarrena.

Tercer partido. Diputado general, el Sr. D. Juan José de Uñeta; su adjunto, el Sr. D. Ignacio de Alzola.

Cuarto partido. Diputado general, el Sr. D. Cayetano de Romero; su adjunto, el Sr. D. Antonio Nicolás de Araquistain.

La junta, queriendo dar una prueba del profundo sentimiento de que se halla poseída, con motivo del fallecimiento de la señora esposa de D. Ramon de Larrañaga, y del hijo de D. Vicente de Artazcos, diputado general y primer adjunto en ejercicio, ha aprobado la determinación adoptada por el señor alcalde de la villa de Tolosa de suspender los regocijos públicos que estaban dispuestos para ayer, primer día de juntas, con motivo de la reunion del consejo provincial, y nombrado una comisión presidida por el señor corregidor político, para manifestar al Sr. Larrañaga la dolorosa impresion que ha causado al congreso la pérdida de su joven y virtuosa esposa.

Nuestro corresponsal de Bayona nos escribe con fecha del 2 de julio lo siguiente:

«Segun tengo prometido á Vds., procurar tenerles al corriente de las novedades que conozca pueden interesar á los lectores de su apreciable periódico: por ahora muy poco podré decirles, pues la política está abandonada en los departamentos. Acabo de hacer una escursión en los del Mediodía, y en todos ellos hay mucha tranquilidad. El gobierno de Luis Napoléon les es mucho menos odioso de lo que algunos suponen, y no hay duda de que se ocupa con mucha actividad en promover el desarrollo de los intereses materiales. Nada se dice por ahora del imperio; es indudable que este vendrá; pero la época, los sucesos y la conducta de los soberanos del Norte han de decidir cuánto. Las conferencias para tratar de los límites de nuestras fronteras han sido interrumpidas de nuevo por

las dificultades que á cada paso surgen. Los franceses no quieren, á lo que parece, reconocer otras que las conquistadas por el abuso y por la tolerancia de nuestros gobiernos. Se esperan instrucciones para empezar de nuevo. Mientras tanto, nuestro territorio es invadido por el ganado francés, originándose de aquí cuestiones diarias.

La estación de los baños ha empezado, y todos los días llegan las diligencias llenas de viajeros. La señora condesa de Torono, la de Torrejón, el marqués de Santiago, el general Zabala y otras muchas personas de Madrid están ya en este pintoresco país, y se espera mucha más gente, pues no hay ya ni una casa, tanto en Biarritz como en estos alrededores, que no esté alquilada. Reina gran animación, y los comerciantes hacen grandes surtidos, seguros de que nuestros españoles les dejarán muy pronto vacías las tiendas. No podemos menos de llamar la atención de nuestros compatriotas hacia el gran almacén del célebre cabecilla faccioso Manco, que es el de mas gusto de Bayona, y el *rendez-vous* de todos los españoles, sin distinción de partidos, que van á ver al célebre guillotino, manejando ahora el metro en vez de la espada. Hace pocos días admirábamos en su casa dos magníficos caballos andaluces, que uno de nuestros grandes de España ha mandado de regalo á Cabrera.

El marqués de Albaída, que hace tiempo estaba en esta, ha recibido orden de internarse en Francia ó ir al extranjero. Ha tomado este último partido, y ha salido para Bélgica.

Segunda edición.

MADRID 6 DE JULIO.

La Gaceta publica el parte telegráfico siguiente: «San Ildefonso 5 de julio de 1852, á las diez y tres cuartos de la mañana.—El Excmo. Sr. presidente del consejo al Excmo. Sr. ministro de la gobernación.

En este momento, que son las diez y veinte minutos, han llegado SS. MM. la reina y el rey sin novedad.»

La Gaceta publica hoy un real decreto concediendo la construcción del camino de hierro desde Madrid á Iru, por Valladolid, Palencia, Burgos y Bilbao, á D. Federico Vitoria de Laca y á D. José de Arrieta y Mascarua.

Hé aquí este importante documento, el cual está precedido de un largo preámbulo que publicaremos mañana:

Real decreto.

Atendiendo á las razones que me ha expuesto mi ministro de fomento, y de acuerdo con el parecer del consejo de ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede definitivamente la construcción del camino de hierro desde Madrid á Iru, por Valladolid, Palencia, Burgos y Bilbao, que por concesión provisional de 16 de agosto de 1845 fué adjudicado á D. Federico Vitoria de Laca y á D. José de Arrieta y Mascarua, en nombre y representación de la diputación general de la villa de Bilbao y de las demás corporaciones y personas que son representantes, y á cuya empresa se declaró en real decreto de 6 de agosto del año próximo pasado con derecho á la subvención del 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortización, con arreglo á la ley de 20 de febrero de 1850.

Art. 2.º Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al gobierno para designar las épocas y las secciones por donde deba comenzar la construcción, se aprueba el convenio de cesión hecho entre la empresa concesionaria de este ferrocarril y D. José de Salamanca, en Vitoria, á 4 de junio último, á virtud del cual D. José de Salamanca se sustituye como cesionario de la referida empresa en la parte de línea comprendida desde Madrid al Ebro por Valladolid, Palencia y Burgos.

Art. 3.º En su virtud se declara á D. José de Salamanca concesionario de la parte de línea desde Madrid á Miranda de Ebro por Valladolid, Palencia y Burgos, con los mismos derechos que la empresa primitiva.

Art. 4.º A la empresa concesionaria primitiva de Bilbao se le otorga concesión definitiva para la parte de línea desde el Ebro á Iru por Bilbao.

Art. 5.º Se aprueba la propuesta hecha por el cesionario D. José de Salamanca para la construcción, por cuenta del estado, de la parte de línea que se comprende desde Madrid al Ebro, pasando por Valladolid, Palencia y Burgos.

Art. 6.º El estado pagará al constructor D. José de Salamanca, á razón de 3.800.000 rs. vn., en obligaciones de ferrocarril, por cada una legua de 20.000 pies, de las comprendidas entre Madrid, Valladolid, Palencia y Burgos; no comprendiéndose en este precio el coste del túnel ó túneles, si llegaran á ser necesarios en esta parte de línea desde Madrid á Burgos por Valladolid y Palencia. Pagará también el estado al mismo constructor á razón de 4.500.000 reales, en las mismas obligaciones de ferrocarril, por cada una de las leguas, también de 20.000 pies, que resulten entre Burgos y Miranda de Ebro, en cuyo precio se comprende el coste del túnel ó túneles que puedan ser necesarios en esta sección desde Burgos al Ebro.

Art. 7.º El estado reconocerá un valor capital de 5.500.000 rs. en cada una de las leguas desde el Ebro á Iru por Bilbao, para el efecto de la garantía del interés de 6 por 100 y 1 por 100 de amortización ofrecido á esta empresa para la totalidad de la línea por real decreto de 6 de agosto ya citado.

Art. 8.º En los precios de 3.800.000 rs., 4.500.000 rs. y los 5.500.000 rs. de que hablan los dos artículos anteriores, se comprenden todos los valores del camino, como explanación, obras de arte, material fijo y de explotación, estaciones y otro cualquiera.

