

GACETA DE MADRID.

Este periódico sale todos los días, y se suscribe

EN MADRID EN EL DESPACHO DE LA IMPRENTA NACIONAL,

y en las provincias

EN TODAS LAS ADMINISTRACIONES DE CORREOS.



N.º 1048.

AÑO DE 1837.

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

	Año.	Medio.	Tres meses.	Un mes.
Para Madrid	260	130	65	22
Para el Reino ...	360	180	90	
Para Canarias é				
Islas Baleares.	400	200	100	
Para Indias	440	220	110	

JUEVES 12 DE OCTUBRE.

ARTICULO DE OFICIO.

S. M. la Reina, su augusta Madre la Reina Gobernadora y la Serma. Sra. Infanta Doña María Luisa Fernanda, continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutan SS. AA. los Serenísimos Sres. Infantes D. Francisco de Paula y Doña Luisa Carlota.

REAL DECRETO.

Teniendo en consideracion los alivios que para abrir el despacho fueron dispensados á vuestros antecesores en la Secretaria de Estado y del Despacho de la Guerra, puesta á vuestro cargo, vengo en concederos como Reina Gobernadora del reino, á nombre de mi augusta Hija la Reina Doña Isabel II, la gracia y facultad para que firmeis con solo el apellido *Ramonet* todos los oficios, órdenes, cédulas, pasaportes y demas de esta clase que expidis para España é Indias, exceptuando los despachos, títulos y documentos en que, Yo ponga mi firma, en los cuales pondreis la vuestra entera. Tendréislo entendido, y lo comunicareis á quien correspondá. = Esta rubricado de la Real mano. En Palacio á 10 de Octubre de 1837. = A. D. Francisco Ramonet.

CONTADURÍA GENERAL DE VALORES DEL REINO.

Relacion de los empleos de Hacienda civil que se hallan vacantes, y cuya propuesta á S. M. compete á esta oficina general, con expresion de las provincias á que corresponden, de los sueldos en que estan dotados, y de las cantidades en metálico señaladas por fianza á los de manejo de caudales; debiendo entenderse que esta ha de ser de una tercera parte mas si se diere en fincas, y del duplo si se da en créditos de la deuda consolidada.

Provincias.	Sueldos.	Fianzas.
Almería. { La intervencion de la administracion de rentas de Tijola.	3,000	6,000
Badajoz. { La intervencion de la administracion de rentas de Zafra.	4,000	26,600
Cádiz. ... { La intervencion del selato de rentas provinciales del Trocadero.		
Coruña. { La intervencion de derechos de puertas de la del Muelle, en la Coruña.	8,000	
Cuenca. { La plaza de oficial 3.º de la contaduría de la provincia.	5,000	
Gerona. { La intervencion de la administracion de rentas de Blanes.	3,000	18,584
Granada. { La intervencion de rentas de Alhama.	3,000	7,000
Jaen. ... { Una intervencion de los derechos de puertas de la capital.	5,000	
{ Otra id. id.	5,000	
{ La intervencion de la administracion de rentas de Ubeda.	4,000	18,000
Logroño. { La intervencion de la administracion de rentas estancadas de Sto. Domingo de la Calzada, de nueva creacion por Real orden de 30 de Setiembre último. ...	4,000	No se ha fijado aun.
Pontevedra. { La intervencion de la administracion de estancadas de Bayona.	3,000	18,507
Salamanca. { Una intervencion de derechos de puertas en la capital.	6,000	11,000
{ Una intervencion de derechos de puertas en la capital.	8,000	
Sévilla. { La intervencion de la administracion de Alcalá de Guadaíra. ...	3,000	12,916

Lo que se anuncia al publico en virtud de lo dispuesto en Real orden de 7 de Setiembre de este año, y para noticia de los que hallándose con las cualidades requeridas por las Reales órdenes vigentes, quieran solicitar dichos destinos. Madrid 6 de Octubre de 1837. = El M. de Villagarcía.

PARTE NO OFICIAL.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

RUSIA.

Odesa 14 de Setiembre.

Se ha anunciado la llegada del Emperador á su campo de

maniobras como un acontecimiento señalado. Los oficiales superiores turcos que habian concluido su cuarentena han salido á toda priesa, y se les abonará, así como á los demas personajes convidados, todo gasto. Los suple la tesoreria Real, á la que se supone sin embargo muy adeudada, y con esperanza del aumento de rentas con que cuenta.

Pero la corte de Rusia mira esta reunion mas por los resultados políticos que de ella se promete, que por su importancia militar. Es una especie de fiesta en la que se prodigarán las gracias, las decoraciones, presentes, promesas y halagos á cuantos conviene atraer ó fijar.

Se trata de ganar partidarios en todos los Estados, de circular á todos la politica rusa; de seducir y ganar en una palabra á aquellos hombres con quienes el Emperador necesita contar. Los legitimistas de todas las naciones á quienes se ha convidado, tendrán tambien sus ventajas. Algo vale á falta de otra cosa sostener la guerra civil, y alimentar por otra parte esperanzas.

Con un objeto semejante no quiere el Emperador que se le suponga distante de dar una amnistia á los polacos, y ha mandado que se preparen materiales para este efecto. Pero se sabe que no se concederá realmente el perdon sino á los tráfugos, y que los neutrales apenas conseguirán lo que se llama continuaciones. En cuanto á los hombres de bien puros patriotas, se les tendrán lazos funestos para los que se dejen coger en ellos.

Los cruceros rusos han cogido á 20 leguas sur de Zaluuka, costa asiática, á un buque ingles que llevaba un cargamento tomado en Constantinopla. Este buque ha sido conducido á Sebastopol, y acabamos de recibir la noticia de que se ha puesto presa á toda la tripulacion. (*Constitutionnel*.)

ITALIA.

Módena 27 de Setiembre.

El duque de Módena acaba por fin de descubrir que ha sido juguete de su ministro de policia. Este magistrado, con intencion de satisfacer su rencor contra algunos individuos, ha hecho creer á su Soberano que existia una conspiracion contra la seguridad del Estado y contra su persona. En esta suposicion habia ordenado S. M. el arresto de diversos subditos suyos, y despues de juzgados, aprobó las sentencias de muerte contra inocentes. Despues de este descubrimiento ha estado S. A. indeciso sin saber qué partido tomar. En este estado de cosas, no queriendo manifestar el duque que habia sido engañado, ha dado un decreto el 19 de Agosto último, mandando que un pequeño número de individuos comprometidos en los acontecimientos políticos de 1851 sean puestos en libertad, y se ha aprovechado esta ocasion para incluir en el número de aquellos á las personas inocentes de que hablamos, sujetándolas sin embargo á su destierro temporal ó perpetuo.

Se espera de un momento á otro la destitucion del ministro de policia, del director de la misma y del carcelero, que son los principales y quizá los únicos autores de tantas iniquidades, con objeto de satisfacer un odio particular, y para tener á S. A. en un estado continuo de espanto y de delirio politico para sostenerse en el poder. (*Gazette de Sicile*.)

GRAN BRETAÑA.

Londres 29 de Setiembre.

Fondos públicos. Consolidados á cuenta, 92 y un octavo: Fondos españoles, deuda activa 19 sin cupon: pasiva 4 y tres cuartos: diferida 6 y siete octavos.

El jueves pasó la Reina revista á diferentes cuerpos de tropas, guardias de corps, granaderos de la guardia y lanceros. S. M. llevaba el uniforme de Windsor, y al pecho una estrella con la cinta de la orden de la Jarretiera, y se presentó delante de las filas sobre un magnífico caballo blanco y con una escolta de lanceros. La acompañaba el Principe de Lichtenstein con uniforme de general austriaco, la duquesa Kent, lord Hill, el marqués de Conyngham y lord Torrington vestido de uniforme de Windsor. Mr. Cavendish, page de honor, montaba un potro negro, ricamente enjaezado. Componíase la comitiva de las señoras Murray y Cavendish, sir H. Quinton, el baron Rusdach y lord Paget, todos á caballo. El uniforme de Windsor que llevaba la Reina consistia en una casaca azul oscuro con collar y vueltas encarnadas, y un casquete militar. El vizconde Melbourne y lord Palmerston componian parte de la comitiva de S. M. El joven Cavendish, uno de los hijos del coronel y page de la Reina, llamaba la atencion por la destreza con que manejaba detras de S. M. su potro negro. (*Standard*.)

