

PARTE INDUSTRIAL DE EL HERALDO.

NUM. 15.-LUNES

HOJA SEMANAL.

15 DE MAYO.

SUPLEMENTO AL NUM. 256.-GRATIS PARA LOS SUSCRITORES.

COMERCIO MARITIMO.

PUERTOS FRANCOS.

ARTICULO SEXTO Y ULTIMO.

Aplicacion de los principios y de los hechos al puerto franco de Cádiz.

Cuando se nos vino a anunciar que el REY había tenido a bien otorgar a Cádiz la franquicia pedida, no pudimos menos de exclamar: «¡Establecer un puerto libre con la libertad absoluta de los reglamentos que se le han dado, y sin reglas fijas, y querer contener sus desastrosos efectos, es lo mismo que decir: conténganse los estragos de un torrente que todo lo va talando, sin un dique que detenga su furor; conténganse los efectos de una revolución general que no conoce principios ni doctrinas: espérense del vicio, los resultados de la virtud! Vanos fueron los esfuerzos que se hicieron para conciliar extremos que nunca pueden acercarse, y mucho menos fundirse, porque no es posible hermanar la luz con las tinieblas, ni el bien con el mal. Divagarán los unos en favor de la libertad, exagerando los beneficios de ella, y tributándole un culto supersticioso; mientras que los otros, a fuerza de quererla comprimir, querían aniquilarla: aquellos fueron mas consiguientes, aunque estos se fundasen en mejores principios.

Queriendo, dice un economista francés, conciliar el trabajo de los obreros con el gratuito de las fuerzas naturales para acallar los clamores de la clase obrera, decía a S. M. su ministro: Cosas hay, señores, que se destruyen recíprocamente, y entonces es menester optar entre las mas, ó las otras, porque no hay libre elección. O hacer pedazos las máquinas, ó dejar sin trabajo a los obreros. «Nosotros hubiéramos dicho a S. M., cuando se propuso ilustrarse sobre la franquicia de Cádiz. Entre una libertad sin reglas, y una libertad comprimida, está la elección: si la queremos desenfrenada, nunca esperamos buenos resultados, y en Cádiz lo será siempre; pero si deseamos aquellos, menester es reprimir: porque la libertad y la licencia son dos elementos tan incompatibles, como el bien y el mal; la verdad y el error; la virtud y el vicio. Hemos analizado los reglamentos que se propusieron, y el que prevaleció, y los muchos y encontrados dictámenes de las corporaciones é individuos que fueron consultados, y nada hemos encontrado que satisficiera nuestros temores.

Con la libertad comenzó el desorden, y una autoridad muy respetable decía ya en 9 de marzo de 1830. «Si se han menoscabado de un modo horroroso los productos de las rentas de la Corona, también se ha aumentado en proporción el descontento de los pueblos. Cádiz se propuso ser feliz con la libertad, mas no calculó que faltándole los elementos del comercio exterior, y no pudiendo dar salida a los efectos extranjeros, debería verse saturada de ellos, sin moneda ni productos para sostener las cargas inevitables a su conservación. Así es, que se ven tan aislados sus naturales, y tan oprimidos de contribuciones desconocidas, que no saben ya a quien volver los ojos para quejarse. Los pueblos de la provincia faltos aun de aquellos recursos que Cádiz les facilitaba, ven paralizado el comercio de buena fé: no hay ingresos, y las atenciones se aumentan con el nuevo baluarte, que es preciso levantar para contener el fraude y el contrabando.

No bien se había ampliado la franquicia, cuando ya se aprendieron ropas y tabacos en los almacenes del Trocadero. Y qué quiere decir esto, sino que aquella ampliación lo había convertido en un depósito general de un contrabando imposible de evitar? Con razón decía entonces un papel extranjero, hablando de esta franquicia. «Y para que nada tenga que llorar la España, que no esten amargamente llorando, la barre y tala un contrabando horrible que comienza en las columnas de Hércules y abraza toda la península de polo a polo, sin perdonar ciudades, villas, lugares, aldeas y caseríos.» ¡Ah! si hubiera podido recorrer nuestras largas costas, y contar los hombres que habían abandonado el arado y sus ocupaciones útiles en los talleres de la industria para correr en pos de un tráfico vergonzoso, ¿qué no hubiera dicho! Estos son los efectos de la libertad.