Art. 9.º Por consecuencia de lo dispuesto en los artículos anteriores entiende y declara: primero, que el estado adquiere la propiedad y explotación del camino de hierro desde Madrid al Ebro por Valladolid, Palencia y Burgos, que ando sin efecto para con el cesionario D. José de Salamanca la oferta de la subvención de intereses y amortización hecha para la totalidad de la línea á la empresa primitiva; segundo, que la empresa concesionaria de Bilbao conserva la propiedad y explotación de la parte del camino desde el Ebro á Iru por Bilbao, quedando obligada á poner á la disposición de la empresa primitiva la construcción y explotación, y conservando á su favor la garantía del 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortización correspondientes solo á estos capitales, con las demás condiciones de disfrute propias de esta clase de concesiones, las cuales se expresan en la real cédula de privilegio que se expide con esta misma fecha á su favor, por separado de este real decreto y como consecuencia de él.

Art. 10.º Así D. José de Salamanca, en la parte de línea de que es cesionario, y cuya construcción toma á su cargo, como la empresa de Bilbao en la sección que se reserva, establecerán un servicio de telegrafo eléctrico para uso del gobierno, con tres hilos por lo menos, y las demás condiciones facultativas que se espresan en su pliego correspondiente. El coste del telegrafo eléctrico en toda la línea se declara comprendido en los precios convenidos que espresan los arts. 6.º y 7.º de este decreto.

Art. 11.º Para pagar al cesionario D. José de Salamanca el importe de la construcción que toma á su cargo, el gobierno creará y emitirá obligaciones de ferrocarril con el interés de 6 por 100 y uno por 100 de amortización, á medida que sean necesarios para el pago de las obras, dando cuenta á las cortes de las emisiones que verifique.

Art. 12.º El gobierno concederá á esta empresa: primero, los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias; segundo, el beneficio de vecindad para el aprovechamiento de

leñas, pastos y demás de que disfruten los vecinos de los pueblos del tránsito, para los empleados y trabajadores de la empresa, y para las necesidades de las obras y caballerías y otros animales empleados en ellas; tercero, la facultad de abrir zanjas, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, de yeso, de ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos libremente en los terrenos públicos, y mediante previo aviso al dueño del terreno ó á quien le represente, é indemnización de daños en lo de propiedad particular; cuarto, la facultad de cortar y extraer de los montes del estado por su valor en tasación, y previos los trámites de las ordenanzas é instrucciones del ramo, las maderas necesarias para la construcción del camino y sus edificios; quinto, la exención de derechos de aduanas, la de portajes y de arbitrios de puertas por la entrada y tránsito de los efectos del material, carruajes, caballerías y personas destinadas á las obras de los caminos de hierro.

Art. 13.º Serán garantía de las obligaciones de ferrocarril de este camino: primero, la responsabilidad general del estado; segundo, el mismo camino que se trata de construir, para el capital; tercero, los productos de la explotación, para los réditos y amortización; cuarto, los recursos y cooperación que se han obligado á dar las diputaciones provinciales en nombre de las provincias directamente interesadas, auxiliadas por sus colindantes, cuyos recursos y cooperación habrán de ser equivalentes por lo menos á la mitad del efecto que resulte entre los productos líquidos del camino en explotación, y el interés del 6 por 100 que corresponde á las obligaciones con que el estado ha de pagar al cesionario Salamanca, en un caso, y garantizar á la empresa primitiva en otro.

Art. 14.º Por real decreto de esta fecha, se pide por el ministerio de la gobernación, se autoriza á los ayuntamientos de las provincias indicadas para la venta de las fincas de propios que designen. El producto de las ventas así verificadas se invertirá forzosa y exclusivamente en la adquisición de obligaciones de este ferrocarril. Estas obligaciones ingresarán en los fondos municipales en lugar de los bienes vendidos de que procedían.

Art. 15.º El importe de la suscripción de la provincia para cubrir su responsabilidad al déficit del interés de que habla el párrafo 4.º del art. 13, se repartirá por la diputación á los pueblos sobre la base ó bases elegidas, y se cubrirá por los pueblos, bien repartiéndolos entre los contribuyentes, si éstos se avienen, bien con arbitrios ya establecidos, ó que se establezcan con sujeción á instrucciones, ó bien con su haber de intereses por las obligaciones de ferrocarril que posean.

Art. 16.º Si por causa que sea imputable al empresario no se concluyese el camino en el término señalado, el Estado, la concesión, y la empresa perderá el depósito, quedando este á beneficio de las obras. El gobierno podrá prorrogar los plazos si lo juzgare conveniente y equitativo.

Art. 17.º La declaración de caducidad la hará el gobierno, previo expediente instructivo y oída la sección del consejo real. Contra esta declaración podrá intentarse la vía contencioso-administrativa ante el consejo real en el término de un mes.

Art. 18.º Declarada la caducidad, el gobierno sustituirá la concesión anulada, rehabilitándola para este efecto. La subasta se verificará sobre el tipo de las dos terceras partes del valor en tasación de lo construido por la empresa que caducó; si faltare licitador, se rebajará el tipo á la mitad de este valor; y si todavía faltare, se subastará sin tipo de valores al mejor postor. El gobierno podrá adquirir la subasta con preferencia mejorando la postura en un decimo.

Art. 19.º En la línea general del ferrocarril de que se trata se considerarán dos aprovechamientos: el de peaje, que consiste en la retribución que ha de exigirse por el uso del ferrocarril y el de transporte, que consiste en el tanto de conducción por persona ó efectos.

Art. 20.º Las tarifas de peaje y transporte serán las mismas en ambas secciones de esta línea, esto es, desde Madrid al Ebro, y desde el Ebro á Iru.

Art. 21.º El gobierno dispondrá los pliegos de condiciones de todos géneros, reglamentos de intervención y demás instrucciones, con arreglo á las cuales se haya de verificar la construcción y explotación.

Art. 22.º El gobierno podrá llevar por sí, ó dar en arrendamiento, la explotación de la parte de este camino desde Madrid al Ebro cuando se abra al tráfico, dictando las instrucciones del caso, que habrán de someterse á mi real aprobación.

Art. 23.º La empresa de ambas secciones, y en su nombre y con su autorización el cesionario D. José de Salamanca, se obliga á realizar la construcción de toda la línea desde Madrid á Iru, á saber: en tres años la sección correspondiente de Madrid al Ebro, y en cuatro hasta Iru, á contar desde el día en que se comunicare á la empresa la aprobación de los planos, así como á empezar los trabajos á los 15 días después que se le haga saber haber sido aprobados los planos correspondientes á cualquiera de las secciones.

Art. 24.º Las liquidaciones y pagos de las obras por el gobierno se verificarán por trimestres, á virtud de certificaciones de obras expedidas por los ingenieros del estado, inspectores de ellas. En los mismos términos se reconocerá y satisfará el interés de los capitales invertidos en los trabajos desde el Ebro á Iru.

Art. 25.º Las condiciones facultativas de la construcción se fijarán por el gobierno, oyendo á la empresa. El material de explotación, así en cuanto á su cantidad como á su calidad, será para cada una de las dos secciones de la línea general igual al de otras líneas ó secciones de las mismas distancias que estas en el extranjero, señaladas por el gobierno, oyendo á la empresa.