El alderman Cowan ha sido hoy nombrado lord corregidor de Londres para el año próximo sin que haya habido oposicion alguna. Los dos nombres que salieron de la urna del consejo de la ciudad para someterlos á la decision de los aldermanes, han sido los del alderman Cowan y el alderman Wilson. (*Globe*.)

No se habla en la ciudad de otra cosa que del mensaje del

Presidente de los Estados Unidos al Congreso, quejándose generalmente de la inutil extension de tales documentos. No habiendo llegado todavia los periódicos americanos, no es fácil formarse idea del efecto que produjo este documento en Nueva York en el espíritu público ó en las operaciones rentísticas. Los americanos, por lo comun bien informados, creen que el Presidente esté sostenido en su determinacion de adherirse al pago en especies de parte del Gobierno, así como á la continuacion de los pagos en especies por los ciudadanos. (*Sum*.)

Aunque extenso por extremo, el mensaje del Presidente Van Buren no trata sino de negocios de rentas y del banco de los Estados Unidos. Mr. Van Buren arguye fuertemente contra el sistema de emplear los bancos en negocios del país, y dice que no ha variado de ideas en punto á estas cuestiones. La práctica de servirse de los bancos era mas bien una medida de expediente que de vana politica. En lo sucesivo se podrán dirigir fácilmente los negocios del Estado sin su intervencion. Es un error el creer que se necesitan considerables cantidades en especies para los pagos públicos. De 70 á 80 millones que se suponen acumulados en el país, sobrarán con los 10 para ocurrir á estos gastos. Este discurso da margen á graves reflexiones á los que creian que nunca se adheriria el Presidente al pago en especies. Mr. Van Buren declara que los ingresos no alcanzan á cubrir el gasto del Gobierno, aun incluso el fondo de reserva de cinco millones de dollars. Será menester ademas 6 ó 10 millones que se propone encontrar, no contrayendo un empréstito, sino reteniendo 9 millones y medio depositados en la tesoreria, y que debian distribirse en los estados en Octubre próximo en virtud de una ley adoptada el 25 de Junio de 1836. (*Globe*.)

FRANCIA.

Paris 1.º de Octubre.

No hubo bolsa por ser domingo.

En la mañana del 29 anterior, un caballero, á quien la multitud suponía ingles, halló en la acera de la bolsa una pieza de cinco francos, que se apresuró á depositar en casa de un mercader delante de cuyo almacén se encontraba. Se admiró mucho este acto tan sencillo de desinterés; y nosotros que nos hallábamos allí, oímos á un pilluelo murmurar entre dientes: "¡majadero ingles!" El dueño del almacén, queriendo exceder en generosidad al hijo de la antigua Albion, ha enviado inmediatamente la moneda á casa del comisario de policia de su cuartel para que la dé á una familia pobre. (*Temps*.)

Un buque de comercio, llegado de Bona á la Ciotat, ha traído las siguientes noticias de Bona del 16 de Setiembre.

Nuestro ejército ha hecho un movimiento hácia adelante. Una parte de las tropas acampadas en Merdjé-Ammar ha salido ayer para ir á tomar posicion en Raz-el-Akba, que ocupamos nosotros en el día. Si esta posicion hubiese estado ocupada por tropas europeas, no nos hubiésemos hecho dueños de ella sino perdiendo mucha gente.

Raz-el-Akba no dista mas que tres cortos días de camino de Constantina. Se acaba de descubrir una gran conspiracion de desercion en Guelma entre los spahis del escuadron Mouton mandado por el teniente Llarerent. Al celo y vigilancia del coronel Duvivier se debe el haber cogido los 25 spahis que debian pasarse al enemigo. Han sido desarmados inmediatamente, y se les han quitado los caballos. Hoy llegarán escoltados á Drea, y mañana entrarán en Bona.

Se dice que el gobernador tiene intencion de hacer fusilar muchos de ellos.

Dijimos hace algunos dias con relacion á personas ordinariamente bien informadas, que el general Damremont habia recibido el 17 ó 18 de este mes la orden de dirigirse á Constantina, de cuyo punto no distaba mas que dos días de marcha. Estas noticias eran exactas; mas parece que las lluvias habian obligado al general á diferir la ejecucion de las instrucciones ministeriales. En el día se nos asegura que el Ministro de la Guerra ha retirado la orden de marchar, y que en consecuencia el cuerpo expedicionario ha debido ponerse en movimiento ayer hácia Constantina. Nuestras tropas, en este caso, se hallarán delante de esta plaza el 1.º de Octubre. (*Messenger*.)

Recibimos el *Guardia Nacional* de Marsella del 25, y en él leemos:

Ayer se esparció la voz en la bolsa de que el cólera acababa de declararse en Tolon con una espantosa intensidad, y que la noticia habia venido por despacho telegráfico. Podemos asegurar que la autoridad no ha recibido ningun despacho de Tolon, y nos complace en creer que si es cierto este rumor, está considerablemente exagerado.

PORTUGAL.

Lisboa 29 de Setiembre.

Por decreto de S. M. la Reina con fecha de ayer se ha hecho saber que el bautismo de S. A. el Sermo. Principe Real se

verificará á las tres de la tarde del domingo 1.º del próximo Octubre en la Real capilla del palacio de las Necesidades, cantándose en dicha capilla despues de la ceremonia un solemne *Te Deum* en accion de gracias, y debiendo concurrir á la citada solemnidad toda la corte y demas personas á quienes incumbe asistir por sus cargos.

Ha llegado la correspondencia de todo el reino, juntamente con la de Algarve que faltó en el correo pasado, y solo no ha venido la de Braganza, avisándose de Villa Real que se ignora el motivo.

Idem 2.

S. M. el Rey ha mandado entregar al eminentísimo y reverendísimo Sr. cardenal patriarca de Lisboa la cantidad de dos cuentos de reis par distribuirla entre los pobres y familias necesitadas de la capital, con ocasion del bautismo de S. A. el Sermo. Sr. Principe Real. (*Diario do Governo.*)

ESPAÑA.

Sevilla 1.º de Octubre.

Hemos sabido con placer que el famoso profesor de guitarra D. Trinidad Huertas se halla de paso en esta ciudad, donde algunos de sus amigos le han estimulado á que dé un concierto, y se ha prestado gustoso á ejecutarlo: parece, segun estamos informados, que este se verificará el lunes próximo en el teatro principal. No podemos menos de admirar en este artista el mérito sobresaliente que le hace distinguir en las naciones mas cultas por un genio español; y aunque nuestro voto no sea decisivo en la materia, podremos decir á nuestros lectores, con referencia á algunos periódicos extranjeros y á personas inteligentes, que han sido hasta ahora desconocidos los efectos grandiosos que produce en sus manos un instrumento, que por sus escasas voces é imponderables dificultades, no es susceptible de las ventajas que en otros han obtenido varios profesores, al paso que reconocen en Huertas la habilidad de acomodar á un mismo tiempo la armonía y el canto, con tan nuevo método y buen gusto, que parece trasformarse en uno de los mas sonoros, y aun exceder á estos por la dulzura y unidad de sus entonaciones. (*Diario de Sevilla.*)

Idem 3.

En la mañana de ayer el teniente coronel D. N. Angulo, sentado sobre un cañon de los que se hallan en uno de los reducidos de la fábrica de tabacos, sacó una pistola, y disparándosela sobre el costado izquierdo, terminó de esta manera su existencia. Tan trágico suceso parece el resultado de cierta premeditacion, respecto á que en la noche de anteayer hizo y otorgó su testamento ante un escribano público. Hasta ahora no sabemos las causas influyentes de este desastroso acaecimiento. (*Id.*)

Madrid 11 de Octubre.

Dictámen de la comision de Marina.

Habiendo pasado las Cortés á su comision de Marina la proposicion del Sr. Diputado D. Dionisio Valdés, dirigida á que la misma informase en virtud de qué ley, ordenanza ó disposicion se hallan establecidos dos barcos de vapor ingleses en la línea de Cádiz á Sevilla, y tres ó cuatro franceses en la de Málaga, Valencia y Barcelona, creyó conveniente pedir á la secretaria de Marina, Comercio y Ultramar cuantos antecedentes obrasen sobre el asunto, á fin de dar á las Cortés el informe conveniente que se pide.

Reñitidos á la comision por dicho ministerio, y examinados por la misma, resulta lo siguiente: En 24 de Febrero de 1827 se comunicó por el ministerio de Hacienda al de Marina una Real orden, reducida á que los buques franceses fuesen admitidos al comercio de cabotaje de nuestras costas por via de excepcion y mientras se verificaba el arreglo de las relaciones mercantiles entre ambas naciones. Con la misma fecha se comunicó otra Real orden al mismo ministerio, declarando que dicha admision se entendiese con sujecion á lo prevenido en el artículo 165, capítulo 7.º de la instruccion general de Rentas de 16 de Abril de 1816, por el cual se impusieron á los buques empleados en el comercio de cabotaje los derechos de salida y el 6 por 100 del valor de los géneros que no los adeuden.

En 24 de Mayo de 1827 D. José Mataró, del comercio de Barcelona, elevó una solicitud á S. M. á fin de que dos buques suyos, construidos en Cataluña y abanderados con pabellon sardo y toscano, fuesen considerados para el pago de derechos en los puertos de la Peninsula y América como si navegasen con bandera nacional; pero S. M., despues de haber oido al director general de la armada, y viendo los perjuicios que se siguen de la simulacion de bandera, no tuvo á bien acceder á esta solicitud; cuya resolucion se comunicó al ministerio de Hacienda en 18 de Agosto de 1827.

En 25 de Agosto de 1834 se formó en Londres una compañía de ingleses y españoles con el fin de establecer ciertas líneas de buques de vapor desde aquella capital á algunos puertos principales de nuestras costas, y aun entre estos mismos. En 15 de Setiembre del mismo año D. Pedro Juan de Zulueta, comerciante español establecido en Londres, dirigió al embajador español en aquella capital una exposicion á nombre de dicha compañía, de la que es cabeza, dándole cuenta del proyecto de la misma y de las ventajas que de llevarlo á cabo resultarían á la nacion española; para lo cual creía que el Gobierno español debía acordar á dicha empresa toda la proteccion necesaria y algunas franquicias, entre ellas la de derecho de ancoraje, linterna y demas de puertos á la entrada y salida de los buques de la compañía, los cuales habian de pagar solamente los de prácticos y demas en que intervenga el servicio personal; y que se le permitiese establecer depósitos de carbon fósil, pagando solamente los derechos de entrada y salida. El embajador de S. M., á súplica del interesado, pasó dicha exposicion al Sr. Secretario de Estado y del Despacho, á fin de que si lo tenia á bien diese cuenta á S. M.; este de Real orden lo pasó al ministerio de Marina, y por acuerdo del último, en 7 de Octubre, á las secciones de Marina y Hacienda del Consejo Real; estas dieron en un informe muy luminoso, haciendo ver los graves perjuicios que resultarían de la concesion que se solicitaba, y en su vista el Consejo de Ministros acordó, y S. M. apro-

bó la negativa, cuya Real resolucion se comunicó en 31 de Diciembre de 1834.

El ministerio de Hacienda remitió al de Marina con fecha de 1.º de Octubre de 1835 una exposicion de la casa de comercio Guerrero y compañía, establecida en Marsella y la villa de Adra, pidiendo permiso para establecer dos barcos de vapor desde Marsella á Cádiz, tocando en los puntos intermedios de esta línea. Se pedía en ellas ciertas franquicias, y en recompensa se ofrecian algunos servicios al Estado. Por orden de S. M. se pidió que por los ministerios de Estado, Gobernacion y Marina se expusiese lo conveniente acerca de este asunto, cada uno en la parte que le concernia; dichos ministros evacuaron su informe favorable á la solicitud y bajo ciertas restricciones; mas no consta en el expediente cuál fue el del ministerio de Marina, ni consta tampoco la resolucion que recayó; lo cierto es que la empresa no ha tenido efecto.

El intendente de Cataluña pasó al administrador de la aduana de Barcelona en 26 de Agosto de 1836 para que informase, una instancia del cónsul francés en aquella plaza, reducida á que el barco de vapor de la misma nacion *el Océano* gozase del privilegio de cargar géneros de un puerto á otro de España, segun hacen los buques españoles en Francia. Para probar esto último presentó una certificacion del contador de aduanas de Marsella, legalizada por el cónsul español, en la que constan cuatro cosas: 1.ª Que por efecto del decreto Real de 20 de Setiembre de 1817, ni los buques franceses; ni los extranjeros pagan en aquel puerto derechos de toneladas: 2.ª Que á consecuencia del pacto de familia los buques españoles gozan el privilegio de hacer el cabotaje de un puerto á otro de Francia: 3.ª Que con respecto al barco de vapor español *el Balear*, que hace la travesía desde España á Marsella y viceversa, no se exigen derechos de toneladas, de navegacion ni de salida: 4.ª Que el mismo barco de vapor *el Balear* puede sacar del depósito, como cualquier buque francés ó extranjero, el carbon de piedra, sin pagar mas derechos que el llamado de reexportacion, que se reduce á 15 céntimos por cada cinco francos de su valor. Dicho administrador contestó que á pesar de que lo solicitado por el cónsul francés era opuesto á lo mandado en la Real orden de 8 de Febrero de 1830, pues en su artículo 1.º dice: que el comercio de cabotaje está prohibido á todos los extranjeros, excepto á los franceses, que continuarían por ahora con las restricciones que se expresan en los artículos 165 y 164 del capítulo 7.º de la instruccion general de Rentas de 15 de Abril de 1816; como la misma Real orden ofrece algunas dudas, acerca de las cuales se tiene consultado á la superioridad, y como tambien el director de la empresa francesa tenga presentada obligacion de estar á las resultas, no hay inconveniente en que se permita á los buques de vapor franceses hacer el comercio de cabotaje y establecer los depósitos de carbon de piedra, pagando el 2 por 100 de entrada, segun se previene en la Real orden de 30 de Enero del mismo año. En 27 de Agosto del año citado se volvió á instar por dicho cónsul para que se tratase igualmente á los buques franceses que á los españoles, tanto en el depósito de carbon como en los derechos de ancoraje, puerto, navegacion &c. El intendente pidió de nuevo informe al administrador de aduanas, quien lo evacuó en los mismos términos que el anterior. No consta del expediente cuál fuese la determinacion de aquel funcionario; mas es de presumir fuese favorable á lo solicitado por el cónsul francés, pues que los barcos de vapor de esta nacion estan haciendo sus viajes por todas nuestras costas del Mediterráneo, como si fuesen españoles, segun es público y notorio, y segun asegura el director de la compañía catalana de vapores en la exposicion que dirigió á S. M. en 10 de Noviembre de 1836, y de lo que se queja amarga y justisimamente.

A pesar de haberse negado por S. M. en 31 de Diciembre de 1834 lo que solicitaba la compañía de españoles é ingleses, formada en Londres para establecer líneas de barcos de vapor en varios puntos de la costa de la Peninsula, vemos otra vez aparecer la misma representada por D. Pedro Juan de Zulueta, solicitando franquicias de pilotaje &c. para el barco de vapor *el Peninsular*, de su pertenencia, que por via de ensayo iba á principiar sus viajes de Cádiz á Sevilla. El comandante general del departamento de Cádiz elevó dicha solicitud al Gobierno de S. M. en consulta con fecha 4 de Enero de este año; mas sin que aparezca del expediente que recayese resolucion alguna, dicho barco principió su campaña, y el comandante militar del tercio de Sevilla se opuso á su continuacion y consultó al comandante general, poniendo en su conocimiento lo ocurrido; este con parecer del auditor interino del departamento mandó que dicho barco no continuase sus viajes, á menos que su dueño, si era español, solicitase la matricula y banderizacion permitida por las leyes. Pero en virtud de nueva exposicion de Zulueta y de un nuevo dictámen del auditor, contrario al primero, el comandante general resolvió que *el Peninsular* continuase sus viajes, y de todo dió cuenta al Secretario del Despacho de Marina con fecha 25 de Enero de este año. Este pasó el expediente á la junta del Almirantazgo juntamente con un oficio del Sr. Secretario de Estado y del Despacho, al que iba adjunta una copia de la reclamacion del embajador de S. M. Británica en esta corte contra los procedimientos del comandante general del departamento de Cádiz en este negocio. Dicha junta evacuó la consulta y la remitió al ministerio de Marina con fecha 1.º de Enero de este año, informando en ella que de ningun modo debe permitirse el establecimiento de líneas de barcos de vapor ingleses con el objeto de trasportar mercancías ni pasajeros, por ser contrario á las leyes vigentes y á lo que requiere el fomento de la marina mercante, y condena la conducta del auditor del departamento, quien por su ignorancia comprometió al comandante general y le obligó á revocar su primera providencia, fundada y justa: no consta del expediente que haya recaído resolucion definitiva sobre materia de tanto interes.

De lo relacionado resulta que los buques extranjeros se emplean en el comercio de cabotaje en nuestras costas sin autorizacion alguna, por una condescendencia que no sabe cómo calificar la comision, siendo como es contraria á las leyes del reino, y á las Reales órdenes que terminantemente lo prohiben á los mencionados buques sin excepcion alguna de naciones; pues en el último resultado, sean de vapor ó de vela, extranjeros son los buques, no siendo posible que se hayan abanderado y matriculado, porque sería una infraccion de las Reales órdenes de 23 de Mayo y 29 de Julio de 1830, tanto mas, cuando carece el Gobierno de facultades para ello, habiendo sometido este asunto á la deliberacion de las Cortés.

Con respecto á los buques ingleses, la acta de navegacion

de Inglaterra, á cuyo Gobierno no es dado variarla ni alterarla, por ser atribucion propia del Parlamento, prohíbe este comercio absolutamente á los buques extranjeros, siendo tan rigurosa, que en uno de sus artículos se expresa en estos términos: "No se podrá cargar ni conducir efectos ó géneros ningunos de uno á otro puerto ó muelle de la Gran Bretaña, Irlanda, Guernesey ó Jersey en navio ó bastimento que fuese marinado ó perteneciere en todo ó en parte á sugeto que hubiese nacido en pais extranjero, ó cuya tripulacion no se compusiera á lo menos de las tres cuartas partes de marineros británicos, pena de confiscacion de navio y cargos." Por tanto no es posible pretendiera la Inglaterra una cosa que no puede dar; y que aun cuando quisiera su Gobierno y el Parlamento mismo hallarian un obstáculo invencible en el patriotismo de aquel industrioso pueblo que conoce bien sus intereses, y que de modo alguno no consentiria fuesen los buques extranjeros á arrebatarle su industria local, de la que es tan celoso, que ni los mismos pasajeros que se embarcan en sus propios puertos y buques, tolera se trasporten de tierra á bordo en los botes de estos, sino que les obligan á hacerlo en los del pais sin la menor condescendencia; á mas, tratado alguno de comercio ni diplomático nos liga en la materia con esta gran nacion.

Con respecto á los buques franceses, tampoco hay tratado alguno que nos sujete á concederles el comercio ó navegacion de cabotaje, como muy bien dice la junta de almirantazgo en su informe de 8 de Marzo último; y el de familia, del que se ha pretendido hacer mérito, no tiene valor en esta materia; segun acredita la Real orden de 2 de Marzo de 1827, que concede la admision de los buques franceses al comercio de cabotaje por via de excepcion, entendiéndose esta providencia mientras que se verifica el arreglo de las relaciones mercantiles, anunciado en el artículo 2.º adicional del tratado celebrado entre ambas potencias en 20 de Julio de 1814; y otra del mismo 2 de Marzo, señalando los derechos que deban pagar los citados buques en este caso, órdenes de circunstancias, conforme se ve de su simple lectura; y quita toda duda la de 18 de Agosto del mismo año 1827 que prohíbe generalmente el comercio de cabotaje á los barcos extranjeros, sin exceptuar los franceses.

De que se sigue que las Cortés pueden con entera libertad, libres del compromiso de tratado alguno, disponer lo que juzguen mas ventajoso y útil en la materia; siendo innegable el dominio que cada nacion tiene en su mar territorial.

A su alta ilustracion no se oculta, que conceder la navegacion de cabotaje á los extranjeros, es arruinar nuestro comercio, destruir por el pie á nuestra marina, y convertir la España en una colonia extranjera; sobre lo que no se detiene la comision, porque son verdades tan patentes, que tratando de demostrarlas podria creerse que se ponian en duda por el Congreso, lo que sería ofender su sabiduria.

La junta de almirantazgo en su citado informe de 8 de Marzo dice: "Los ingleses y franceses muy sobresalientes en los principios de economía política, para sostener el equilibrio de la balanza de comercio, entienden como mercadería los pasajeros; ¿y por qué nuestro Gobierno, identificado con tan sabios conocimientos, no ha de calificar los buques extranjeros y nacionales de la manera y modo que aquellos consideran los suyos y los nuestros?" observacion que la comision cita para manifestar hasta dónde quiere llevar la prohibicion la junta de Almirantazgo.

Las secciones de Marina y Hacienda del extinguido consejo Real de España é Indias, en su profundo, bien meditado y erudito informe de 25 y 27 de Octubre de 1834 ya citado, opinaron por la total prohibicion del comercio de cabotaje á los buques de vapor extranjeros, y así se mandó en Real orden de 31 de Diciembre del mismo año. Lo mismo opina la junta de Almirantazgo en sus informes de 1.º y 7 de Marzo último, y tambien la direccion general de Rentas, con copia de económicas doctrinas, en su extenso dictámen de 9 del mismo Marzo. El Gobierno de S. M., al remitir todos los antecedentes en el asunto, dice literalmente lo siguiente: "Siendo el intento de la comision saber en virtud de qué ordenanza ó disposicion se hallan establecidas las líneas de barcos de vapor en nuestras costas, debo manifestar, que ni por este ministerio ni por el de Hacienda se ha expedido orden alguna especial con relacion á dichas líneas, y que los barcos de vapor que en ellas se emplean, son tratados segun los reglamentos é instrucciones que rigen para el comercio de importacion y exportacion en buques extranjeros; que la aparicion sucesiva de los barcos franceses ha tenido efecto á la sombra de la proteccion que fue concedida á la navegacion de cabotaje de dicha nacion (por Real orden de 24 de Febrero de 1827); y que con respecto á la de los ingleses no hay otros antecedentes en el ministerio que los que aparecen de uno de los adjuntos expedientes.

Pero debe observarse que tales franquicias en favor de los buques franceses hubieron de cesar por efecto de la Real orden de 18 de Agosto de 1827, que sin duda no fue circunlada; mas aun suponiéndolas vigentes en la época de la aparicion de los vapores, los convenios y reales resoluciones que las autorizaban, solo se entendian con referencia á las embarcaciones empleadas, como propias para aquel tráfico, y de ningun modo con los barcos de vapor, entonces desconocidos, y cuyas ventajosas cualidades, como medio de velocidad y transporte, debian producir, aun en tal caso, modificaciones importantes en aquella ley protectora, para compensar la desventaja que pesaria sobre nuestro comercio, atendiendo al reducido tráfico que puden hacer nuestros buques costaneros en su actual estado, en el litoral de Francia. Sin embargo, reducida la cuestion á un punto ya dicho, el Gobierno expondrá sucintamente su sentir en materia tan delicada, sin perder de vista las preferentes consideraciones que se deben á nuestra desfallecida y escasa navegacion; y atendiendo á lo que exige el estado presente de nuestras relaciones con las naciones á que aquellos buques pertenecen.

En la necesidad de conciliar tales extremos, evitando las consecuencias de un choque directo, cree sería conveniente conceder á dichos barcos de vapor por un espacio de tiempo (por ejemplo el de un año) el permiso de continuar su tráfico y navegacion, el cual espirado, deberían, si les acomodaba continuar, tomar el pabellon español, matricularse y tener dos tercios de tripulacion española, sujetándose á las leyes, prácticas y reglamentos que observan los buques españoles en nuestros puertos, con opcion de consiguiente á las ventajas que les estan concedidas. Es probable que esta condicion no les acomodaria, y en tanto debería el Gobierno procurar, por cuantos medios estuviesen á su arbitrio, fomentar este género de industria, estimulando á nuestros empresarios por medio de ati-

nadas concesiones, de que serian excluidos los extranjeros. A esto ciñe el Gobierno su opinion respecto de punto tan importante, excusando ocupar la atencion de las Cortes con otras reflexiones, que naturalmente emanan de su examen, en la seguridad de que su ilustracion sabrá apreciar hasta qué punto se opone á nuestra dignidad y decoro, así como al fomento de nuestro comercio y navegacion, una tolerancia pasiva en tal materia, si bien no puede dejar de recomendar la lectura del informe emitido por las comisiones reunidas de Hacienda y Marina del suprimido consejo Real de España é Indias con motivo de un proyecto formado en Londres y presentado en Setiembre de 1854 por una compañía de ingleses y españoles, para establecer una línea de paquetes grande de vapor, que desde aquella capital debian abrazar con su tráfico todas las costas de la Peninsula.

La comision deja á la consideracion de las Cortes lo manifestado por el Gobierno; pues no concibe cómo no habiéndose expedido por el ministerio de Marina ni por el de Hacienda orden alguna especial con relacion á las líneas de vapores extranjeros establecidas, puedan haberse autorizado; ni cómo, debiendo haber cesado las franquicias y comercio de cabotaje de los buques franceses por efecto de la Real orden de 18 de Agosto de 1827, se ha consentido, con abierta infraccion de las leyes, de esta misma Real orden y de lo dispuesto en el artículo 591 del código de comercio, reduciendo así la cuestion á un punto ya de hecho, cuestion vital, y de tal magnitud, que debía excitar toda la atencion del Gobierno, y producir la mas severa responsabilidad sobre cuantos empleados hubiesen infringido lo mandado, y que repite la comision no puede concebir cómo se ha conducido al término en que se halla por un abuso de autoridad, por una negligencia y descuido, que se abstiene de calificar.

Resulta de todo, que las principales corporaciones del Estado inteligentes en el asunto, esto es, el extinguido consejo Real de España é Indias, la junta de Almirantazgo, y la direccion general de Rentas opinan por la prohibicion del comercio de cabotaje á los vapores extranjeros, con lo que se conforma el Gobierno, opinando lo mismo con las modificaciones que quedan copiadas: y la comision, guiada por sus propias luces, por su experiencia, y apoyada en tan luminosos informes, robustecidos con los más sólidos antecedentes, faltaria á su deber si no propusiese á las Cortes se dignaran mandar terminantemente la prohibicion del comercio de cabotaje por los vapores y buques de vela extranjeros.

Resta solo á la comision manifestar, que si la sola prohibicion de la navegacion de cabotaje á los buques extranjeros, incluso los de vapor, basta para reanimar nuestra marina mercante, y proteger como se debe nuestro comercio, es preciso dar alicientes que estimulen el fomento de la navegacion nacional de los vapores.

El agente principal de estos buques y de los mas importantes adelantos de la industria es el carbon fósil, y de su mayor ó menor coste y facilidad de proveerse de él pende el incremento que pueden tomar tan utiles empresas.

Las minas de este carbon son una riqueza de inestimable valor para las naciones que las poseen y aprovechan; y como este es un nuevo elemento para la navegacion, sin el cual no puede haberla en buques de vapor, la comision juzga de su deber tomarlo en consideracion cuando se ocupa en informar á las Cortes sobre las medidas mas convenientes para fomentar y proteger la navegacion de cabotaje.

El carbon de piedra es excelente y abundantísimo en muchos puntos de España, y es de creer que en ningún país extranjero puedan los propietarios de las minas venderlo al pie de ellas por mas reducido precio: pero esta primera ventaja queda destruida por la dificultad de conducirlo á las orillas del mar, y por lo costoso que son los fletes en nuestros buques. De aqui resulta que el carbon extranjero es mas barato en España que el nacional, y que por tanto no puede prohibirse su introduccion, interin suceda así, sin causar un notable perjuicio á la navegacion de vapor. Al mismo tiempo si se permite y su mercado es mas ventajoso, es claro que nuestras minas quedarán abandonadas, y que su riqueza será tan inútil como si no existiera, constituyéndose la España á permanecer en su actual atraso de industria y navegacion, ó ser tributaria de países extranjeros por un combustible que tanto abunda en ella.

En vista de estas consideraciones la comision cree que seria de la mas importante utilidad el facilitar y proteger por todos los medios posibles la conduccion del carbon desde las minas hasta la costa y de uno á otro punto de ella. De este modo el que viene de países extranjeros quedaria prohibido de hecho, si el nacional ofrecia mayores ventajas al comprador: nuestras minas, industria y navegacion recibirian gran parte de la proteccion que necesitan para su fomento y progreso; y nuestros caudales, sin pasar á otros países, circularian entre nosotros mismos, multiplicándose en sus efectos á proporcion de su mayor movimiento.

La comision ha procurado ser lo menos difusa posible, no deteniéndose en explicar las teorías generales y las reglas comunes de recta administracion económica y política; y habiendo manifestado sus principios, los antecedentes en que se funda, y cuanto ha considerado mas conducente para ilustrar y afianzar su dictámen en materia tan delicada y trascendental, tiene el honor de proponer á las Cortes el siguiente

Proyecto de decreto.

Art. 1.º Se prohibe á todo buque extranjero de vapor ó de vela hacer en la costa de España el tráfico de cabotaje ó sea de trasportar mercaderías ó frutos de un punto á otro de ella.

Art. 2.º Se exceptúa de la anterior prohibicion á los buques extranjeros que únicamente cargasen en nuestras costas carbon de piedra español, y lo trasporten de un puerto á otro de ellas.

Art. 3.º Los buques de vapor extranjeros podrán hacer en nuestra costa la navegacion de uno á otro puerto con el unico objeto de trasportar personas ó equipajes, no comprendiéndose en este permiso la navegacion fluvial ó interior de los puertos.

Art. 4.º El carbon de piedra que sea producto de las minas españolas, será libre de todo derecho, así como los buques españoles que lo trasporten, consistiendo en él la totalidad de su carga; y si lo fuere parte de ella se deducirá el descuento en proporcion de las toneladas de carbon que conduzca, con las que mida el porte del buque.

Art. 5.º Los buques de vapor de propiedad y bandera española no pagarán derecho de toneladas, ancoraje y limpia de puertos, siempre que solo conduzcan pasajeros y sus equipajes;

pero en caso de conducir carga de frutos ó mercaderías pagarán por completo los derechos establecidos, segun las toneladas que mida el buque. Palacio de las Cortes á 28 de Julio de 1857.—Olegario de los Cuetos.—Pedro Gil.—J. M. de Vadillo.—Joaquin Maria de Ferrer.—Cayetano Cardero.—Miguel Cabrera de Nevares.—Domingo Fontan.

En la sesion del 9 fue aprobado sin discusion el dictámen siguiente:

La comision de Beneficencia ha examinado el expediente promovido por la diputacion provincial de Cádiz, en solicitud de que se declare por las Cortes la parte que debe corresponder á beneficencia en el patronato fundado en el Puerto de Santa Maria por D. Jacinto de Barrios y San Juan; por quién debe aquel administrarse, y últimamente para que se forme una ley que evite á las juntas municipales de aquellos establecimientos los obstáculos que se suscitan al entrar en posesion de tales patronatos: y despues de recorrer los diferentes documentos que acompañan, la ha resultado que por el testamento del fundador de dicho patronato se dispone que extinguidas las líneas de las dos familias á quienes llama como herederas usufructuarias del liquido producto de la fundacion (circunstancia que ya ha tenido lugar), vuelve de nuevo á apoderarse de todas sus rentas, y manda que pagadas que de ellas sean todas las obras pias que deja ordenadas, se divida el sobrante en dos partes iguales, aplicable la primera á socorrer con el respectivo dote á aquellas personas pobres de solemnidad que quisieran tomar el hábito de monjas en uno de los tres conventos de esta clase existentes en el Puerto de Santa Maria; y subdividiendo la segunda en otras cuatro, destina tres á favor de los hospitales de S. Juan de Dios y S. Sebastian del propio pueblo.

La comision, teniendo á la vista las disposiciones legales sobre beneficencia, no hubiese dudado acerca de la aplicacion que debía hacerse del total producto de esta fundacion á favor del establecimiento de aquella clase que existe en el puerto de Santa Maria, pues á él correspondiera toda vez que, segun parece, no existen los conventos á quienes se legaron las cantidades que del testamento resultan con las condiciones que por lo mismo no pueden cumplir, ni la amortizacion repetir el tanto consignado en recompensa de funciones de culto que en los mismos conventos debian celebrarse; mas se cree dispensada de insistir en esta idea y extenderse en dar razones que la corroboren, como tambien de entrar en reflexiones sobre el medio de aproximarse al cumplimiento de la voluntad del fundador, porque una ley expresa y posterior á aquellas decide, en concepto de la comision, la cuestion que es objeto de su dictámen: tal es el decreto de las Cortes de 29 de Diciembre de 1856, por el que se autoriza á las diputaciones provinciales para echar mano de los productos de memorias, obras pias, patronatos y capellanías vacantes con el objeto de levantar fuerzas que persigan y hagan la guerra á nuestros enemigos; y como la memoria, patronato u obra pia de que se trataba es, en concepto de la comision, de la clase comprendida en aquel decreto, no la junta de beneficencia ni la amortizacion deben percibir sus frutos, sino la diputacion provincial á quien aquel los concede, exceptuando la octava parte destinada expresamente á los hospitales de S. Juan de Dios y S. Sebastian que corresponde á estos, y en su nombre á dicha junta.

Bajo este concepto, de que no puede prescindirse mediando una disposicion tan terminante, crea la comision que dicho patronato debe quedar á cargo de la diputacion provincial, la cual nombrará para su mejor administracion á quien tenga por conveniente, procurando, como debe suponerse, que esto se haga con la posible economia, conciliando tambien sus mayores rendimientos, pues seria embarazoso que el prior y vicario del Puerto de Santa Maria continuasen administrando para luego entregar sus productos á aquella corporacion, tanto mas, cuanto la investidura que los daba la fundacion ha debido claudicar desde luego que cesó el objeto para que administraban.

En cuanto á la formacion de la ley que se reclama, juzga la comision que no se necesita por ahora, pues mientras subsista el decreto citado de 29 de Diciembre último, los establecimientos de beneficencia no podrán hallar obstáculo alguno para sus adquisiciones, puesto que tan solo tendrán derecho á aquellas que clara y expresamente se les llegue, y no aquellas que leyes anteriores les adjudicaban generalmente.

Asi pues, opina la comision, que las siete octavas partes del producto del patronato, fundacion y obra pia de D. Jacinto Barrios y S. Juan corresponde por ahora y durante la actual guerra á la diputacion provincial de Cádiz, para que las invierta segun previene el decreto de las Cortes de 29 de Diciembre último, encargando su administracion á quien tenga por conveniente; dejando la octava parte á disposicion de la junta de beneficencia del puerto de Santa Maria para invertirla en favor de los hospitales de S. Juan de Dios y S. Sebastian de dicha ciudad; y que atendiendo á las razones expuestas no hay necesidad de formar una ley que evite los obstáculos que se supone ocurrieron en las ultimas adquisiciones.

Las Cortes resolverán sin embargo lo que crean mas justo y conveniente. Palacio de las mismas 8 de Octubre de 1857.—Bartolomé Venegas.—Nicolás Bezares.—José Crespo y Velez.—Joaquin Gomez.—Eugenio Ladron de Guevara.—Bernardino de Busto.—Pío Laborda.

CORTES.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MUGUIRO.

Sesion del dia 11 de Octubre.

RESUMEN. Expedientes y dictámenes particulares. — Se concluye la discusion sobre barcos de vapor en las costas de España. — Continúa la discusion sobre cuartel de inválidos, quedando pendiente en el art. 3.º del proyecto.

Se abrió á la una, y leida el acta de la anterior, quedó aprobada.

Se leyeron varios expedientes, que pasaron á sus respectivas comisiones.

Se leyó asimismo una exposicion de la diputacion provincial de Málaga, en la que informaba al Gobierno de la legalidad y orden con que en aquella provincia se habian verificado las elecciones de Senadores y Diputados.

Al preguntar el Sr. Secretario si se diria que las Cortes quedaban enteradas, dijo

El Sr. HEROS: No me parece que hay necesidad de hacer esa declaracion; pero la diputacion provincial de Málaga solo dice que ha elevado una exposicion al Gobierno sobre el modo como se han hecho las elecciones en aquella provincia, y sobre esto no necesitan decir nada las Cortes.

El Sr. PASCUAL: El Sr. preopinante me permitirá le diga que las Cortes tienen necesidad de enterarse de todo lo que conviene al bien público; y como tal miro yo la exposicion de la diputacion provincial de Málaga, en que manifiesta como aquellas autoridades, injustamente atacadas por algunos periódicos, han cumplido sin embargo religiosamente con su deber.

La diputacion de Málaga no dice ni quiere mas; solo dice: "he hecho esto." ¿Qué inconveniente hay en que se diga "las Cortes quedan enteradas?"

Así se dijo.

Se entró en el orden del dia, que era la continuacion de la discusion del dictámen de la comision de Marina sobre barcos de vapor.

El Sr. CUETOS contestó, en un discurso que no pudimos oír bien, al Sr. Alvarez Garcia, que habia el dia anterior impugnado el dictámen.

No habiendo quien tuviese pedida la palabra contra la totalidad, se pasó á votacion, y se declaró haber lugar á votar sobre ella.

Se leyó el art. 1.º

El Sr. VALES (D. Dionisio) dijo que esta cuestion era de industria, y de industria muy interesante para el país, por lo que debía tratar de fomentarse por todos los medios posibles.

Citó las órdenes contradictorias que sobre el comercio de cabotaje se habian expedido en varias épocas por nuestro Gobierno, á pretexto de las cuales se habia establecido una línea de vapores franceses que se iba á apoderar de todo nuestro comercio de las costas del Mediterráneo, pues se anunciaban dichos buques al público con el mayor escándalo.

Despues recordó haberse presentado en la comision de Marina cuando se trataba de este proyecto, y haber convenido en sus ideas; pero que habiendo remitido entonces el citado proyecto al director de una compañía catalana de vapores, este le habia hecho observaciones (que leyó), y por ellas se habia convencido de que debía prohibirse á los vapores extranjeros aun el transporte de personas, siendo este el unico modo de fomentar nuestra industria en este ramo; pues aunque este transporte saliese al principio en nuestros barcos un poco mas caro que en los extranjeros, eso no era grande obstáculo, pero todo se quedaba aquí, y con el tiempo seria mas barato.

Propuso por consecuencia de todo esto que se estableciese el principio general de prohibicion absoluta á los buques extranjeros del transporte de nuestros frutos, mercaderías y personas; y que solo por via de excepcion se permitiese durante cuatro, cinco ó seis meses á dichos buques extranjeros hacer el transporte de personas.

El Sr. GIL (D. Pedro) observa que tratándose del art. 1.º el Sr. Valdés se ha detenido muy poco en él, pasando á hablar del 3.º, y que el 4.º solo habla del cabotaje; que todos estan convenidos en que se suprima, que es lo que previene el artículo; y que el transporte nada tiene que ver con el cabotaje; que el comercio de pasajeros es libre, no solamente para los españoles, sino para todos los buques que navegan en el Océano y Mediterráneo, y que querer privar á los extranjeros de esta facultad precisamente en una época en que estan obstruidas las comunicaciones por tierra á causa de la guerra civil, y cuando solo tenemos nosotros cuatro ó cinco buques de vapor, seria sumamente perjudicial.

El Sr. Valdés rectificó un hecho.

El Sr. Vadillo dice que el Sr. Valdés puede conocer que el artículo no hace mas que establecer una regla general en que está S. S. muy conforme, y que cuando llegue la discusion del art. 3.º podrá ampliar todas las razones que ahora alega.

Se leyó y aprobó el art. 1.º

Se dió cuenta de un dictámen de la comision de Poderes, que las Cortes aprobaron, hallando conformes los de Don Manuel Guio, Diputado suplente por la provincia de Madrid, llamado á reemplazar al Sr. Rodriguez Leal.

En seguida entró á jurar y tomó asiento dicho Sr. Guio.

Continuó la discusion pendiente, y se leyó y aprobó sin discusion el art. 2.º

Se leyó el 3.º

El Sr. MADDOZ impugnó este artículo fundándose en las mismas razones que el Sr. Valdés, y diciendo que no puede menos de ser un lazo que se tiende al Congreso para que destruya esta industria española en favor de los extranjeros; que la cuestion se reduce á lo siguiente: ¿quiere el Congreso que una porcion de españoles que han entrado en la empresa de barcos de vapor, para conducir personas de una parte á otra, sucumba á una empresa extranjera, si ó no? y que aprobándose el artículo resultaria la ruina de una porcion de propietarios que han invertido sus capitales en esta empresa que tendrian que abandonar, cuando de convenir con los deseos del señor Valdés seguramente, segun el espíritu industrial que reina en Barcelona, se multiplicaria infinito el número de buques de la empresa.

Los Sres. Gil (D. Pedro) y Madoz rectificaron varios hechos.

El Sr. FERRER manifiesta que el que oyese esta discusion imparcialmente, creeria que nosotros teniamos grandes capitales invertidos en esta empresa cuando solo hay cuatro ó cinco buques que conducen pasajeros.

Extraña despues que el Sr. Valdés, que se confesó convencido por las razones que le presentó la comision de Marina, sin haber manifestado otras nuevas que destruyan aquellas, tenga un empeño tal en este momento de impugnar este artículo; despues pregunta si esos vapores de la compañía catalana pueden bastar para cubrir todas nuestras necesidades aumentadas considerablemente con la guerra civil, pues que no son estas solas las políticas, sino tambien las militares en los transportes de hombres de unos puntos á otros y de efectos de guerra necesarios para evitar las calamidades, que de otro modo no podria hacerse; y que ademas es preciso hacer que una docena de personas no monopolicen tiranizando á toda una nación, pues qué tal vez este pudiera ser un lazo tendido por la misma compañía catalana para el efecto, que no hace alusion á persona alguna, pero que mira las cosas como legislador, y ve que esta empresa no tiene para cubrir las nueve décimas partes de las costas con sus buques, y que es necesario atender á las necesidades del tráfico, y como legisladores no dejar sorprenderse ni dar lugar á privilegios exclusivos: que para satisfacer

á los deseos de los señores que impugnan el art. 3.º está puesto el 5.º, que es el verdadero y único modo de proteger esta empresa, y que por lo tanto debe aprobarse el que ahora se discute.

El Sr. Valdés rectifica un hecho, cediendo despues la palabra al Sr. Heros.

El Sr. HEROS dice que el artículo tiene dos partes, la primera hasta donde dice *transportar personas y equipajes*, y la segunda lo restante; que en cuanto á la primera está conforme, y que tocante á la segunda tiene que hacer una adición para mayor claridad, y es la de que se añada al final de ella ó mas bien del artículo: "que esta disposición no perjudica en ninguna manera lo estipulado en el art. 1.º del tratado con Portugal, de Agosto de 1835, que permite la navegacion del Duero."

El Sr. CUETOS, despues de manifestar que es poquísimo lo que tiene que añadir á lo dicho por el Sr. Ferrer, dice que es contrario enteramente en el modo de pensar sobre esta materia al Sr. Valdés, pues en su concepto todo privilegio sobre ella es perjudicialísimo, como lo hemos nosotros palpado con el de América, y de lo que todavía se resenten los fletes de nuestros buques mercantes, que son los mas subidos de todas las naciones; y que el Sr. Madoz no debe ofenderse de que él piense que este es un lazo de la compañía catalana para monopolizar por sí solo, como S. S. tampoco se ofende de lo que en esta parte haya podido creer con respecto á la comision del señor Madoz.

El Sr. FERRER dice á nombre de la comision que esta conviene en admitir la adición del Sr. Heros.

El Sr. VALDES reclama la palabra en contra del artículo, pues que segun dice se le cedió al Sr. Heros creyendo que lo iba á impugnar, y que no habiéndose verificado asi, trataba de usar de su derecho.

Esto produjo una ligera discusion sobre una cuestion de orden emanada de su reclamacion, y despues de la cual el señor Presidente le concedió la palabra.

El Sr. VALDES añadió otras varias razones en apoyo de su opinion, expresando que su idea era se protegiese de todo punto la navegacion nacional por el vapor, la cual dentro de poco le bastará á sí propia en el Mediterráneo, y con esta proteccion haria progreso en el Océano.

El Sr. SANCHO contestó que toda restriccion era en perjuicio de los consumidores, por lo que era preciso mirar esta circunstancia para no proteger exclusivamente á los productores, y mucho mas cuando en el punto de discusion presente tal vez se impediria la navegacion del vapor y sus progresos en la Peninsula con poner la restriccion que queria el Sr. Valdés, destruyendo de este modo en sus mismos principios las comunicaciones rápidas y paralizandolas el movimiento de las personas, que suele muchas veces ser el alma de todas las operaciones mercantiles é industriales.

Los Sres. Valdés, Gil, Heros, Cuetos y Sancho rectificaron varios hechos, y en seguida se aprobó el art. 3.º

El Sr. Secretario de HACIENDA expresó que se debía aclarar en el artículo anterior si el derecho de puertas entraba en lo que el artículo decia.

El Sr. CUETOS expresó que se comprendia en la palabra *todos* el derecho de puertas; pero que si se creia necesario, podia hacerse alguna adición aclaratoria.

Leido el art. 4.º, se aprobó sin discusion.

Leido el art. 5.º, se aprobó, despues de expresar el Sr. Valdés que se oponia á la segunda parte de él, diciendo que era injusto hacer pagar todo el derecho segun toneladas cuando una ó dos fuesen de cargamento, y contestar el Sr. Cuetos que esto era para evitar que los barcos de vapor destruyesen de todo punto el misero comercio de cabotaje de un puerto pequeño á otro con ruina de las infelices familias que lo ejercian.

Se pasó á la comision una adición del Sr. Heros al art. 3.º que decia: "Este artículo no perjudica á los tratados existentes entre España y Portugal."

Concluido el proyecto anterior, se procedió á continuar la del cuartel de inválidos, pendiente en el art. 3.º

Art. 3.º Por ahora y hasta que las circunstancias de la nacion lo permitan, no se admitirá mas que el número de 10 inválidos; incluyendo en él los de todas clases desde capitán á soldado inclusive, pero guardando la debida proporcion entre sí, segun lo arregle el Gobierno.

El Sr. SANCHO expresó que se oponia al artículo por considerarlo inútil despues de aprobado el 1.º, que leyó, pues era limitar á un número determinado el derecho concedido á todos los inutilizados en campaña, en atencion á que de ningún modo debia ni podia ponerse dificultad en que el que quisiese vivir con su familia, lo hiciese asi. Por lo tanto pidió á la comision que retirase este artículo como no necesario ya, aprobado el 1.º

El Sr. INFANTE contestó que la comision, al redactar este artículo, habia tenido presente el máximum que podia contener el cuartel de inválidos en los términos que por ahora debe establecerse, pues ya habia manifestado al discutirse la totalidad de este dictamen que las circunstancias no permitian crear un establecimiento tan capaz y magnífico como los de Inglaterra y Francia. En cuanto á la opinion manifestada por el Sr. Sancho de que no habrá el número de 10 los que quieran ir al cuartel cuando se dejase á su voluntad, dijo era de distinto modo de pensar que S. S., como sucede con los veteranos, pues el que quiere se va á su casa, y sin embargo ninguno ó casi ninguno quiere dejar el cuartel, por cuyas razones creia no haber inconveniente en que se aprobase el artículo.

El Sr. Secretario del Despacho de la GUERRA manifestó que este artículo estaba de mas, pues diciéndose en el 1.º (lo leyó) la comision entra suponiendo que unos serán asistidos por la nacion domiciliaria, y otros tendrán que recurrir al cuartel, y diciéndose que estos han de ser precisamente el número de 10, encontraba una restriccion, y que la comision no se presentaba tan generosa como debia, y que por consiguiente si bien habrá muchos que querrán recibir la pension domiciliaria, muchos, y acaso estos serán los mas, no tendrán domicilio, y sabiéndose el número de estos, parece hay una contradiccion entre esta concesion, y lo que se establece en el art. 1.º del artículo, en el cual la paracion convenida se suprimió este artículo.

Los Sres. Infante y Secretario del Despacho de la Guerra hacen varias aclaraciones.

El Sr. GOMEZ BECERRA impugno el artículo fundandose en las mismas razones que el Sr. Sancho.

El Sr. LUJAN, contó al Sr. Gomez Becerra, y despues

de varias observaciones en apoyo del artículo, manifestó que la comision, deseosa de acceder á los deseos de los señores Diputados, no tenia inconveniente en que en lugar de la palabra *mil* se sustituyeran *los que puedan vivir cómodamente en el cuartel*.

Se suspendió esta discusion.

El Sr. PRESIDENTE recomendó la asistencia puntual á la hora que señala el reglamento, y despues de señalar los asuntos para la sesion de mañana, levantó la de este dia á las cuatro y media.

LITERATURA DRAMÁTICA.

MAGDALENA, drama original en cinco actos en prosa y verso por D. Antonio Garcia Gutierrez. (1)

Tal parece la idea principal ó filosófica del drama en que vamos á ocuparnos, idea que en él prevalece, y que fortalecida con un ejemplo, puede citarse como tipo general y particular. La muger, como un árbol añoso y corpulento, cede á veces á la violencia del huracán; la muger, empero, en otras ocasiones se doblega cual débil caña, y bramando pasa por cima de ella el mismo huracán, despreciando á aquella que no le disputa el triunfo, y se inclina hasta el polvo reconociendo su inferioridad: la que levanta la frente orgullosa, y acepta el combate, tal vez cae; porque imprudencia es querer mostrarse mas fuerte que aquel que lo es por naturaleza. Ahora bien, de estos ejemplos en que tanto abunda la sociedad moderna, ha sacado uno para su obra el Sr. Garcia Gutierrez.