«Pues qué? Nuestros antiguos legisladores, decía el ilustrado español *Damián de Olivares*, no amaban como nosotros la libertad y el trabajo? Pero descubrieron sus vicios, ó conocieron al hombre; y de aquí la vigilancia, el celo y aquella legislación criminal profundamente meditada, dolorosa, si se quiere, pero necesaria para corregir y desviar de malos caminos al que ni la razón, ni el bien de la comunidad pueden apartar de ellos.» Y en vez de contener aquella perniciosa libertad, se la concede la ley a un puerto franco que está a la embocadura del estrecho! Y ¿nos lamentaremos de unos males de que nosotros fuimos autores? ¿Estrañaremos las fluctuaciones del gobierno que nos descubren los temores que le agitan, y nos atreveremos a sostener el mismo desorden, por pura complacencia, ó por un vergonzoso servilismo?

Todo se apuró para llenar la copa de nuestro sufrimiento: inútiles fueron los derechos que el arancel designaba al pabellón extranjero: desapareció esta bandera, menos en el balneario: las fábricas extranjeras arruinaron las nuestras: escaseó la moneda hasta para las necesidades de la circulación: el comercio peninsular se abastecía de lo que necesitaba para los habituales consumos, y desapareció el de buena fé. El militar, el empleado, el clérigo, el religioso, el paisano; todos vivían de contrabando. ¿Qué nos dirían aun hoy mismo, si pudieran hablar los buques de vapor, Betis y Coriano? Las calles de Sevilla donde antes estaba el comercio, quedaron desiertas, y en las poblaciones inmediatas al puerto franco, se cerraron casi todas las tiendas. La renta de tabacos pereció en los cuatro reinos de Andalucía, Estremadura, Mancha y las Castillas, porque Cádiz se encargaba de abastecerlas del hato Real, de Puerto de Sta. María y St. Fernando; las falsas de Chiclana, y los candayres de Rota; los barriles y botas de agua; las canastas, capachos, cenachos donde se conducen frutas y legumbres; las cántaras y vasijas de leche, todo salía de Cádiz con cigarros interpolados, y hasta las mujeres perdieron el pudor del sexo; y esta fué la causa de que la vinicia de Cádiz, que antes de la franquicia surtía a la provincia con 50,000 libras mensuales, la surtiese entonces con 5,000; y esta fué la causa de que bajase la renta en Je-

réz, Cartagena, Córdoba, Estremadura, Granada, Jaén, Málaga, Murcia, Sevilla, y Valencia, en solo un año 2.534.297 rs. 8 mrs. A fines de 1829, se contaban en Cádiz 244 establecimientos de tabaco de todas clases, con numerosos talleres de elaboración.

Estos son los hechos, estas son las rentas públicas que se nos presentan con un inmenso vacío: son las fábricas nacionales las que a grito herido se lamentaron de tanta licencia: son las costumbres públicas y privadas las que reclamaron un pronto y eficaz remedio contra la corrupción general. Y ¿cómo se puede remediar una franquicia incompatible con el orden y prosperidad pública, y con las privativas de la Corona, y le daremos una libertad que no tuvo ni Génova, ni Venecia, ni Liorna, ni Odessa?