Art. 26.º La empresa concesionaria en el banco español de San Fernando ó en el tesoro público, á su voluntad, y dentro de los ocho primeros días de haberse comunicado este decreto, un depósito de 15.000.000 de rs. vn. en dinero efectivo, ó en acciones de caudales comunes ó de ferrocarril. Si el depósito se constituye en metálico y en el tesoro, este abonará por él el 6 por 100 de interés anual.

Art. 27.º Los 15.000.000 que se fijan en el artículo anterior como depósito general para toda la línea, se entienden subdivididos en la forma siguiente: los diez como correspondientes á la sección de Madrid al Ebro, y los cinco restantes á la otra sección del Ebro á Iru.

Art. 28.º La empresa recibirá como valores del gobierno, en parte del pago que este deba hacerle, el importe de los terrenos y material con que, como recursos de cooperación con el gobierno, contribuyen las provincias, tasado todo de conformidad entre el gobierno y la empresa.

Art. 29.º El gobierno dará cuenta á las cortes del presente decreto.

Art. 30.º El ministro de fomento queda encargado de su ejecución.

Dado en palacio á cuatro de julio de mil ochocientos cincuenta y dos.—Está rubricado de la real mano.—Refrendado.—El ministro de fomento, Mariano Miguel de Reynoso.

CORREO ESTRANJERO.

FRANCIA.

Los periódicos de París que hemos recibido anoche, no traen ninguna noticia de interés. Las correspondencias de esta capital no se ocupan de otro asunto más que de la fusión entre las dos familias de la casa de Borbon. Nuestros lectores conocen ya todos los pormenores de las conferencias que sobre este asunto han tenido lugar en la residencia de Claremont. No ignoran tampoco que los príncipes de Orleans habían convenido en visitar este verano al conde de Chambord. Todas estas noticias vienen confirmadas en las correspondencias que nos referimos.

El 30 de junio se celebró en París el banquete

de los diputados bonapartistas: asistieron á él las dos terceras partes del cuerpo legislativo, y al finalizar se dió un entusiasta viva á Luis Napoleón. Con este banquete han querido los amigos del Eliseo estrechar los lazos muy flojos ya entre el cuerpo legislativo y el presidente de la república; pero contra él protestan los últimos actos y la actitud de la asamblea. Esta ha sido tal, y el discurso del conde Montalembert produjo en ella tan inmenso efecto, que se ha prohibido á todos los liberos de Francia vender su discurso, y que para el próximo año se anuncia ya que no se publicarán las sesiones de la asamblea.

Sin embargo, tal es la fuerza de la opinión en nuestra época, que el consejo de estado se ha visto obligado á aceptar la modificación hecha por el cuerpo legislativo en el capítulo de las dotaciones del senado. Este discute ahora las leyes que ha votado el cuerpo legislativo. El presidente de la república asistirá á la inauguración del ferrocarril de Strasburgo.

Las sociedades secretas se aumentan considerablemente. En algunos departamentos del Mediodía, sus afiliados ascienden á muchos miles. En otros del Norte se sabe también que van cundiendo en gran número.

ALEMANIA.

Los periódicos de Hamburgo anuncian que el rey de Dinamarca ha nombrado una comisión para que presente un proyecto de revisión de la constitución danesa. La constitución actual se promulgó en 1848. Se estableció cuando los ducados de Schleswig Holstein estaban en completa revolución y habían proclamado su independencia; así es que no se había redactado sino en consideración solo á Dinamarca. Hoy que los ducados han vuelto á la obediencia y que importa extender á aquellas provincias los beneficios de la ley fundamental de la monarquía, la revisión era una cosa absolutamente necesaria.

El nuevo enviado prusiano en Viena, Sr. Bismarck, salió para Buda con objeto de presentarse al emperador, lo cual tuvo lugar el 24 de junio por medio del Sr. Buol, ministro de negocios extranjeros de Austria. Pero según asegura una correspondencia de Viena, el Sr. Bismarck no lleva la misión de hacer nuevas proposiciones al emperador sobre la cuestión aduanera, como habían dicho algunos periódicos. La presentación del enviado prusiano ha sido más que el cumplimiento de un uso diplomático.

El viaje del emperador por Hungría, parece que debe prolongarse hasta el 15 de agosto. Del 15 al 19 de julio recorrerá el joven soberano las fronteras militares, y del 20 del mismo mes al 5 de agosto visitará la Transilvania.

Según las últimas noticias recibidas de Berlín, se consideraba la posición de la Prusia en la cuestión aduanera mejor que nunca. Parece que no se temía ya que la actitud de los miembros ligados de Darmstadt pudiese producir la disolución del Zollverein, y se creía que el nuevo congreso aduanero que, según se ha anunciado, debe reunirse próximamente en Viena para ratificar el tratado de Darmstadt, llegaría á conseguir el resultado deseado.

El 28 de junio se presentaron á la dieta germánica los dos proyectos de ley federal sobre la imprenta, que han formulado la comisión de hombres especiales nombrada por la misma dieta con este objeto.

INGLATERRA.

Los periódicos de Londres hablan de una colisión alarmante que ha tenido lugar en Stockport entre los católicos y protestantes de aquella ciudad, á consecuencia, según parece, de la proclama real contra las procesiones. A pesar de lo en que ella se dispone, los católicos de la ciudad quisieron mostrarse en procesion por las calles, pero sin llevar mas emblemas que sus grandes cruces. Una multitud de irlandeses había concurrido de las ciudades vecinas para tomar parte en esta demostración, que no obstante se celebró con el mayor orden, permaneciendo el resto de la población simplemente espectadora de aquella ceremonia.

Pero al día siguiente se promovió una cuestión en una taberna de la ciudad entre un inglés y un irlandés; este afirmaba que los católicos continuaban llevando sus cruces en público, á pesar de la ley: de la cuestión resultó una riña, en la que el inglés quedó victorioso; pero el irlandés, al retirarse, le amenazó con tomar venganza al día siguiente.

En efecto, en la tarde de este día, habiendo sido atacados muchos ingleses por los irlandeses, se trabó un combate en regla, rompiendo los católicos todos los cristales de la casa de un cirujano y de la iglesia protestante. Al cabo de algún tiempo, los ingleses, reunidos en bastante número, empezaron á tomar la ofensiva; y después de haber demolido y saqueado todas las casas de los irlandeses, fueron á atacar las dos capillas católicas, destruyéndolas todo, libros, púlpito y altar, y concluyeron por poner fuego á los edificios, echando en él la biblioteca y los muebles de un eclesiástico adicto á la capilla. Un número considerable de agentes de policía especiales fueron llamados á prestar juramento por los magistrados, que estuvieron reunidos en sesión toda la noche. A la mañana siguiente pidieron auxilio de fuerza armada, y adoptaron varias medidas para poner fin al desorden. Mas de ciento veinte prisioneros, irlandeses en su mayor parte, y casi todos heridos, fueron conducidos á la policía.

A las dos de la tarde había ya muerto uno de resultas de sus heridas. Sin embargo, á excepción de dos heridos de bastante gravedad, la mayor parte de las heridas son leves, son contusiones causadas con palos, pedruzcos de muebles, etc., que han servido de armas en la refriega. El interior de la capilla y la casa del sacerdote no presentan mas que un montón de ruinas.