Asi como para el drama histórico es menester conocer profundamente la historia, para el drama de costumbres es necesario conocer á fondo la sociedad, estudiarla y comprenderla; descubrir sus vicios encubiertos con deslumbrantes atavios; adivinar sus virtudes mas escasas que aquellos, modestamente ocultas, como temiendo y avergonzándose de la impudencia de los demás; mas diremos, para describir bien nuestra sociedad moderna, es tal vez necesario abundar en sus vicios y en sus extravíos; ó por lo menos haber sido victima de ellos. Por eso Alejandro Dumas ha hecho una *Teresa* y un *Antony*, exactos pero imprudentes reflejos de la sociedad, que abren los ojos á esta sin corregirla; por eso mismo Dumas ha descrito tan bien en su *Angela* los escollos en que se estrella la jóven inexperta y candorosa que pasea por este vasto camino que llamamos mundo con los ojos vendados, y que cuando tiene libre la vista de todo estorbo, es para ver solamente la sima donde la ha precipitado su ceguedad é inexperiencia. *Angela* como *Magdalena* son victimas de entrambos escollos; y levantan la frente entre las risas y sarcasmos de la misma sociedad que las ha precipitado, inocentes en su extravío y puras en su deshonra.

Afortunadamente para él y para sus amigos no abunda el Sr. Gutierrez en los vicios de la sociedad; y por esta razon no la pinta con exactitud; adivina, pero no describe; por esto como un retrato hecho de memoria, tiene su copia semejanza, pero no completa identidad. En vez de hacerle un cargo, felicitamos al Sr. Gutierrez por esto; no envidie la exactitud con que describe Dumas á sus personajes; no anhele pintar un *Antony*, ente medio verdadero y medio fabuloso, que horroriza sin conmover; que incomoda sin interesar.

En el drama de que hablamos notamos un defecto, que á fuer de imparciales debemos expresar, la inconsecuencia en los caracteres con muy cortas excepciones. Empezando por *Magdalena*, á quien el autor quiere hacer interesante, no lo consigue; porque presentándola deshonrada, envilecida desde el primer momento, sin motivo que la disculpe, se sabe que ha sucumbido; pero se ignora por qué sucumbió; el espectador no se interesa por aquella á quien no ha visto luchar; su caída puede haber sido voluntaria y puede haber sido forzada. Para disculpar su falta, quiere conñestarla, y esto es lo que no cabe con *Magdalena*; sucumbió como muger; nos dirán; pero esto no basta en el teatro; es menester justificar todo, mucho mas cuando á Carlos no le describe el autor tan seductor ni tan amable que su amor solo pueda servir de disculpa para la falta de *Magdalena*. Ademas, esta, resignada y resuelta á llorar sin deshonra, consigue tan solo hacerse odiosa; porque debió hacer valer sus derechos y reclamar una satisfaccion á su honor manchado, y no deplorar su debilidad y huir de la casa que la servia de asilo para mendigar por el mundo con el fruto de su vergüenza en los brazos un sustento bañado con llanto de remordimientos y con lágrimas de amargura.

Parécenos tambien inconsecuentes Carlos y aun mas Adela; el primero cruel, vicioso y empedernido, se muestra sensible cuando menos es de esperar: la segunda altiva y orgullosa, olvidada á veces su orgullo y altivez por capricho, y sin que sirva de pretexto su amor á Carlos, pues no está enamorada de él. Tampoco aprobamos que á Bráulio, que no pasa de ser una criada, se le dé tanta importancia en la accion. Pero no debemos ser muy severos cuando nos consta que el Sr. Garcia Gutierrez hizo su drama en tan breve tiempo que parece imposible, y porque tiene otras cosas que disculpan estos defectos.

Como hemos sido parcos en la critica, lo seremos tambien en los elogios, temiendo que estos se atribuyan á la amistad y simpatias que nos unen con el Sr. Garcia Gutierrez; limitaremos, pues, á citar algunos de aquellos trozos del drama que llevan en sí mismo su mayor elogio, haciendo las observaciones que sobre ellos juzguemos oportunas. Hé aquí cómo lamenta *Magdalena* su desdicha, y llora toda la amargura de su situacion.

Magdalena.
No he de llorar, cuando son mis lágrimas fuego ardiente que abrasan mi corazon, abortadas del sufrimiento de una insensata pasión. He de sufrir y callar. Yo muger desventurada nacida para penar, ya que muero abandonada dejadme al menos llorar. Ya que abandono y abandono guardo el amor para mí, y al llanto me aborreceré dejad que lloren mis ojos, los ojos con que he visto muchas veces resistir á mugeres en su debilidad, caer al suelo y sucumbir en su fuerza. (Delatuche.)

No sabemos qué es mas de elogiar en estas sentidas quintillas, si la dulzura de los versos, la belleza de las ideas, ó la perfeccion con que estas están desenvueltas. Bien se reconoce en ellas al autor del *Trovador*, drama que representado siempre con entusiasmo, será corona eterna para el Sr. Gutierrez.

El acto segundo, el mas violento y débil de la *Magdalena*, abunda tambien en excelentes versos, de que no damos una muestra por no alargar demasiado este artículo; pero no podemos resistir al deseo de copiar aqui el precioso monólogo de *Magdalena* mendigando su alimento y el de su hija.

No llores, por Dios, mi vida; hija, no llores, por Dios; que tus sentidos lamentos me partén el corazon. No acuses así á tu madre, que en hora triste te dió esa vida mancillada con mancha de deshonra. Vida de llanto y miseria que partiremos las dos; tú inocente y desdichada, torpe y desdichada yo!... ¿Por qué naciste, hija mia, para infelicé padron, para continuo recuerdo de mi desenvuelto amor? No llores, por Dios, mi vida; hija, no llores, por Dios. Maldiceme, mas yo nunca escuche tu maldicion; odíame, si; pero oculta á mis ojos tu dolor. Sonríe á tu triste madre y oye benigna su voz, que si es grande tu desdicha, horribles sus penas son. No llores, por Dios, mi vida; hija, no llores, por Dios. De tu madre abandonada del hombre que la engaño, compadece, vida mia, el pesar devorador.

Cuanto dijéramos en elogio de esto, solo serviria para desvirtuarlo; leerlo es su mayor alabanza. Renunciamos con sentimiento á copiar unas preciosas redondillas que van despues, no menos tiernas y armoniosas que los anteriores versos. Para concluir vamos á reproducir aqui otra escena de *Magdalena* en el quinto acto, no menos bella que las ya citadas.

Magdalena.

¿Y yo podré soportar tu presencia?... de su hermana la ardiente pasión insana querrá tal vez perdonar?... Querrá olvidarlo!... Si... si... tendrá piedad de mí llorando; cuánto he padecido, cuánto, y mas por él que por mí!... Me otorgará su perdón viéndome así abandonada, flaca muger desdichada expiando mi pasión. Bastante sufrí... no sé cómo sufrir pude tanto; cómo sin secarse el llanto tan largo tiempo lloré!...

Restanos decir que la *Magdalena* fue desechada por la junta de lectura de los teatros, y habiendo ocasionado esto contestaciones con los individuos de aquella, tanto por el fallo de este drama como de otros varios originales, y avivándose por consecuencia la curiosidad de conocer una obra desairada, de un autor tan apreciado como el Sr. Gutierrez, ha impreso este su drama para que el público lo conozca y lo juzgue. Está en prensa otro del mismo autor, titulado *El Rey Monge*. Creemos que dentro de pocos dias podremos decir algo á nuestros lectores acerca de él.

BIBLIOGRAFIA.

EL ASNO ILUSTRADO, ó sea la apología del asno con notas, y el elogio del rebuzno por apéndice, por un asnólogo aprendiz de poeta; corregido todo, reformado é ilustrado con nuevas copiosísimas anotaciones históricas, críticas, filológicas, geográficas, físicas, médicas, filosóficas, políticas, morales y religiosas. Un tomo en 8.º prolongado de 600 páginas, de letra pequeña. Se vende en Madrid en la librería de Matute, calle de Carretas, junto á la imprenta Nacional, á 30 rs. en rústica y 36 en pasta.

TEATROS.

PRINCIPE. A las siete y media de la noche. Se volverá á poner en escena la comedia en tres actos, titulada

LA PRIMERA LECCION DE AMOR que tanta aceptación mereció en sus primeras representaciones, traducida por D. Manuel Bretón de los Herreros.

En seguida se bailará la furlanga de la jota aragonesa, terminando la funcion con un divertido sainete.

CRUZ. A las siete y media de la noche se dará principio á la obra en tres actos, del acreditado maestro Don

LUCIA DE LAMBERMOOR

EN LA IMPRENTA NACIONAL.