La libertad de Cádiz, como puerto franco, es, pues, un error económico de muy graves y dolorosas consecuencias. Las primeras naciones comerciantes que se enriquecieron, no lo alcanzaron por medio de esta libertad licenciosa. Y si no fué trabada y contenida por restricciones duras y necesarias, en las Repúblicas de Florencia y Venecia, y después en los inmensos depósitos de Brujas, Amberes y otras muchas ciudades de los Países Bajos y Alemania que heredaron su riqueza y su poder, fué porque no necesitaban de ello, no rivalizando con ningún pueblo conocido de la tierra. Acordémonos siempre, que la prosperidad de la Nación española, la fuerza y consideración que tuvo en sus períodos mas brillantes, la debió, entre otras causas, al poder de la industria, así como su decadencia y ruina fué el efecto necesario de la libertad, ó del abandono de la misma industria. Y como si esta libertad no fuese ya una verdadera plaga para nuestro desgraciado país, dominado hasta ahora por la política de un gobierno que ha abusado escandalosamente de ella, con entera impunidad, permitiendo que fusilase en Cataluña a un hombre bárbaro y atroz a los mismos contrabandistas consentidos y aun premiados en el mediodía, ¿se querrá enclavar en la Península otra vez aquel inmenso depósito de mercaderías extranjeras que la aniquilaron en breve tiempo? Y decimos esto, porque ya Cádiz pensó en solicitarlo, y la idea no es nueva, ni en la teoría, ni en la práctica. No se olvide nuestro gobierno de que la historia del puerto de Trieste ventajosamente situado, y que pertenece a un Estado poderoso, no es la del puerto franco de Cádiz: que los reglamentos del de Génova, no son exactamente aplicables a aquel, y que a pesar de su rigor no pudo conseguirse el remedio total de aquellos desórdenes que engendra la codicia, ó el interés individual; y menos parecido es el reglamento del de Venecia, cuyo cimiento es conservar a los productos propios, el carácter de nacionalidad, y velar para que no sean de modo alguno perjudicadas las prerogativas reales. Liorna, mas que puerto franco, es un elemento de concurrencia, con toda la posible libertad; y sin embargo, todas las mercaderías que llegaban, pagaban un derecho, porque reconocía aduana; por cada bullo otro, y otro por lo que se estraña y transportaba. Bremen y Hamburgo nunca fueron puertos francos de la especie del de Altona, y con todo eso han inspirado siempre mas confianza, que este, porque no la libertad la que únicamente constituye un puerto libre, sino las leyes, las instituciones; estos dos elementos de la prosperidad comercial. Y ni Malta es tampoco un puerto franco, como no se estiende por este nombre, un puerto gobernado por una tarifa que excluye las prohibiciones, y que no distingue de pabellón, pues en todo lo demás está sujeto al gobierno de quien depende, como cualquier otro; y es únicamente libre para lo que le acomoda a la nación Británica, que es para hacer la guerra a la industria de todos los pueblos. Los nuevos puertos de la Grecia, Cefalonia, Zante, S. Mauro, Itaca, Cerigo y Paxo, mas bien que puertos francos, fueron almacenes de depósito muy semejantes al de Corfú.

Neker, este ministro célebre en quien se supone la idea de establecer puertos francos, no pensó nunca seriamente en ellos; y el ejemplo del Emperador de Rusia, y del Emperador de Austria debe servir siempre de lección a los inconsistentes amigos de esta indefinida libertad de comercio en un puerto enclavado en la Nación, y que tantos motivos de desconfianza ha debido ya inspirar al gobierno. La libertad por la que se suspira, es un mal incurable, que no admite ni un paliativo; y si hemos de hablar sinceramente, no es la libertad la que se desea, sino una licencia comercial que nunca podrá dejar de dar muy malos frutos. La experiencia ha acreditado la exactitud de nuestras doctrinas, y dado cumplimiento a los vaticinios que entonces hicimos. Se estrecharon los límites de la franquicia, y no bastó; y a tal punto llegaron los excesos y la impunidad, que Fernando 7.º se vió obligado a privar a Cádiz de la franquicia de los tabacos, y a restablecer el estanco; y con todo, no pudo cautivarle, ni aun a fuerza de beneficios hasta que el exceso del mal no tuvo otro remedio, que el de estrigar con poderosa mano una libertad siempre funesta, y nunca ventajosa, que había venido a ser un cancer que estenuaba y consumía a la Nación entera. Así acabó mercantilmente Cádiz, como políticamente acabaron todos los pueblos que ansiosos de libertad, no saben merecerla, porque no saben contener sus pasiones.