A las tres de la mañana se había restablecido el orden. Los magistrados seguían en sesión; se había estacionado un cuerpo de tropas delante de la casa de la justicia, y varias patrullas recorrían la ciudad.

SUIZA.

El gran consejo del Valais, que había de reunirse por el 30 de junio, debía ocuparse del resultado de la votación que tuvo lugar el 20 del mismo mes sobre la revisión de la constitución; en seguida dictaría un decreto arreglando el modo con que debían nombrarse los diputados para la asamblea constituyente.

CRONICA DE MADRID.

Además del regimiento de la Princesa, ha marchado al real sitio de San Ildefonso el batallón de cazadores de Baza.

—Por el corregimiento de Madrid se ha publicado la siguiente disposición:

«Con objeto de que el vecindario de esta M. H. villa pueda proveerse del agua que necesita para muchos usos domésticos, he dispuesto que se les permita surtir de ella en los pozos abiertos en las calles, que están ya habilitados de bomba, y en los demás según se fueren habilitando.

Lo que se hace saber al público para su inteligencia. Madrid 4 de julio de 1852.—Luis Piernas.»

—Según dice un periódico, anteayer al ponerse el sol ha sido descubierta por D. Manuel Briones, celador del barrio de las Aduanas, una fábrica de moneda falsa. Los monederos, que eran dos hombres, estaban trabajando en el mismo campo, mas abajo de la huerta de Ferrera. Se les ha ocupado los troqueles, cuatro mullidos y una gran cantidad de pesetas y reales acuñados. Acto continuo fueron puestos á disposición de la autoridad.

—Del Faro Nacional tomamos los siguientes párrafos:

«Causa del asesinato de la calle de la Encarnación. Ha pasado este proceso al estudio del señor fiscal de S. M. par. estudiar la acusación, habiendo mejorado ya el abogado defensor del reo, el licenciado Morano, la apelación que interpuso de la sentencia que condenó á aquel á cadena perpetua. A su tiempo nos ocuparemos de este célebre proceso.»

«Causa por heridas. El caso ya muy adelantado la que se instruye á consecuencia de las graves heridas inferidas á un guardia municipal en el salón del Prado en la noche de la verbena de San Juan. Felizmente las lesiones no han producido el funesto resultado que se temió atendida la gravedad que ofrecían á primera vista. El Sr. Montemayor, juez del distrito, continúa con la mayor actividad esta causa. Los presuntos reos han sido reducidos á prisión.»

«Tribunal de la Nunciatura. Durante las vacaciones de los tribunales funcionará en el supleno de la nunciatura una sala estradunaria, compuesta del Sr. Prats, presidente, y los Sres. Reales y Piñera.»

«Rapto de un niño. La causa instruida en el juzgado de las Aduanas á consecuencia de la detención ilegal de José Jerez, hijo del dueño de uno de los lavaderos situados en las afueras de la puerta de Toledo, se ha recibido á prueba. A su tiempo avisaremos la vista de este célebre proceso, en el que se han presentado alegaciones importantes, así por parte del promotor fiscal, como por parte de los acusados. Tanto el ministerio público, como los abogados defensores de los procesados, proponen diferentes pruebas, que se celebrarán en juicio público, en el que ocurrirán, sin duda, debates y cuestiones interesantes, á que dará naturalmente lugar la celebridad que ha tomado este negocio, por la naturaleza del delito y por la clase de alguna de las personas acusadas.»

—Según cartas que anteayer recibimos del Puerto de Santa María, al fin succumbió á la gravedad de su herida el célebre y malogrado peador Carlos Puerto. Es imponderable el efecto causado por este deplorable suceso en aquella población, así como el producido por el triste accidente que le precedió, y que fué presenciado por un gran número de personas de los pueblos comarcanos que habían acudido á la feria del Puerto. El acto de administrar al desgraciado Puerto el Santo Sacramento de la Eucaristía, habiendo lugar de una manera verdaderamente notable, asistiendo á la procesion un número infinito de personas, entre ellas lo mas escogido de la población. El entierro se verificó asimismo con grande aparato, habiendo hecho el convite: personas que ocupan las primeras posiciones en la buena sociedad del Puerto.

Hé aquí la papeleta de convite:

«El célebre peador de toros, Carlos Puerto, que desgraciadamente fué herido en la tarde del 24 de junio, ha fallecido.

D. E. P. A.

Su madre, hermano, el señor vicario eclesiástico, su director espiritual, los empresarios de la plaza de toros de Cádiz y los de esta ciudad, D. Miguel Martínez Azpilaga, D. José Alvarado, D. Carlos Carrera, D. Rafael Lafite y demás afectos, suplican á usted se sirva acompañarlos al funeral é inhumación de su cadáver, que se ha de verificar el día 30 á las once y media de su mañana, á cuyo favor vivían reconocidos. Se recibe en la casa calle de San Francisco la Vieja, número 8, y se despide en la sacristía de la iglesia parroquial.

Los periódicos de Cádiz dan cuenta del entierro en los términos siguientes:

«Ayer, á la hora anunciada, se verificó el entierro del desgraciado Carlos Puerto, cuyo acto fué verdaderamente grandioso, según el lujo con que se hizo y las infinitas personas de todas clases y categorías que asistieron. Puede asegurarse que la ciudad entera del Puerto de Santa María, con las otras muchas personas de los pueblos comarcanos, ha querido dar un público testimonio del aprecio que le merecía el célebre lidiador, que buen hijo, esmerente vecino, hombre honradísimo y valiente en su ejercicio, había sido simpático con todos cuantos le trataron y conocieron.»

—S. M. la reina Cristina salió de esta corte con dirección á Gijón el día 30 de junio á las tres y media de la tarde, y llegó á Leon el 2 de las seis y media de la mañana, sin novedad alguna en el camino, habiendo empleado 39 horas, de las que hay que rebajar las tres horas en Villacastón tres, en San Cristóbal una y media, en Omedo cuatro, y en Rioscoto cuatro y media, que son en junto diez y seis; quiere decir, que solo empleó en el camino 23 horas, con la circunstancia de que en la última legua empleó dos horas por motivo de la concurrencia que salió á recibir, y no poder seguir su curso de carrera tan rápido.

El correo emplea en estas 58 y 1/2 leguas, 38 horas. El servicio arriba citado fué prestado por la empresa de diligencias del Poniente de España.

—Antes de anoche se verificó en el Circo la función anunciada á beneficio de los profesores de la orquesta. La concurrencia fué numerosa; pero el teatro no tenía un lleno completo, porque á ello se opusieron dos terribles enemigos, los toros, que dejaron rendidos por la tarde cuerpos y bolsillos, y el calor, que es sumamente anti-social.

Al levantarse el telón, el Sr. Cacerell, en cumplimiento de lo anunciado en el programa, se presentó á pedir al público la letra de las cinco canciones del género jocoso, cuya música debían componer en el acto los maestros de la compañía Sres. Barbieri, Oudrid, Heriando, Icaenza y Gaztambide. El público se hizo el remolón, y solo tres papeletos se arrojaron á la escena. Llegaron las tres letras, y terminada la lectura se sortearon entre los cinco maestros; al señor Icaenza le tocó la que se titulaba *Una lección*; al Sr. Oudrid la que decía por *Candidatura de letra para una canción*, y al Sr. Gaztambide la que se titulaba *A D. Francisco Salas*. Esta última la suscribía *Una abogada del Circo*. Los Sres. Barbieri y Heriando se quedaron sin letra.

Cantados los coros de la *Hechicera*, la *Gitanilla* por la señora Santa María, que fué tan aplaudida como siempre, y ejecutados los pasos de baile en que cayeron infinidad de flores á los pies de la Villetti y la Monet, la orquesta tocó entre aplausos la bellísima sinfonia de aires nacionales de Gevart. Llegó por fin la vez á las canciones improvisadas, y el señor Salas cantó una tras otra, acompañado de los respectivos maestros, las tres canciones entregadas por el público. La primera del Sr. Icaenza, que luchó con la dificultad de la letra, y que figura una lección de música, gustó todo lo que podía gustar; la segunda, compuesta por el Sr. Oudrid, fué mas afortunada. Si no nos es infiel la memoria, hé aquí tres de sus estrofas que hicieron reír mucho al público:

Es mi contento mayor

dar una y otra peseta

por sentarme en la luneta

sicanta Caltanazor.

Si señor, si señor,

si señor.

Y es mi estrella muy traidora

si por causa del paseo,

en escena ya no veo

á la Rizo, seductora.

Si señora, si señora,

si señora.

Lo sostengo, y no hay error,

la fortuna con sus alas

embre el teatro, dó están Salas

Fuentes y Caltanazor.

Si señor, si señor,

si señor.

La música de esta canción gustó extraordinariamente, y se pidió entre aplausos que se repitiese. También agradó hasta el entusiasmo la compuesta por el Sr. Gaztambide. La abogada, autora de la letra, entusiasta de Salas, prorrumpe en un

«Ay, Frasquito, Frasquito, Frasquito, no vales la pena que me haces pasar,» que arrancó risas y aplausos generales.

—Anoche concluyeron las funciones de la presente temporada en el teatro del Circo.

Una concurrencia escogida y numerosa llenaba casi todas las localidades de este coliseo. La función que se ejecutó fué á beneficio de la señorita de Santamaría, que tantos aplausos ha recogido en la zarzuela titulada *El estreno de una artista*.

La beneficiada cantó *La Gitanilla*, canción de la referida zarzuela, unas variaciones en francés de la ópera *Los Diamantes de la Corona*, y por último una aria del *Torcuato Tasso*. En todas estas piezas fué muy aplaudida.

La función concluyó por la zarzuela *Buenas noches*, Sr. D. Simon.

La compañía de este teatro se traslada hoy á la Granja.

—Según el estado de las concurrencias que durante la semana última han tenido lugar en esta capital y su provincia, remitido al ministerio de la gobernación por el gobernador de la misma con fecha 15 de junio último, han sido capturados por los empleados del ramo de vigilancia los individuos siguientes: 9 ladrones, 3 por estafas, 10 por sospechosos y vagos, uno por haber maltratado á sus padres, 9 por heridas, 10 por riñas, 9 por escándalo, 8 por viciar sin pasaporte, 6 por insultos á la autoridad, 20 jugadores, uno por conato de suicidio, 3 prostitutas y un mendigo.

TOROS.

La corrida verificada la tarde del domingo último á beneficio de la beneficencia, ha sido una verdadera solemnidad, si no desde el punto de vista taumático, desde el del aparato y ostentación con que es posible hacer esa clase de funciones. Sin pregonar para nada la cuestión técnica, acerca de la cual mas abajo dice lo que tiene por conveniente nuestro habitual colaborador, cumplimos poner al corriente á nuestros lectores de todos los demás accidentes de la fiesta, de los cuales pueden ser jueces competentes aun los profanos del arte.

La plaza ofrecía un golpe de vista verdaderamente magnífico. Decorada como lo estuvo para los dichos torneos de infeliz memoria, las cogaduras, gallardetes, pendones, escudos y demás adornos, tuvieron mejor empleo en la tarde del domingo. La barrera estaba también pintada de nuevo, y según con anterioridad habíamos anunciado, se había formado debajo del palco de S. M. un precioso jardín, mucho mejor dispuesto de lo que habíamos creído fuese posible. En el centro de él y oculta entre el ramaje de un arbusto, había una bomba, que comunicaba con un depósito de agua establecido al efecto, derramaba de cuando en cuando abundante riego sobre las plantas olorosas, cuya fragancia se percibía de bien lejos. Hacia la guardia de honor á S. M. un paquete de la guardia civil, colocado á ambos lados del improvisado jardín. Cuatro bandas de música amenizaban constantemente el espectáculo, ejecutando aires nacionales.

Además de otros muchos accidentes de menor importancia, debe mencionarse, porque con todo de ser una piquez, es piquez muy curiosa, que en el palco de S. M. se vean dos magníficos cráneos de toro encarnado el uno, y verde el otro, con viñetas estampadas y con el pormenor de la función.

Así como en punto se presentó en el palco de la presidencia el señor gobernador de grande uniforme, é hizo con un pañuelo

Con grande admiracion nuestra, la conversacion era general: los *whigs* y los *toros* confundidos, hablaban de las esperanzas que tenian acerca de la funcion extraordinaria anunciada para el próximo domingo, completamente olvidados de las cuestiones de forma y de personalidad. La tesis que se leia en discusion era, si los lidiadores por falta de toros ó de toreros, todos se lamentaban de la decadencia que se notaba en las mejores ganaderias; algunos concebian la esperanza de que fueran un mal pasajero; afirmando otros, que todo en el mundo tenia su fin, y que la sangre de los toros bravos se habia perdido: un señor muy respetable por la solidez de sus principios y de su persona, nos probó hasta la evidencia que los toros del día eran raquíticos y miserables, comparados con los famosos de su tiempo; recordaba la bravura de los antiguos Vaqueños, el rigor de los primitivos Lescaes, y la época en que los de Freire llevaban la bandera, cuando habia picadores y no banderilleros á caballo. Recordaba tambien lleno de alegría las famosas hazas de los Pintos, los Botellas y los Dobladós; nosotros escuchábamos llenos de admiracion aquel discurso, y casi nos daba sentimiento no haber nacido en tan buenos tiempos. Quedó pendiente la discusion, hasta ver el resultado de la lidia extraordinaria, donde se jugarian toros de las mas famosas ganaderias, pues que la noche iba avanzando, la calle estaba solitaria, y mas de una maja habia hecho crujir la seda de sus vestidos al pasar por delante de nuestras ventanas, y los toreros al verlas se iban escurriendo; y últimamente, nosotros, los profanos al arte, nos marchamos tambien, deseandolegase el momento de disfrutar de la funcion anunciada, de cuya observacion habiamos de sacar los datos necesarios para resolver la incógnita de nuestro problema.

El día tan deseado llegó al fin: el pueblo entero de Madrid corre á la plaza de toros, y á las cuatro de la tarde está completamente cubierta de aficionados y de bellas las gradas y balcones del circo; la alegría y el contento están retratados en el rostro de cuantos concurren á esta funcion: los españoles, siempre entusiastas por los toros, tenian aun mas el corazón henchido de alegría, sabiendo que presidia la plaza su amada reina, acompañada de su hija la augusta princesa de Asturias.