INDUSTRIA ESTRANJERA.

CAMINOS DE HIERRO DE ORLEANS Y RUAN.

La inauguración de estos dos ferro-carriles que toman su origen en París y siguen hasta Orleans y Ruan, ha despertado un sentimiento de noble orgullo en el corazón de todo francés amante de las glorias y prosperidad de su patria. Este acontecimiento grandioso que engendra tantas y tan brillantes esperanzas, que descubre un nuevo y lisonjero porvenir para la Francia, se ha realizado en los días de la festividad del rey Luis Felipe, a la vista de sus hijos los duques de Nemours y de Montpensier, acompañados de los mas distinguidos representantes de los poderes públicos y de los magnates y notabilidades del reino; cuya presencia ha convertido este acto, de pura fórmula en una fiesta solemne y magestuosa, que dejará impresa en los fastos industriales de la nación francesa la eterna memoria de su existencia.

Esta glorificación del trabajo prueba la importancia que en nuestros días ha llegado a obtener la industria, este origen fecundo de la riqueza, de la fuerza y del bienestar de las naciones. El gobierno francés está bien convencido que los estribos de una paz sólida y permanente, y los elementos del orden público y de la armonía social, descansan exclusivamente en el sustentáculo del trabajo; y así le vemos asociar sus esfuerzos a los del interés particular en todo cuanto tiende a robustecerlo; y no de otro modo vemos a la dig-

nidad real estimular y patrocinar las empresas destinadas al mantenimiento y desarrollo de la industria del Estado.

A esta protección decidida, a este estímulo de la administración pública, debe el pueblo francés la construcción de dos nuevos caminos de hierro, que encierran un pensamiento grandioso, un vasto proyecto, que llevado a cabo le conducirá al apogeo de la gloria y de la prosperidad. La Francia, como la mayor parte de los estados europeos, contaba ya con otras vías de este género, calificadas sabiamente por uno de sus ministros por las alas del comercio y de la industria y por los mas poderosos y activos instrumentos de la riqueza y de la civilización; mas los ferro-carriles de Orleans y Ruan tienen una importancia mas admirable; formando dos líneas divergentes, están destinados a ser los primeros anillos de una gran cadena que debe unir los dos mares que bañan las dilatadas costas de dicho reino. ¿Cuán portentosos no serán los efectos de este plan bien combinado?

Al contemplar nosotros los adelantos de la nación vecina, donde todo respira inteligencia, actividad y dicha; y al comparar nuestra situación que ofrece por todas partes el sello de la ignorancia, del error y del infortunio; un sentimiento de pesar y de vergüenza se apodera de nosotros, y nuestro ánimo desfallece al deducir cuan atrasados nos hallamos en la carrera de la civilización, y cuan grandes deben ser nuestros esfuerzos para alcanzar a los que nos preceden en ella.

«Cuando, nos preguntamos, llegaremos a tener en la península caminos de hierro? Un proyecto semejante al que acaba de inaugurarse en Francia, de reunir ambos mares por medio de tan veloces comunicaciones, ¿no causaría un cambio maravilloso en nuestra agricultura, industria y comercio, como lo espera para sí la Francia, colocada ya a la cabeza de la civilización del continente europeo? Pero este pensamiento solo es hoy una ilusión; porque empresas semejantes no están en España al alcance del interés particular; estas solo pueden ser obra del gobierno, y este carece de recursos, y hasta ahora le ha faltado la voluntad, germen fecundo de medios cuando va dirigida por el estímulo de la gloria y del interés por el bien público.

Concluiremos manifestando que los caminos de hierro que acaban de inaugurarse en Francia deben por necesidad reducir en provecho de nuestro comercio en general; y el de Orleans en particular nos interesa mas directamente porque acerca la distancia de París a Madrid, ahorrando una jornada molesta por un terreno empinado; resultando que de Burdeos a dicha capital se irá en 12 horas.