Los pormenores de la corrida, marcados en el estado que al fin enlozamos, nos hacen ver con claridad que los toros buenos habian concluido: los bichos lidiados en la tarde del domingo merecen en lo general el nombre de malos, habiendo sido únicamente regulares los de la ganaderia de Veraguas; el sexto toro, regalo de D. Juan José de Fuentes, cumplió tambien, pero todos estaban flojos; creemos sea la causa de ello el atra-o de la primavera y el haber entrado tarde en yerbas estos animales: puede decirse que el mejor toro de la tarde fué el noveno; se llamaba *Pulido*, y sin dejarnos llevar de las simpatias que su nombre nos inspiraba, podemos afirmar que fué un bicho *bravo* y *boyante*; recordaba alguna que otra vez, si bien no tenia la cond. de *duro*, por lo que le daban la cabeza con facilidad los picadores; lució una preciosa moña mora y amarilla, regalo de la Excmo. señora marquesa de Vilagarcía. Este toro, mas agradecido que sus compañeros á los dones de las bellas, ostentó orgulloso las cintas que llevaba sobre su cerviz; siempre bravo, hizo cuanto de sus condiciones naturales se podía esperar; codicioso siempre á los caballos y á los toreros, dió lugar á algunas suertes buenas. Cúchares lo toreó dos veces á la navarra, y le dieron varios recortes el Chiclanero y el Cano; los picadores salieron varias veces á los medios, y mas de una vez estuvieron en peligro, del que fueron siempre salvados por la oportuna capa de los niños, que en los momentos de peligro se vivieron admirables.

Los toros restantes fueron tan malos como los primeros, y casi todos concluyeron la lidia completamente

buidos, incluso el famoso portugués, del que citamos en el primer artículo; pues, dicho sea de paso, los bichos que hemos visto de aquella tierra no tienen ninguna de las condiciones necesarias para la lidia. Avantos y huidos casi siempre, bien hubiera podido decir un portugués que eran mucho *doce peses de caballo* para una sola fiera.

Los toros bravos ciertamente se acabaron, y en vano nuestra razon busca una causa que explique su decadencia. A los de ayer tarde, sin embargo, observamos un fenómeno que parece le da alguna explicacion. Los toros inmediatamente que se huian salaban la contrabarrera siempre por el sitio en que estaba colocada la música; esto nos hizo recordar los versos que se leian en el telon de boca del teatro de la Cruz:

«La música las fieras domestica, etc.»

De los toreros ya hay algo mas que decir: Cúchares estuvo admirable: les enseñó á los enemigos de su muleta cuán poca razon tienen para vituperarla; dos pases, uno natural y otro de pecho, dados en medio de la plaza en un momento de gran peligro en un toro que se le colaba, evitó una cogida casi cierta para otro que estuviere en el estado de tan poca agilidad y ligereza que él se encuentra; pues completamente cojo, apenas pudo irse á la cabeza del toro. Redondo toreó bien, aunque tuvo mala suerte en los bichos que le toaron. Jimenez cumplió como siempre. En el nuevo espada, el Sr. Pe, etc. vimos un torero y licite, pero que nada sabe. Con gran cuidado estuvimos cuando al llegar á la muerte del duodécimo toro, vimos al joven Gilar narse de muleta y estoque. Nosotros, que hemos presenciado toda la carrera taurina, y de este aficionado, que tenemos grandes simpatias por él, por su tranquilidad y valor en el peligro, des-ábamos que hubiese tenido un éxito mas lucido para lo general del público. Merece, sin embargo, grandes alabanzas, pues estuvo valiente y sereno, y ó buenos pases de muleta y marcó bien las estocadas. Cúchares y Redondo, sien- e á su lado, se mostraron de la manera que su delicadeza les exigia: los banderilleros ya como dos, como siempre; los nuevos aficionados hicieron cuanto es aba de su parte; lo mismo sucedió con los picadores, aunque des-ámos que los nuevos jóvenes que se presentaron en la lidia se ensayesen mas en las funciones de invierno, pues si ya se creen picadores lo mós, no será extraño que algún día teigamos que lamentar mas de una desgracia.

La corrida extraordinaria para los aficionados valió poco; los toros se lidiaron demasiado pronto, y hubo pocas suertes notables: la plaza, sin embargo, presentaba un precioso panorama, especialmente en el momento que la presencia de S. M. vino á comenzar vida y animación á cuantos asistimos á este espectáculo; la marcha real, hecha por las cuatro band's de música, anunciaron que S. M. entraba en su palco; las damas, unas elegantemente prendidas, y otras graciosamente vestidas de majas, saludaban á la escelsa señora, al mi mo tiempo que los hombres, con el sombrero en la mano, dirigian una mirada de cariño á la heredera del trono de San Fernando. Lástima es que en una funcion preparada con tanto esmero no hayamos visto toros dignos del momento en que se lidiaban. Reciba el Sr. O. dones los aplausos que se merecen por la solicitud y esmero que ha mostrado al arreglar una corrida, cuyo producto debe aumentarse los fondos destinados para satisfacer las necesidades de los pobres. Única consideracion que nos mitiga el sentimiento natural que tenemos, á fuer de aficionados puros, al convencernos que la raza de toros buenos ha concluido completamente.

J. Pulio.

BOLSA.

Ayer no se hizo ninguna operacion en los fondos públicos.

3 por 100 consolidado sin el cupon, á 45 1/8.
3 ditiendo á 22 1/8
Participes legos. 17 1/2
Amortizable de primera á 10 7/8
Id. de segunda á 5 7/16
Acciones de San Fernando. 105 1/4

CAMBIO.

SOBRE EL ESTRANERO.
Londres á 90 dias por 1 p. l. 50 20 p.
Paris á 8 dias por 1 p. l. 5 29

SOBRE PROVINCIAS.

A OCHO DIAS.		A OCHO DIAS.	
Duño.	Benef.	Duño.	Benef.
Albacete.	1/2	Logroño.	1/4
Alicante.	1/2	Lugo.	5/8
Almería.	1/2	Málaga.	3/4
Avila.	1/2	Malorca.	1/2
Badajoz.	5/8 p.	Murcia.	1/4
Barcelona.	1/2 d.	Orense.	3/4
Bilbao.	1/4 d.	Oviedo.	par
Burgos.	1/2	Pamplona.	1/2
Caceres.	1/2 d.	Palencia.	1/8 p.
Cádiz.	1/2 d.	Pontevedra.	3/4
Cartagena.	1/2 d.	Salamanca.	3/4
Castellon.	1/2	S. Sebastian.	1/4
Coruña.	1/4	Santander.	1/4
Ciudad-Real.	3/4	Santiago.	3/8
Córdoba.	3/4	Segovia.	1/4
Cuenca.	3/4	Soria.	3/4
Gerona.	1 1/4	Teruel.	3/4
Granada.	3/4	Toledo.	1/2
Guadalajara.	1/2	Valencia.	par
Huelva.	3/4	Valladolid.	par
Jaen.	3/4	Vitoria.	1/4
Leon.	1/4	Zamora.	1/4
Lérida.	1/2	Zaragoza.	1/2

Descuento de letras 6 por 100 al año.