En nuestros 1 mediatos números daremos la descripción de ambos caminos.

MEJORAS PUBLICAS.

PROYECTO DE UN RAMAL DE CAMINO QUE EMPALME EL DE TARANCON CON LA NUEVA CARRETERA DE LAS CABRILLAS.

Nuestro corresponsal de Cuenca, nos dice con fecha 3 del actual lo siguiente:

El movimiento que se observa en todas partes hacia los eternos principios de orden y buen gobierno, también se hace sentir en esta provincia. El que yo anuncie a Vds. esta circunstancia, parecerá a muchos, sino una vaciedad, al menos una cosa insignificante; pero luego que me explique, verán Vds. y todos los lectores, que no es tan vacia mi noticia. Aquí señores redactores a 26 leguas de la Corte nos hallábamos mas distantes de Madrid, que si viviéramos en Stoccolmo ó San Petersburgo. Así este pueblo, se hallaba estacionado en el año de doce, y todos los hombres que tenían alguna influencia en las cosas públicas, se honraban con haber influido en el suceso de setiembre, excepto unas pocas personas. La irreverencia y la anarquía política a que los doceañistas llamaban libertad, se tenían en esta como el *non plus ultra* del saber y la ilustración. Por esta causa el aspecto de la ciudad correspondía a la tendencia de las ideas, así como los hábitos de la generalidad de sus moradores. Para ir a Madrid era preciso empacar en una galera, andar rodando por el camino entre finestros días, albergarse en los establos a que honran con el nombre de posadas, dejarse la mitad del cuerpo en semejantes cavernas para pasto de millones de antropófagos animalitos que las pueblan, y sufrir cada día dos ó tres saqueos, ejecutados no por Angelillo, ni ninguno de su cuadrilla, sino por la MARITONNES, y MONTIPONDS, que habitaban en estas mansiones de tormento. Al través de estos padeceres llegábamos a Madrid, y no pueden Vds. figurarse el placer con que se divisaban las torres y medias naranjas de la capital, desde los altos de Arganda. Una sola cosa anublaba este contento, y era la tristísima idea de la vuelta, y cuántas de muchos que por no esponsarse al martirio del retorno, han abandonado su patria y familia.

Con tales facilidades pueden Vds. figurarse como andaría el comercio de las ideas, y no estrañarán el que conservásemos todavía las que nos trageron los ejércitos del año doce. De este estado gracias a Dios nos vamos alejando a pasos de gigante, pues ya se va a Madrid en un regular coche y en dos días; las posadas se van mejorando, el comercio se anima, las relaciones con la capital se hacen mas frecuentes y necesarias, y se piensa, y con probabilidad de llevarlo a cabo, en hacer un ramal de camino que empalme al que viene de Tarancon pasando por esta ciudad, en el pueblo de Minglanilla, con la nueva carretera de las Cabrillas. Las ventajas de este pensamiento y de esta obra son tan notorias, que la idea de realizarlos se ha apoderado a un tiempo de todas las clases, y todos la han tomado con un calor, que en la actualidad el ingeniero D. Pedro Cortijo, cuyos conocimientos en el ramo de su profesión son tan públicos, se ocupa de los trabajos preparatorios para llevar a cabo tan ventajosa empresa.

Todos los estímulos é intereses van a asociarse para realizar una obra, que es la única capaz de dar a esta ciudad la importancia que merece. Solo de una influencia que diz domina la Diputación provincial se recela, y a mi vez no con mucho fundamento; pues si los individuos que componen la Diputación quieren bajar silvados de sus puestos, no tienen mas que añadir al golpe de la famosa representación, el maronazo de oponerse a la realización del proyectado ramal. Esto a decir verdad no lo esperamos, pues los manchegos que en este negocio son la falange temible, no tienen interés en oponerse a la realización de una obra, que en nada perjudica ni emborrazca la magnífica carretera, que a espensas del erario público se está haciendo por medio de su territorio.

Mas para que Vds. vean la utilidad de esta clase de empresas debo decirles, que apenas se ha pensado seriamente en la apertura del ramal, se han amortiguado las pasiones políticas, han desaparecido los odios y preveniciones, que antes envenenaban todos los pechos, y ya se dice generalmente que es preciso hacer eruda guerra a la irreligion y a las doctrinas disolventes.

De aquí es que en la generalidad se observa una reacción política y religiosa que no puede menos de llamar la atención de los hombres pensadores. Las fiestas religiosas de semana Santa se han celebrado en la catedral, como pudieran haberse hecho en tiempo de Carlos 5.º; lo mismo ha sucedido en las parroquias, y decimos esto no solo por el aparato, orden y servicio de los templos, sino por el recogimiento, el adorno y compostura con que han concurrido los fieles, a los oficios con que la iglesia celebra los augustos misterios de la semana Santa. Tan cierto es señores redactores que la anarquía y la inmundicia, triunfan en muchas partes, por la incommunicación en que viven con los grandes centros donde germinan las sanas doctrinas y pululan los escarnientos y desengaños.

Apenas se ha hablado de camino, se han acallado y estinguído las rencillas y divisiones; ha conseguido el ilustre

ayuntamiento organizar la sociedad de señoras para socorro de las religiosas; pocos días cuenta de vida esta benéfica asociación y ya han reunido cantidad suficiente para asegurar el pan cotidiano y otras menudencias a las desvalidas esposas de J. C.; porque han de saber Vds. señores redactores que aquí se deben 54 meses a estas infelices que con el rincón de su claustro viven contentas. Loor eterno al ayuntamiento, que concibió tan benéfica idea; y a las beneméritas señoras que haciéndose superiores a la delicadeza de su sexo, saben responder tan dignamente a tan benéfico llamamiento.

Cuando desde la altura a que Vds. se hallan se considera el por menor de estos interesantes cuadros, no puede uno menos de concebir las mas lisongeras esperanzas, y decirse así mismo, no importa que el ayacuchismo renueva el mundo; sus maquinaciones se estrellarán contra la cordura y sensatez de los españoles, al mismo tiempo que se ve acercarse de un modo inevitable el bello y pacífico día de la justicia en el que cada uno según sus obras llevará su merecido.

MISCELANEA.

MINA DE COBRE ARGENTIFERO

EN LAS INMEDIACIONES DE MADRID.

Mucho hemos oído hablar de minas en las inmediaciones de esta corte; y en verdad que, prescindiendo de intereses particulares, de desear era se hallase alguna que ofreciese resultados positivos, pues esta misma proximidad los haría mas ventajosos, y evitaria el inconveniente de tener que renunciar a ellos por falta de medios de explotación, como sucede diariamente en las mas de las provincias de España, donde generalmente se carece de aquellos recursos científicos, tan necesarios para utilizar este género de industria, y que tanta facilidad y aun economía, pueden aquí proporcionarse.

Afortunadamente se está explotando muy cerca del Pardo una mina de cobre argentífero que se halla en el caso deseado, y cuyos trabajos parece están ya bastante adelantados, calculándose en mas de doscientas las arrobas de metal que pueden obtenerse ya, solo del mineral estraido, continuándose la extracción en varias galerías, bajo la dirección de personas muy peritas, y con muy buenos utensilios y otros medios para las operaciones necesarias. Sin embargo, tanto es lo que en el día se habla y se exagera de esta materia, que a pesar de los brillantes informes que de esta mina del Pardo nos han dado sujetos tan inteligentes como imparciales nada hubiéramos dicho, a no haber visto y examinado por nosotros mismos uno de los ejemplares del primer ensayo de fundición que se ha hecho con una pequeña parte de los materiales estraidos de ella. La barra de cobre que hemos tenido en la mano y se halla de manifiesto en casa de los señores Falcó calle de la Montera, nos ha parecido de tan privilegiada ley, que difícilmente se hallará otro igual dentro y fuera del reino; y si como nos han asegurado, el mineral da un 50 por 100 de este precioso metal, grande es la riqueza con que los accionistas van a ver premiados sus adelantos y su constancia. Nosotros nos felicitamos de que los terrenos adyacentes a la corte den un desmentido tan auténtico a los que creen que la naturaleza no ha depositado en su seno mas que sílices y materias calizas.