REVISTA COMERCIAL.

HABANA 29 de mayo de 1852.

Azúcares. Poco ó nada tenemos que añadir á lo que digimos en nuestra anterior revista, toda vez que el mercado no ha sufrido alteracion que pueda darse, y que las operaciones por todas las clases han continuado tan activas y á los mismos precios, con muy cortas escepciones, que los de la semana pasada.

El movimiento de embarques ha sido mucho mas activo esta semana que la pasada, ascendiendo el total de cajas exportadas á 33,604, repartidas en esta forma:

9704 cajas para	Cowes.
5616 id. id.	New-York.
4164 id. id.	Hamburgo.
3265 id. id.	Boston.
1417 id. id.	Cork.
1285 id. id.	Bordeos.
1069 id. id.	Santander.
750 id. id.	Barcelona.
740 id. id.	Falmouth.
650 id. id.	Cádiz.
600 id. id.	New-Orleans.
573 id. id.	Amberes.
570 id. id.	Havre.
550 id. id.	Trieste.
536 id. id.	Máaga.
319 id. id.	Vigo.
138 id. id.	Marsella.
245 id. id.	Belze.
209 id. id.	Avilés.
128 id. id.	B. llimore.
	Cherburgo.

75 id. id. Filadelfia.
6 id. id. Campeche.
1 id. id. Charleston.

Aguardiente. Las ventas de la semana han sido activas y firme la demanda, habiéndose exportado 350 pipas para Liverpool, 200 para Hamburgo, 136 para Barcelona y 4 para Avilés, total 690 pipas.

Café. El mercado ha continuado regularmente animado, haciéndose ventas de varias partidas á los precios desde 7 1/4 hasta 8 1/4 pesos por quintal. La exportacion comprende 3810 arrobas para Nueva-Orleans, 2342 para Barcelona, 1418 para New-York, 154 para Avilés, 120 para Belze, 28 para Campeche, 7 para Cádiz, 5 para el Havre y 4 para Charleston, total 7888 arrobas.

Cera. Se han realizado 600 arrobas amarilla de Manzanillo á 6 3/4 p. sos, y 400 tambien amarilla de Moron y Remedios á 7 1/4 pesos. La exportacion consiste en 676 arrobas para Barcelona, 190 para Marsella y 8 para Campeche, total 874.

Precios corrientes:

Cera blanca de la Habana. 9 á 9 1/4 ps. fs. ar.
—Lien del Principe. 8 3/4 á
—Amarilla.
—Idem del Principe. 6 á 6 1/2
—Idem del Manzanillo. 6 1/2 á 6 3/4
—Idem de Moron y Remedios. 7 á 7 1/4
—Idem de Vuelta Abajo. 7

Cueros. Las operaciones de la semana consisten en una partida de 550 del Principe á 12 rs., y otra de 800 de Manzanillo á 12 1/2 rs. uno.

Tampico. 12 á 13 rs.
Tabasco. 12 á 13
Veracruz. 12 á 13
Trinidad. 11 1/2 á 12
Principe. 11 á 12 1/2
Manzanillo. 11 á 12 1/2

Frutas. Esta semana han salido 700 docenas de piñas, 95 cargas y 550 racimos de plátanos, 32 millares de mangos y 20 canastos de tomates.

Miel de purga. La demanda y ventas de este dulce han sido activas, y la exportacion verificada en la semana, consiste en 887 bocoyes para Charleston, 400 para Boston y 92 para Nueva-York, total 1379 bocoyes.

Miel de abejas. Las operaciones se han limitado á la exportacion de 40 tercercolas para Hamburgo.

Tabaco torcido. El mercado ha estado mas animado que en la anterior semana, y las operaciones han sido mayores, comprendiendo las de exportacion 7875 millares para Havre, 1557 para Nueva-York, 338 para Cowes, 291 para Nueva-Orleans, 70 para Charleston, 62 para Barcelona, 66 para Cádiz, 59 para Boston, 21 para Avilés, 21 para Hamburgo, 5 para Belze y 3 para Santander, total 10,371 millares.

Tabaco en rama. Se han hecho ventas, entre las que figura una partida de 108 tercercos de Guila á 13 pesos. La exportacion comprende 49,299 libras para Nueva-York y 2900 para Nueva-Orleans: total 22,199 libras.

Tasajo. No ha habido operaciones, y quedan por realizar dos cargamentos.

FLOTES.

Los muchos buques ofrecidos desde los primeros dias de la semana indicán el mercado de baja, la que llegó á realizarse sobre todas las cotizaciones de Europa en unos 5 cheines por tonelada.

Con este motivo, las operaciones han sido de mas consideracion que en las últimas semanas, tanto para el mar del Norte, cuanto para el Báltico y Mediterráneo.

Tambien para los Estados-Unidos se han hecho transacciones de consideracion, y hubieran sido mas numerosas si hubiese buques de menor porte para cargar en los puntos de la costa.

Las siguientes cotizaciones son arregladas segun las operaciones de la semana:

Cowes y un mercado en el mar del Norte. Lib. ester. 1 18 á 2 5
y un puerto en el Báltico. 2 á 2 5
y un puerto en la Gran-Bretaña. 1 15 á 2

Para un puerto en el Mediterráneo hasta Trieste. 2 3 á 2 10
Para Francia. francos. 60 á 65
Para España, por caja. ps. fs. 1 1/4 á 3
Para los Estados-Unidos, por caja. id. 1 1/8 á 1 1/4
Por bocoy de azúcar. id. 5 á 6
Por id. por bocoy de miel. id. 3 á 3 1/3

MERCADO MONETARIO.

Onzas mejicanas.
Pesos mejicanos, en la plaza.
Idem á bordo.
Idem en depósito.
Descuento mercantil.

Cambios.—Londres á 60 dias v. 11 á 11 1/2 por 100, premio firme; Paris, 3 descuento operaciones; Amberes, 3 1/2 por 100 id.; New-York, 1 1/4, 1 1/2 por 100 descuento; Filadelfia 1 1/2 por 100 id.; Boston, 1 1/4, 1 1/2 por 100 id.; Baltimore, 1 1/2 por 100 idem; New-Orleans, á corto, par; España, segun p. f. g. e., 2 1/2, 6 por 100 premio.

El movimiento de las semanas anteriores continuó en la que acaba. El papel sobre Londres que en nuestra última revista cotizamos de 10 1/2 á 11, se ió en los primeros dias al segundo tipo. Despues algunos giradores exigieron 11 1/2, á cuyo precio se realizaron varias partidas en detalle, y si bien el mayor número de operaciones tuvo lugar á 11 por 100, hallamos los cedentes muy firmes. El papel sobre el Norte empezó colocándose á 2 descuento, subió á 1 1/2, y en los últimos momentos logró 1 por 100, si bien en partidas de poca importancia. Los precios que cotizamos son los que creemos que obtendria hoy el papel si se presentase en mediana cantidad, pues en este momento escasea, y los giradores pretenden 1 por 100. El Paris y el Amberes obtuvieron el precio que anotamos, y nada de notable sabemos en España.

SEGuros MARITIMOS.

Seno mejicano y costas de Guatemala. 1 1/4 á 2 1/2 por 100 p. p.
Puerto-Rico y Costa Firme. 2 á 2 1/2 por 100 p. p.
Estados-Unidos. 2 á 2 1/2 por 100 p. p.
Costas de España. 2 á 2 1/2 por 100 p. p.
Francia. 2 1/2 á 3 por 100 p. p.
Inglaterra y Canal de la Mancha. 3 1/2 á 4 por 100 p. p.
Mediterráneo. 3 á 3 1/2 por 100 p. p.
Alemania. 4 á 5 por 100 p. p.

EXPORTACION PARA ULTRAMAR.

Frutos.	Del 24 al 29 de mayo.	Del 1.º al 5.º de mayo.
Azúcar, cajas.	33,604	355,950
Aguardiente, pipas.	690	2,708
Café, arrobas.	7,888	89,301
Cera, arrobas.	874	13,974
Miel de purga, bocoyes.	1,379	21,566
Id. de abejas, tercercolas.	40	1,107
Tabaco torcido, millares.	10,371	80,882
Id. en rama, libras.	22,199	821,783

ESPECTACULOS.

TEATRO DEL INSTITUTO. A las nueve de la noche Chismes, parientes y amigos, comedia nueva en tres actos.—Don Estrujillo, zarzuela en un acto.—Vaya un parl despropósito cómico en un acto.

Editor responsable

DON ANTONIO GERVASIO MORENO.

MADRID 1852.—IMPRENTA DE ANTONIO ANDRES BARI, Calle de Santa María, núm. 13.

ESTADO de la corrida de toros verificada en la tarde del domingo 4 de julio de 1852, á beneficio de la beneficencia.

Toros.	Sus nombres.	Ganaderos.	Condicion de los toros.	Picadores.	Puyazos.	Caidas de picadores.	CABALLOS.		Pares de banderillas.	Mata-dores.	PASES DE MULETA.			Pinchazos.	Accidentes particulares de la corrida.
							Muertos.	Heridos.			Al marcar la suerte.	Después.	Estocadas.		
1.º	Gaditano.	Gaviria.	Avanto, blando.	Hornigo, Trigo, Chola.	1	1	1		Minuto 2.	Muñiz 1 1/2.	Cúchares.	3	2	1 volapié.	1
2.º	Sartenito.	Muñoz.	Bravo, blando, se huyó á la muerte.	Id.	4				Nicolás 1 1/2 1/2.	Lillo 1 1/2.	Redondo.	7	5	1 volapié.	2
3.º	Chiclanero.	Veragua.	Bravo, blando.	Castañitas, Lorenzo, Sanchez, Ueeta.	6	2	1	2	Gallego 1.	Pulga 1.	Jimenez.	1		1 corta recibiendo.	Lo saltó á la garrocha un aficionado.
4.º	Cabrillo.	Fuentes.	Bravo, blando.	Id.	8	1			Mateo 1.	Rico 1 1/2.	Pepete.	2		2 volapiés.	Se retiró Ueeta á la enfermeria.
5.º	Careto.	Veragua.	Bravo, salió blando y se creció.	Id.	11	5	3		El sobrino de Jordan 2.	Un desconocido 1 1/2.	Cúchares.	4	2	2 recibiendo.	Colgó por la pierna al hermano del Pelón, sin hacerle daño.
6.º	Canicero.	Fuentes.	Bravo, seco.	Id.	9	4	2		Rico 1 1/2.	Pando 2.	Redondo.	4		1 corta recibiendo.	Descabellado á primera intencion.
7.º	Rabilargo.	Alcas.	Blando huido.	Hazaña, Puerto, Manuel Martin.	8	1			El sobrino de Jordan 2.	El desconocido 0.	Jimenez.	2		3 volapiés bajos.	2 uno á toro corrido. Saltó seis veces la barrera; al saltar alcanzó á Jordan y le lastimó un pie.
8.º	Corzo.	Gomez.	Blando huido.	Id.	5		1		Muñiz 1.	Minuto 0.	Pepete.	3		1 volapié bajo.	Descabellado. Saltó dos veces la barrera.
9.º	Pulido.	Gines.	Bravo, boyante, duro.	Trigo, Chola, Manuel Marun.	11	4	2		Lillo 1.	Nicolás 1.	Cúchares.	5	2	1 corta recibiendo.	Le saltó á la garrocha el mismo aficionado.
10.º	Famoso.	Creña, el portugués.	Blando.	Id.	5		1		Pulga 1 1/2.	Gallego 1.	Redondo.	8	2	1 andando, 1 volapié.	
11.º	Romero.	Veragua.	Bravo.	Id.	8		2		Rico 2.	Mateo 2.	Jimenez.	1	3	1 baja, 1 en hueso, 1 buena recibiendo.	
12.º	Mojoso.	Id.	Salió blando y se creció.	Juan Martin, Miguez, Osuna.	6	4	2	1	El sobrino de Jordan 2.	El desconocido 1.	El aficionado Gil.	3		2 bajas y cortas, 1 buena arrando.	Se retiró Juan Martin á la enfermeria y volvió á salir pronto. Miguez llevó un gran porrazo, de resultas del cual se retiraron. En su lugar salió Manuel Martin.
13.º	Castelar.	Id.	Blando y algo huido.	Id.	4				Minuto 1.	Muñiz 1.	Pucheta.	4	5	2 volapiés cortos, 1 atravesada, 1 volapié bueno.	
14.º	Patás.	Id.	Bravo, blando.	Id.	8		1		Dos aficionados 1, 1.		El aficionado del salto de la garrocha.	1		1 corta, 1 golletazo.	

NOTA. En la casilla de los caballos muertos no van marcados mas que los que, ó quedaron en la plaza ó salieron de ella en muy mal estado. De los heridos pueden contarse como muertos la mayor parte.

SECCION DE ANUNCIOS.

CLASES DE FRANCES.

POR M. SAUZEAU,

Profesor en la Direccion general de Artilleria y del Atenco, en su casa, Puerta del Sol, 22, cuarto tercero, izquierda.

El 1.º de julio, jueves, á las cuatro de la tarde, clase de pronunciacion, lectura, conjugacion y traduccion del francés al español.

A las cinco de la tarde, ortografia y reglas francesas, traduccion del español al francés, diálogos, rasología y explicaciones en francés.

Estas dos clases se concluirán el 30 de setiembre.

Gramática de dicho profesor, encuadernada 28 rs., en rústica 24 id.

AL SOL DE MADRID.

Especialidad en Camisas,

PUERTA DEL SOL, NUM. 22.

Gran surtido de camisas de todas clases y lienzo para su confeccion á medida, respondiendo de su buen asiento.

EL SER Y LA NADA,

REFLEXIONES

tocante al Ser Supremo, al universo, á la existencia é inmortalidad del alma, al porvenir del hombre y de la eternidad.

POR FRANCISCO BONOSIO PIFERRER.

UN LINDO TOMITO, 5 RS.—SE HALLA EN MADRID, CALLE DE PRECIADOS, NÚM. 63.

Para recibir esta obra en cualquier punto de España por el correo, franco de porte, basta pedir dos ejemplares, mandando los 10 rs. en libranza contra correo ó por cualquier otro conducto al autor, calle de Preciados, núm. 63, Madrid.