PRODUCCIONES MINERALES.

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

El *Mechanic Magazine* publica un estado de los productos que rindieron las minas de los Estados Unidos en 1840. La importancia de la industria minera en la América septentrional, debe llamarnos tanto mas la atención en cuanto va progresivamente en aumento, y podrá llegar un día que invadiendo sus productos los mercados europeos influya en el precio de los nuestros. El estado a que nos referimos arroja los siguientes resultados.

El producto del hierro durante el año 1840, fué de 286.905 toneladas, esto es, 5.738.060 quintales, que ocuparon activamente 804 hornos y 50.497 operarios: el combustible consumido ascendió a 1.528.110 toneladas, es decir a 50.562.200 quintales, y el capital empleado en esta producción 29.452.151 dollars.

El producto del plomo fué de 51.259.453 libras, y el capital empleado 1.546.756 dollars.

El del oro se elevó a 519.605 dollars, que ocuparon 157 hornos 1.016 operarios y un capital de 254.525 dollars.

El producto de los demás metales ascendió a 570.614 dollars, que ocuparon a 728 operarios y un capital de 258.980 dollars. Las producciones del carbon consistieron en 23.466.680 toneladas, ó bien sean 569.555.600 quintales, cuyo coste se reguló en 5.224.464 dollars.

Las salinas daban 6.179.174 bushen, cuya producción costó 6.998.045 dollars, y ocupó a 2.505 hombres.

El mármol, el granito y otras piedras produjeron el valor de 5.695.884 dollars, cuyo capital empleado ascendió a 7.540.159 dollars, y mantuvo a 7.839 operarios.

MODO DE HACER EL QUESO

DE GRUYERES.

Se cuele por un tamiz fino leche de vaca, que se calienta en una caldera colgada de una cigüeña giratoria sobre su eje; cuando comienza a calentarse se le echa un cucharón de cuajo, y revuelve bien; así que principia la leche a cuajarse, se aparta la caldera, se deja posar un rato, y se corta con una espátula de madera en ángulos rectos. Después se vuelve al fuego y se repiten las mismas operaciones. Cuando tomando con la mano algunos pedazos de leche cuajada estos resbalan y toman un color amarillo, ya puede retirarse la caldera del fuego. Se ponen en un lienzo, se esprimen y amoldan cargándolos con un peso de treinta a cuarenta libras. Al día siguiente se saca del molde, se salan por todos lados, se colocan otra vez en el molde y se aprietan. Esta operación se repite varios días, pero sin pensarlo hasta que el queso no admita mas sal. Generalmente bastan tres semanas de estar en los moldes, para que puedan colocarse en una bodega aireada para enjugarse.

METODO DE CONSERVAR LOS PESCADOS

QUE HAY EN LOS ESTANQUES, EN MEDIO DE LOS HIELOS.

Generalmente se ha atribuido al rigor del frío la mortandad que experimentan los pescados de los estanques en el invierno.

La causa verdadera de esta desgracia consiste en la falta de oxígeno; porque cuando el agua se hiela, se impide la renovación del aire. Para convertirse de ello hasta poner unos peces dentro de una redoma de cristal con agua, y tapada la boca con una piel. Al momento el pescado se pondrá lánguido y morirá. Cuando se hielen los estanques, se cuidará de romper diariamente los hielos y de remover el agua, para dar paso libre al aire atmosférico, con lo cual se conservará vivo y bueno el pescado. (*Mechanic's Magazine*).

EDITOR RESPONSABLE, JUAN GABRIEL AYUSO.

MADRID.—Imprenta del HERALDO.

Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid