

SALE TODOS LOS DIAS.

Se suscribe en Madrid en el despacho de la Imprenta Nacional, y en las provincias en todas las administraciones de Correos.

Precios de suscripción en Madrid.

Por un año.....	260 rs.
Por medio año.....	150
Por tres meses.....	65
Por un mes.....	22



PRECIOS DE SUSCRICION.

En las provincias.	
Por un año.....	360 rs.
Por medio año.....	180
Por tres meses.....	90
En Canarias y Baleares.	
Por un año.....	400
Por medio año.....	200
Por tres meses.....	400
En Indias.	
Por un año.....	440
Por medio año.....	220
Por tres meses.....	110

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

SS. MM. la Reina Doña Isabel II y su augusta Madre, y S. A. R. la Serma. Señora Infanta Doña María Luisa Fernanda, continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA PENINSULA.

Seccion de Gobierno.—Negociado núm. 1º

Excmo. Sr.: Examinada la exposicion que en 13 de Noviembre último hicieron los directores de las empresas de diligencias generales, peninsulares y de Cataluña con motivo del establecimiento de sillars-correos; en vista de lo que manifestó la direccion del cargo de V. E. acerca de dicha exposicion y de los expedientes instruidos para plantear el correo diario de Madrid á Barcelona; y teniendo en consideracion, entre otras razones de utilidad y economía, la necesidad de acomodarse en el servicio de la correspondencia pública al principio que se funda de fundamento al nuevo sistema de postas establecido en virtud de Real decreto de 14 de Julio último y reglamento aprobado en Real orden de 26 del mismo, se ha dignado S. M. resolver que para lo sucesivo se observen como regla general las disposiciones siguientes:

1ª Que no se admitan las proposiciones que se presenten contra el principio adoptado ya de que en las líneas generales la conduccion de la correspondencia haya de estar á cargo de la administracion por medio de dependientes del Gobierno, y no de empresarios ó contratistas, con sujecion al Real decreto y reglamento citados.

2ª Que para la conduccion de la correspondencia y viajeros se usen solamente sillars de cuatro asientos á lo más; y que las de seis, que actualmente existen, se vayan aplicando á las carreras donde no haya gran concurrencia de empresas particulares.

3ª Que lo dispuesto en la medida anterior no se entienda con la línea de la Mala, respecto á que no se han establecido en ella las referidas sillars de seis asientos, sino que proceden de una empresa particular que cedió al Estado su administracion por tiempo determinado á consecuencia de un convenio de rescision de contratas.

4ª Que solo en el caso de absoluta necesidad se adquieran sillars extranjeras, porque las que faltan para el servicio han de obtenerse, si es posible, de los establecimientos españoles, pidiendo al efecto proposiciones por medio de anuncios expresivos de las circunstancias que hayan de tener las citadas sillars, los cuales se harán insertar con la conveniente anticipacion en la Gaceta y Diario de Avisos de esta corte y en los demas periódicos oficiales de Valencia, Barcelona, Vitoria, Zaragoza, Sevilla y Granada.

5ª Que fijado ya el precio de cinco reales y medio por legua para los asientos de las mismas sillars, proponga esa misma direccion sucesivamente las alteraciones que deban hacerse en dicho precio, no solo para el mejor servicio público, sino para que no se causen grandes perjuicios á las empresas particulares.

6ª Que con este objeto adquiera la propia direccion en dos épocas de cada año los datos necesarios para poder calcular aproximadamente todos los gastos que ocasione la industria de estos trasportes con el aumento de un interes proporcionado.

Y 7ª Que tanto para el establecimiento de nuevos servicios, como para la reforma de los que existen, adquisicion de sillars y demas puntos concernientes á la conduccion de la correspondencia y viajeros, haya de recaer la Real aprobacion, previa consulta de esa direccion general.

De orden de S. M. lo comunico á V. E. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de Enero de 1845. = Pidal. = Sr. director general de Correos.

Informe dado por una comision de ingenieros de caminos á la Direccion general del ramo, y adoptado por esta al proponer á la aprobacion del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las empresas de caminos de hierro.

(Continuacion.)

Fundada la comision en estos principios teóricos y prácticos no puede menos de proponer que se introduzca la revision de las tarifas como condicion indispensable de todas las concesiones que se pidan. Quizá pasará mucho tiempo antes de que llegue el caso de hacer esta reforma de tarifa en España; quizá no llegue nunca, lo cual sería muy mala señal; pero de todos modos conviene hacer esta reserva para no crear derechos que luego causen embarazos, porque, ó se han de destruir por medios que pueden parecer violentos, ó es necesario sacrificarles el bien general. La comision cree sin embargo que, en atencion al mayor interes del dinero en nuestro país, debía fijarse en un 12 por 100 el dividendo que perciban los accionistas para que haya lugar á la revision, en lugar del 10 que sirve de regla para esta operacion en casi todos los demas países. Cree tambien que podrá diferirse la primera revision ó reforma hasta que se cumplan los 15 primeros años despues de hecha la concesion, cualesquiera que sean los dividendos que en este tiempo haya obtenido la compañía; y en lo sucesivo podrán revisarse de cinco en cinco años si los dividendos llegasen al 12 por 100. Sin embargo, la comision opina que estos dividendos y periodos podrán variarse segun las circunstancias de los proyectos, y por lo tanto deja indeterminados estos números en el pliego de condiciones generales que somete al juicio de la Direccion.

A pesar de todas estas precauciones se ve claramente que los caminos de hierro en manos de las compañías nunca producirán completamente el efecto que de ellos podía esperarse para la prosperidad del país, y que para esto sería necesario, como ya tenemos dicho, que se ejecutasen por cuenta de la administracion pública. Esta es ya la opinion casi general de todos los Gobiernos que poseen caminos de hierro, desde que multiplicadas considerablemente las líneas de estos en algunos países han hecho concebir la posibilidad de que este medio de conduccion absorba todos los demas, como se observa ya en las líneas construidas hasta ahora. Y sería cosa extraordinaria por cierto é inconcebible que la prosperidad general de una nacion, el fomento de todas sus industrias, el invento admirable que concierne a su poblacion y sus recursos y su fuerza en un corto espacio, el instrumento más poderoso de la accion administrativa, política y militar del Gobierno estuviese sujeto á la especulacion interesada, al monopolio de un corto número de compañías particulares! Para evitar tamaña monstruosidad, todos los Gobiernos que no han podido ó no han querido hasta ahora construir por sí mismos los caminos de hierro, han procurado dejar la puerta abierta en las cláusulas de concesion para poder adquirir la propiedad de los mismos en una época más ó menos remota, indemnizándolos competentemente á las compañías. El Gobierno inglés, que hasta ahora habia hecho todas las concesiones de obras públicas á perpetuidad, ha conocido al fin los inconvenientes que esto puede tener con respecto á los caminos de hierro, y ha propuesto su bill para apropiarse todos los caminos de esta especie mediante indemnizacion. Aunque en un país donde se respetan sobre todas las cosas los derechos adquiridos, se han encontrado inconvenientes en acceder por ahora á esta propuesta respecto á los caminos ya construidos sin esta condicion, no parece que los hay en cuanto á los que se construyan en lo sucesivo, haciéndose la adquisicion con arreglo á las bases siguientes; á saber: que á los 21 años despues de construido podrá el Gobierno comprar un camino de hierro cualquiera con todos sus accesorios, avisando á la compañía tres meses antes, y pagando una suma igual á los beneficios anuales de 25 años, regulados estos beneficio: por un término medio de los obtenidos en los tres años últimos. Si este término medio pasase de un 10 por 100, no se abonará más que á razon de un 10 por 100.

En Bélgica se ha establecido que un camino de hierro construido por una compañía podrá ser adquirido por el Gobierno, pasado un cierto número de años de la concesion, por el precio en que se le valió tres meses despues de concluido, mas una prima, que en el camino de Sambre y Meuse se ha fijado en 25 por 100 del precio mencionado.

En Francia se establece para las compañías que se encargan de poner los carriles de hierro y el material de explotacion, mediante subasta, que el Gobierno podrá rescindir el contrato en cualquiera época (despues de un corto número de años de hecha la concesion) pagando á la compañía en cada un año de los que faltan hasta la espiracion del contrato una cantidad determinada, segun ciertas reglas, por el término medio de los beneficios que ha obtenido la compañía en los últimos siete años anteriores á la rescision.

En América, los diferentes Estados de la union se reservan siempre el derecho de hacerse propietarios de los caminos de hierro mediante el reembolso de su valor, mas una prima.

En Prusia se reserva el Gobierno el derecho de adquirir el

camino con todo el material de explotacion y fondos de reserva á los 50 años despues de concluido, mediante una indemnizacion de 25 anualidades que se determinan por un término medio de los cinco años últimos.

La comision por consiguiente ha creido que debía conservarse al Gobierno, entre las cláusulas de la concesion, la facultad de adquirir la propiedad del camino, pasado que sea un cierto número de años contados desde el día de la concesion; abonando á la compañía una renta por cada uno de los años que faltan hasta espirar aquella. Esta renta se determinará por un medio término del producto líquido entre los cinco años últimos; pero no podrá pasar de un 12 por 100, aunque dicho término medio sea mayor.

Otra cuestion que se presenta naturalmente despues de construido un camino de hierro, es si su explotacion ha de pertenecer exclusivamente á los propietarios del mismo, ó si por el contrario deberá ser libre como en los caminos ordinarios, mediante un peaje que se considere suficiente para subvenir á los gastos de conservacion, cuando el propietario es el Gobierno, á lo que deberá añadirse el interes ordinario del capital, mas el dividendo que se estime justo, cuando el camino pertenece á una empresa, sin perjuicio de que la empresa misma y el Gobierno en su caso puedan concurrir á la explotacion.

Desde luego pudo pensarse que la libre concurrencia por sí sola debería fijar el precio mínimo de los trasportes bajo una tarifa dada de peajes; y así es que se halla expresamente autorizada esta concurrencia total ó parcialmente casi en todas partes. Pero esta disposicion de la ley no siempre ha producido el efecto que se esperaba. En Inglaterra, por ejemplo, donde en todas las células de concesion se autoriza expresamente la libre concurrencia, no se ha verificado esta en ninguna línea. Y la razon es porque no sucede aquí lo mismo que en los caminos ordinarios y en los canales, cuyos vehículos son sencillos, fáciles de construir y de manejar y poco costosos: lo contrario sucede bajo todos estos conceptos en los caminos de hierro, y a menos los convoyes deben estar sujetos á una policia rigorosísima respecto á las horas de entradas y salidas, y al régimen de su velocidad en todo el viaje, pudiendo resultar de cualquiera falta sobre estos particulares accidentes funestísimos. Estos accidentes son más fáciles de evitar cuando una sola compañía, ó bien el Gobierno, explota el camino, que cuando se hace la explotacion por varias compañías rivales. Sin embargo, la comision, aunque conoce que se necesitaría alguna más vigilancia, no juzga que sean tan grandes los riesgos de esta rivalidad ni tan difíciles de evitar como se ha ponderado por algunos; puesto que esta concurrencia está admitida ó mas bien prescrita en todas partes, y practicada en muchas por las compañías propietarias de ramales ó prolongaciones de un camino perteneciente á otra compañía, á la cual se concede recíprocamente el mismo derecho en aquellos ramales y prolongaciones. ¿Por qué ha de haber pues mayor dificultad en el concurso de otras compañías que no sean propietarias de ramales y prolongaciones?

La Prusia no se ha arredrado por lo que se ha dicho sobre el particular, ni por el poco efecto que ha producido esta libre concurrencia, autorizada generalmente en Inglaterra y en los Estados Unidos. Y así en su ley general sobre los caminos de hierro que se hayan de construir por empresas se admite como principio la libertad de concurso. La principal dificultad para que esta concurrencia se verifique y sea eficaz en la rebaja de los precios la encuentra la comision en la costosa adquisicion y manejo del material indispensable para hacer esta explotacion; en el elevado peaje que es necesario satisfacer á las compañías propietarias para indemnizarlas de sus gastos y anticipos, y principalmente en la repugnancia con que estas admiten la concurrencia de compañías puramente explotadoras, que solo vienen á partir con ellas las utilidades del camino, y á obligarlas quizá á hacer una rebaja en los precios de conduccion. Por lo mismo procuran ahuyentarlas por cuantos medios están á su alcance negándolas, digámoslo así, el agua y el fuego. En Inglaterra no ha faltado quien haya pretendido hacer uso del permiso que le concedía la ley; pero la empresa propietaria no le ha permitido tomar agua ni carbon en sus depósitos, ni hacer uso ninguno de sus paradas, de sus estaciones ni de sus almacenes.

Preguntados algunos directores de compañías sobre este particular, en una comision del Parlamento (nombrada á efecto de averiguar cuáles eran las facultades que el Estado habia concedido á las empresas de caminos de hierro, y cuál el uso que estas hacian para beneficio del público y para facilitar las comunicaciones interiores) contestaron francamente que si bien las actas de concesion les obligaban á admitir la concurrencia de otras compañías, no les prescribían que hubiesen de proporcionarles el agua ni los demas auxilios indispensables para la explotacion, y por tanto se creian autorizados para negarlos. Solo les quedaba pues un recurso á los exploradores, que era el de construir pozos, paradas, estaciones, almacenes &c. por su cuenta con todas las dificultades y gastos que ofrece en Inglaterra la expropiacion de terrenos necesarios para el efecto, y arrostrar ademas todos los inconvenientes de una lucha abierta con empresas poderosas. Nuestros empresarios de algunos caminos de hierro han sido más cautos, han querido evitar hasta esa posibilidad introduciendo

Barcelona 20 de Enero.

en la cédula de concesion una cláusula desconocida hasta ahora en todas partes, pidiendo «la facultad exclusiva de construir pozos y fuentes en las inmediaciones del ferro-carril, así como las fábricas, almacenes y demas edificios necesarios para el servicio del mismo.» Hé aquí el monopolio de la explotación establecido legalmente (aunque de un modo indirecto), y establecido para siempre, puesto que la propiedad del camino, según los mismos empresarios proponen, les ha de pertenecer perpetuamente, y además sin medio ninguno de corregir sus efectos, puesto que tampoco se habla en ninguno de los artículos propuestos por los mismos del derecho de revision de las tarifas.

La comision, que ha propuesto ya la facultad de apropiarse el camino por el Estado y la de reformar las tarifas, una y otra en los términos que ha creído convenir á nuestras circunstancias particulares y desventajosa posición económica, no insistirá en que se introduzca también de un modo expreso entre las condiciones del contrato esta tercera garantía de los intereses públicos, fundada en la libre circulación; y se contentará con exigir la solamente para las empresas de ramales ó prolongaciones de los caminos que se propongan, ó para otros caminos también principales que entronquen con los mismos, en la parte que sea común á ambos; pero no entrará nunca en el escándalo de que se sancione explícitamente el monopolio de explotación ó de que se adopten artículos que indirectamente lo establezcan, como es el indicado arriba sobre la facultad exclusiva de construir pozos y fuentes, fábricas, almacenes y demas edificios en las inmediaciones del camino.

Si la comision accede á que no se haga mencion de la libre concurrencia no es porque no la encuentre establecida expresamente, como ya lleva dicho, en otros países juntamente con las otras dos garantías, sino porque está persuadida, por las razones arriba expuestas y por lo que ha manifestado la experiencia, que su efecto en beneficio del público sería muy poco eficaz, particularmente en España, porque además incomodaría mucho á las compañías, y sobre todo porque la revision de las tarifas (si es frecuentemente) paralizará en gran manera los fatales efectos del *doble monopolio* que se ejerce casi inevitablemente sobre los transportes en la explotación de los caminos de hierro por empresas parti-culares. Decimos *doble monopolio*, porque en efecto tiene lugar bajo dos aspectos enteramente diversos, pero simultáneos: el primero, porque destruye todos los demas medios de conduccion que existían en la zona de terreno adonde se alcanza la influencia del ferro-carril; y el segundo, porque después de atraídos á esta vía todos los efectos transportables los conduce por ella sin competidor de locomocion y sin mas freno en su exigencia que la tarifa estipulada. Mas esta tarifa, que pudo ser moderada y justa cuando se estipuló, suele hacerse muy pronto excesiva é insuportable relativamente al nuevo orden de cosas; porque, según hemos indicado ya, los productos de los caminos de hierro aumentan generalmente con mucha rapidez al mismo tiempo que disminuyen considerablemente los gastos de explotación y entretenimiento.

Todas estas razones, no solamente confirman lo que tenemos dicho sobre la necesidad imprescindible de la revision de tarifas, sino que demuestran también la conveniencia de que este derecho de revision empiece á ejercerse muy pronto después de concedido el privilegio, y de acortar cuanto sea posible los períodos en que deba repetirse, á fin de que el público (en cuyo obsequio se hacen las concesiones, y que en último resultado es quien paga los caminos de hierro y las ganancias de sus empresarios) participe de las ventajas que proporcionan á las empresas las economías y mejoras que continuamente se hagan en esta industria naciente de los ferro-carriles.

La comision ha creído que debía detenerse algun tanto sobre estos puntos capitales, porque son poco conocidos entre nosotros, porque no se ha contado con ellos en el pliego de condiciones que se ha sometido á su informe, porque son el fundamento de los principales artículos que la comision añade á dicho pliego, y finalmente porque constituyen las principales garantías de los intereses públicos contra las pretensiones, casi siempre excesivas, de las compañías, cuando es preciso recurrir á ellas para ejecutar los ferro-carriles.

(Se continuará.)

PARTE NO OFICIAL.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

FRANCIA.

París 21 de Enero.

Fondos públicos. Cinco por 100, 122-5.
Tres id., 105-10.
Acciones del Banco, 5262-50.
Cinco por 100 belga, 106 1/2.
Tres id., portugueses, 59 1/4.
España: Deuda activa, 58.
Pasiva, 6 7/8.
Diferida, 16.
Tres por 100, 59.

La *Gazette de Lausanne* dice que el conde de Bombelles, embajador de Austria cerca de la Confederación helvética, había propuesto á su Gabinete que se llevase á efecto una separación religiosa de los Cantones para limitar la preponderancia de los grandes, y aumentar el territorio de los pequeños. Así, por ejemplo, el canton de Vaud sería obligado á ceder todo su territorio occidental desde el canal de Entreroche y el Orbe hasta Concize y Neuchâtel. Esperaban obtener el asentimiento del Gabinete prusiano para este efecto. (*Debats.*)

Escriben de Francfort el 18 de Enero:

Se asegura que se ha agitado recientemente en la Dieta alemana la cuestion de saber si sería ó no conveniente imponer á la prensa política restricciones mas estrechas. La cuestion está todavía pendiente. (*Id.*)

Entre las varias versiones que circulan sobre las supuestas apariciones de un fantasma en las ruinas del antiguo cuartel de artillería, tenemos por la mas probable la siguiente:

Algun prójimo dotado de audacia y pasiones no muy templadas requirió algo bruscamente á dos ó tres prójimas que iban por agua á la fuente allí cercana durante las horas de la noche: de ahí los sustos, la alarma y las especiotas absurdas que atajeron gentío la noche del sábado, á sazón que el capitán general pisaba con su escolta; y mientras se tomaban las oportunas providencias para evitar desgracias y averiguar el paradero del malandrín, se le ocurrió á un caballero que deseaba entrar en Barcelona, á pesar de hallarse ya cerradas sus puertas, verificarlo por la brecha del mencionado local. Su repentina aparición en la escena y en tan crítico momento motivó su captura, y el que corriese la voz de haber caído nada menos que un espectro en manos de la justicia. (*Fomento.*)

Idem 23.

Continúa con asiduidad el plantío de árboles en la plaza de palacio, que se hace extensivo también al frente de este edificio y al de la aduana. Bueno es que se adorne la plaza; pero respecto á la aduana encontramos dos inconvenientes: ocúltase en primer lugar la fachada del edificio, y por otra parte será imposible la conservacion de los que se encuentren próximos á la puerta principal en razon al gran tráfico y la multitud de carros que al citarlo edificio concurren, por lo que será muy factible que no lleguen jamas á verse medrados. (*Id.*)

Tenemos entendido que el Excmo. Sr. capitán general ha satisfecho de su bolsillo el importe de todas las tarjetas que le corresponden hasta concluir el carnaval para los bailes á favor de la casa de Caridad, y que hasta ahora habían sido de regalo. (*Idem.*)

No podemos menos de insistir en que se trate de remediar el mal estado de la calle de la Union; el trecho es corto: con poco tiempo y coste estaría remediado, aprovechando el tiempo bonancible y sereno que ahora reina. (*Id.*)

Ayer tarde, estando trabajando tres albañiles en el derribo de las casas que han de abrir la nueva calle desde la del Conde del Asalto á la de Trentaclaus, se partió en dos por su centro la tabla del andamio sobre que trabajaban, precipitándose de la altura de un cuarto piso. Uno de ellos murió en el acto, y los otros dos fueron conducidos al hospital con varias contusiones bastante ligeras las del uno, y las del otro no muy peligrosas. No estaría por demas que los señores directores de obras examinasen el estado de los útiles antes de empezar ningun trabajo, y mas en obras tan arriesgadas que comprometen la vida de sus operarios. (*Id.*)

Se asegura que los Excmos. Sres. conde de Grá y general Fulgosio continuarán 10 ó 12 dias en esta ciudad después de la llegada de sus sucesores. Créese que esta tendrá lugar mañana. (*Idem.*)

Tenemos el mayor gusto en elogiar el celo de que hoy ha dado muestras el Excmo. ayuntamiento en el desempeño de sus funciones. Los carneros afectados de viruelas, de cuya existencia en el matadero público dimos noticia antes de ayer, han sido hoy quemados públicamente con gran contento de los espectadores. (*Id.*)

Se encuentra en esta ciudad hace ya algunos dias el Sr. Gerli, autor de la ópera el Pelayo, que como dijimos ya se estrenó en Zaragoza, donde mereció vivos aplausos. Dicho señor ha venido para presenciar su ejecucion en esta capital, que probablemente será muy luego. (*Id.*)

Idem 24.

Esta madrugada ha salido para Igualada el ingeniero civil D. Ildefonso Cerdá. Sabemos que el objeto de este viaje es el de trazar el plano y formar el presupuesto de la carretera que ha de poner en cómoda comunicacion á dicha villa con la de Calaf y otras poblaciones intermedias.

Des-amos que se realice pronto un proyecto de que tantos beneficios espera aquel país, como anticipadamente hemos demostrado. (*Id.*)

Antes de ayer se dió posesion del destino de rector de esta universidad literaria al Ilmo. Dr. D. Joaquín Rey. La funcion estuvo concurrísimamente, pues asistieron un gran número de doctores, aun de los que se excusan de tomar parte en los actos universitarios. Y no es extraño, porque en realidad merecia este obsequio el antiguo Diputado, Senador de esta provincia, oidor y regente de varias audiencias. Nunca se hizo nombramiento mas acertado, nunca se dispuso honor mas merecido que el que motivó la funcion que nos ocupa: así que bien merecia ser lucidísima como fue. (*Id.*)

Hoy han principiado á colocarse las antenas para los andamios que se han de levantar para el derribo del edificio de la antigua cárcel. (*Id.*)

Esta tarde ha sido conducido al hospital de Santa Cruz el cadáver de una muger, que bajando una escalera cargada con un lío grande de ropa, ha caído muerta en el acto. (*Id.*)

Cádiz 21 de Enero.

Ayer ha entrado de arribada el bergantín español Santa Carolina, alias *Sorpresa*, que salió de este puerto el dia 8 del cor-

riente para la Guaira y Puerto-Cabello. Este buque se ha visto obligado á retroceder por haber sido perseguido por una embarcacion al parecer pirata, que iba tripulada con individuos vestidos á lo griego; pero que se sospecha sean marroquíes. (*Cont.*)

CORTES.

SENADO.

ORDEN DEL DIA

para la sesion pública del miércoles 20 de Enero de 1845.

Discusion del dictámen de la comision sobre el proyecto de ley de vagos.

DOCUMENTO PARLAMENTARIO.

Discurso pronunciado anteayer en la sesion del Congreso de Diputados por el Excmo. Sr. D. FRANCISCO MARTINEZ DE LA ROSA, Ministro de Estado.

Señores, el Gobierno entra en esta discusion solemne con mucha satisfaccion, porque tanto respecto de este acto, como de los demas de su administración, desea que la publicidad ofrezca los medios de que la nacion juzgue de su conducta. Procurará sin embargo el Gobierno en la discusion que ahora principia encerrarse en el campo de la discusion misma, y no extraviarse á otros objetos mas ó menos inconexos con la grave cuestion que nos ocupa, tan grave por sí, que hasta ella sola para llenar la atencion del cuerpo legislador á quien tengo la honra de dirigir la palabra. Procurará también el Gobierno presentar los hechos con fidelidad; pesar las razones de una manera imparcial y justa, porque en esta cuestion es muy facil que el mismo anhelo de bien, una pasion tan noble como es el amor de la patria, llegue á falsear el raciocinio y á inclinar nuestro entendimiento, poniendo de su lado el peso de la voluntad.

En la actualidad, señores, esta cuestion se presenta bajo cierto aspecto desventajoso por circunstancias externas, tal vez por circunstancias á que ha aludido el Sr. preopinante en su discurso: ha habido una cierta reaccion en la opinion por causas políticas ajenas de la materia; pero es menester, cuando se juzgan los actos del Gobierno, atenderse á la época en que cada uno de ellos se ejecutó, al estado de la opinion que entonces regia; porque hay una especie de justicia política, lo mismo que la justicia en otras materias, que no admite efecto retroactivo.

Ahora, en general, cuando se habla del tráfico de negros, de la medida adoptada por varias Potencias para reprimirlo, al momento nuestra imaginacion acude á buscar segundas intenciones, á ver la mano astuta de la política mezclándose en este negocio, á creer que el móvil que lo llevó á cabo fue únicamente el interes, aunando sucesos que no puede permitirse enlazar unos con otros; porque así como es justo acusar á la edad y al siglo en que vivimos de las faltas de que adolece (porque cada siglo tiene las suyas), también es necesario confesar los principios de justicia y de beneficencia que las luces de la filosofía y el espíritu regenerador del siglo han producido. Se puede proclamar en alta voz que la idea de la abolicion del tráfico de negros no nació de ninguna mira interesada: no; no fueron los intereses mercantiles, ni el maquiavelismo político los que inspiraron ese gran pensamiento: él fue el resultado de las luces de la filosofía; él fue el resultado de ese espíritu regenerador que cundia por todas las naciones, aboliendo en toda Europa el tormento, mirando en España mismo el cimiento de la inquisicion, destruyendo en Francia á principios del reinado de Luis XVI los últimos vestigios de la servidumbre en varias partes, y haciendo por último sentir su influjo hasta en España en el reinado feliz del Sr. D. Carlos III.

Es notable en el particular que nos ocupa que existe una Real cédula, la cual permaneció reservada porque no llegó á ejecutarse, y es precisamente del año de 1789, principios del reinado de Carlos IV. En ella se trató de reglamentar, de la manera mas benigna, la suerte de los esclavos en nuestras Antillas; y aun cuando este reglamento no se hizo con toda la prudencia debida, atendiendo al país en que se ha de aplicar y al objeto á que se encaminaba, sin embargo, debe citarse en honor de la nacion española, porque es un reflejo de nuestras costumbres, del mismo modo que se traslucen nuestros sentimientos religiosos en las leyes de Indias y en todos los demas objetos á que hemos tocado. Pues á pesar de ese mismo sentimiento religioso, que hacia tan suave el imperio de nuestros señores sobre sus esclavos en América, todavía el espíritu del siglo, habiendo ido mas allá, hizo que nuestro Gobierno dictase aquella medida, que, repito, no llegó á ponerse en ejecucion temiendo que mal interpretada produjese perniciosos efectos. He citado esta circunstancia, señores, para probar que ha habido una época en que ese sentimiento hacia la civilizacion, ese espíritu filosófico que tanto influjo tuvo en todas las naciones de Europa, llegó á cundir en España mismo, á pesar de que parece estaba separada del resto de Europa físicamente por las murallas que ofrecen los Pirineos, y moralmente por la diversidad de nuestras ideas y costumbres.

En Inglaterra fue donde se dejó sentir con mas empeño el deseo de acabar con el tráfico de los negros; allí se vió á los hombres mas ilustrados, á los mas amantes de la humanidad, á los gefes de los diversos partidos políticos opuestos agruparse en derredor de esta bandera. Mas para llevar á cabo la abolicion del tráfico de negros, aquel Gobierno hizo lo que hace siempre un Gobierno prudente, que es preparar la opinion; allí no se improvisa ni aun el bien. Se abrió un solemne debate en que resonaron las voces de los hombres mas ilustres de todos los partidos: no se improvisó una ley; y cuando el asunto de la abolicion del tráfico de negros se hubo debatido un año y otro año, una sesion y otra sesion, cuando se pusieron en juego todos los medios que allí hay de discusion, se recibieron informaciones de estudios en la misma Cámara, se apeló en fin á todos los medios que aseguran el acierto; entonces se dió el fallo conveniente, se decretó la abolicion del tráfico de esclavos. Esto, señores, costó nueve años. Para llegar á ese resultado contribuyeron, no solo la prudencia del Gobierno, sino que se asoció á él el espíritu religioso, que tan poderoso es en aquella nacion, y se asoció hasta la moda; pues el bello sexo hizo gala y mérito de ponerse desde luego de parte de unos seres tan desgraciados.

Todos los que hayan tenido ocasion de registrar aquellos solemnes debates verán cuántas razones hubo para declarar ilícito el comercio de esclavos. No; no meremos las cosas siempre detrás de un vidrio de cierto color: en aquellos debates se vió hasta qué punto era contrario ese tráfico á la humanidad y á la religion; hasta qué punto llegaba la crueldad de los que se dedicaban á él; los instrumentos con que sujetaban á los infelices esclavos, llevándose al Parlamento la nuestra misma de ellos y de los buques que destinaban á este tráfico; hasta qué punto, finalmente, esto desmoralizaba, porque acostumbrados á ver padecer á estos desgraciados los que les conducian, perdían hasta la idea de la dignidad del hombre, y su corazón estaba seco para sentir las miserias y desgracias de sus semejantes.

Así pues aquel primer movimiento que obligó á la Inglaterra á tomar la iniciativa en esta cuestion es sumamente honroso. Sobrevinieron después terribles luchas entre el imperio francés y la Gran Bretaña; luchas que no acabaron sino con la ruina del gran capitán del siglo; pero en el momento mismo de concluirse, llevadas de un sentimiento noble y generoso las dos Potencias que están al frente de la civilizacion europea, la Francia y la Inglaterra, se unieron para dar cima á la santa empresa de acabar con el tráfico de esclavos, y proponer á las demas naciones que siguieran su ejemplo.

El Congreso me permitirá con este motivo que lea un documento notable. Acababa de hundirse el trono de Bonaparte; acababan los aliados de entrar en París y nombrar un Gobierno provisional, y precisamente en aquellos mismos momentos los Gobiernos de Francia y de Inglaterra hicieron la declaracion siguiente:

Artículo adicional al tratado celebrado en París entre Inglaterra y Francia en 30 de Mayo de 1814.

S. M. Cristianísima, animada sin reserva de todos los sentimientos de S. M. Británica relativamente a un género de comercio que rechazan los de la justicia natural y las luces de la época en que vivimos, se compromete á unir en el futuro Congreso todos sus esfuerzos á los de S. M. Británica para hacer que todas las Potencias de la cristiandad pronuncien la abolición del tráfico de negros de tal suerte que cese universalmente dicho tráfico, como cesará definitivamente y en todos los casos por parte de la Francia en el término de cinco años, y á que además durante este término ningún traficante de esclavos pueda importarlos ni venderlos sino en las colonias del Estado de que es súbdito.

Se ve pues aquí que ya en el año de 14 la Francia y la Inglaterra á la par se propusieron presentar esta gran reforma al Congreso futuro de Viena; y este documento lo leo, porque conviene se sepa que en una época no muy lejana de la nuestra era ya una opinión general á los Gobiernos, y para que no se crea tan voluntario ni aislado el impulso que hizo á España entrar en este camino.

Dice así la declaración del Congreso de Viena, que fijó el derecho público de Europa en aquella época:

Declaración para la abolición del comercio de negros aneja al tratado general, ó sea acta del Congreso de Viena, que firmaron el 9 de Junio de 1815 los plenipotenciarios del Austria, Francia, Inglaterra, Portugal, Prusia, Rusia y Suecia, y á que dió su adhesión el Rey de España el 7 de Mayo de 1817.

Habiéndose reunido en conferencia los plenipotenciarios de las Potencias que firmaron el tratado de París de 30 de Mayo de 1814, y considerando:

Que los hombres justos é ilustrados de todos los siglos han pensado que el comercio conocido con el nombre de tráfico de negros de África es contrario á los principios de la humanidad y de la moral universal;

Que las circunstancias particulares que le originaron, y la dificultad de interrumpir repentinamente su curso, han podido cobonestar hasta cierto punto la odiosidad de conservarle; pero que al fin la opinión pública en todos los países cultos pide que se suprima lo mas pronto posible;

Que después que se ha conocido mejor la naturaleza y las particularidades de este comercio, y se han hecho patentes todos los males de que es causa, varios Gobiernos de Europa han resuelto abandonarlo, y que sucesivamente todas las Potencias que tienen colonias en las diferentes partes del mundo han reconocido por leyes, por tratados ó por otros empeños formales la obligación y la necesidad de extinguirlo;

Que por un artículo separado del último tratado de París han estipulado la Gran Bretaña y la Francia que unirían sus esfuerzos en el Congreso de Viena para decidir á todas las Potencias de la cristiandad á decretar la prohibición universal y definitiva del comercio de negros;

Que los plenipotenciarios reunidos en este Congreso no pueden honrar mas bien su comisión, desampararla y manifestar las máximas de sus augustos Soberanos que esforzándose para conseguirlo, y proclamando en nombre de ellos la resolución de poner término á una calamidad que ha desolado por tanto tiempo el África, envilecido la Europa y afligido la humanidad;

Dichos plenipotenciarios han convenido en empezar sus deliberaciones sobre los medios de conseguir objeto tan provechoso, declarando solemnemente los principios que les guían en este examen.

En consecuencia, y debidamente autorizados para este acto por la adhesión unánime de sus cortes respectivas al principio enunciado en el dicho artículo separado del tratado de París, declaran á la faz de la Europa que siendo a sus ojos la extinción universal del comercio de negros una disposición digna de su particular atención, conforme al espíritu del siglo y á la magnanimidad de sus augustos Soberanos, desean sinceramente concurrir á la pronta y eficaz ejecución de ella con cuantos medios estén á su alcance, y empleándolos con el celo y perseverancia que exige una causa tan grande y justa.

Sin embargo, conociendo la manera de pensar de sus augustos Soberanos, no pueden menos de prever que aunque sea muy honroso el fin que se propone, no procederán sin los justos miramientos que requiera los intereses, las costumbres y aun las preocupaciones de sus súbditos, y por lo tanto los dichos plenipotenciarios reconocen al mismo tiempo que esta declaración general no debe influir en el término que cada Potencia en particular juzgue conveniente fijar para la extinción definitiva del comercio de negros.

Por consiguiente, el determinar la época en que este comercio debe quedar prohibido universalmente será objeto de negociaciones entre las Potencias; bien entendido que se hará todo lo posible para acelerar y asegurar el curso del asunto, y que no se considerará cumplido el empeño reciproco que los Soberanos contraen entre sí en virtud de la presente declaración hasta que se haya conseguido completamente el fin que se han propuesto en su empresa.

Comunicando esta declaración á la Europa y á todas las naciones cultas de la tierra, los dichos plenipotenciarios esperan que estimularán á los demas Gobiernos, y particularmente á los que prohibiendo el comercio de negros han manifestado las mismas máximas, á sostenerlos con su dictamen en un asunto, cuyo logro será uno de los mas dignos monumentos del siglo que lo ha promovido, y le habrá dado fin gloriosamente.

Viena 8 de Febrero de 1815.=(Firmado).=Castlereagh.=Stewart.=Wellington.=Nesselrode.=Lowenhielm.=Talleyrand.=Gomez Labrador.=Palmella.=Saldanha.=Lobo.=Humboldt.=Metternich.

Y por parte de España después se accedió á esta declaración, y está firmada por D. Pedro Gomez Labrador.

Quiere decir, señores, que ya en el Congreso de Viena, y en uno de sus primeros actos solemnes, todas las naciones de Europa, por medio de sus representantes, se comprometieron á la abolición del tráfico de negros, sin mas que dejar á cada Potencia fijar la época por tratados especiales con arreglo á las circunstancias de cada nación; pero el principio solemne se aprobó y adoptó en el Congreso de Viena.

Es una circunstancia, señores, muy digna de notarse, que mientras el Congreso de Viena estaba deliberando y arreglando la Europa, según los principios que habia establecido, sobrevino la repentina aparición ó desembarco de Bonaparte, que le puso nuevamente al frente de la Francia; y este grande hombre, creyendo congratularse de este modo con la Francia y atraerse la buena voluntad de Inglaterra, declaró desde luego abolido el tráfico de negros. De manera que Luis XVIII, en los pocos meses que habia reinado, se habia limitado á promover la abolición en cinco años; y abierta esta especie de puja, para ganar popularidad en aquella época, Bonaparte en los cien dias de su efímera dominación abolió el tráfico de negros desde luego y completamente. Esta es otra prueba de cuál era entonces el imperio de la opinión y su influjo en Europa.

Cayó por segunda vez Bonaparte; volvieron los aliados á entrar en París; se volvieron á establecer las buenas relaciones entre las diferentes Potencias, é inmediatamente después tenemos aquí otro acto relativo á la cesación del tráfico de negros por parte de la Francia. Este acto es del mes de Julio de 1815, pocos dias después de la célebre batalla de Waterloo, que decidió la suerte del aquel imperio. Por manera que la opinión estaba tan generalizada, tan arraigada, era tan poderosa en aquella época, que todos los Gobiernos se decidieron á abolir el tráfico de negros; reconocieron el principio; principiaron á contraer el empeño de verificarlo; empeño á que debían sucesivamente seguir otros tratados en el mismo sentido.

El tratado entre Francia é Inglaterra concedía el plazo de cinco años para la abolición; inmediatamente, aunque no en plazo tan corto, Portugal celebró otro tratado en 1815 y otro en 1817. Otra Potencia marítima de gran poder, la segunda ó tercera en esta línea, la Holanda, celebró otro tratado en 1818, en el que se estableció la abo-

lución del tráfico, y se admitió el derecho de visita, contra el cual se acababa de declarar.

Sin entrar, señores, á defender (porque no me incumbe ni tengo esa obligación) el tratado de 1817, sin defender sus cláusulas ni el corto plazo que en el se dió, ni el haberse hecho sin tomar las precauciones debidas; sin aplaudir ni acusar al Gobierno por no haber procurado llenar el vacío que esa gran medida dejaba en nuestras Antillas; pero solo tratando la cuestión en abstracto, preguntaré: ¿era posible que España sola resistiera en aquella época ese movimiento universal? ¿Era posible que ella sola, cuando todas las Potencias cultas anatematizaban de esa manera tan severa y solemne ese tráfico, hubiera dicho: «Yo sola quiero prestar mi pabellon para cubrir ese tráfico que considera la Europa entera antieclesiástico, inmoral y contrario á la civilización? ¿Yo creo que sola puedo verificar ese tráfico sin mancharme? ¿Era esto posible?... Repito que no entro á examinar el tratado, ni hago la defensa de sus estipulaciones, ni entrego calificar si debían ó no adoptarse antes otras precauciones; porque nosotros tenemos en este particular intereses mas grandes que otras Potencias: todo eso será objeto de otras reflexiones; pero yo ahora solamente digo que, en mi opinión, en aquel tiempo era imposible que España sola se pusiera en este punto tan grave fuera del círculo de las demas naciones, y plantase con mano firme una bandera y dijese: «Yo sola sostengo el comercio de negros.»

Cediendo, señores, á este impulso general, en el tratado del año 1814, el primero que celebró S. M. D. Fernando VII con la Inglaterra, ofreció ya abolir el tráfico de negros, si bien no fijando época y dejándolo para mas adelante; pero manifestando ya su libre adhesión á la abolición, y conformándose con la declaración solemne del Congreso de Viena.

En el tratado entre España é Inglaterra, celebrado en 1814, tres años antes que el que proscribió el tráfico de negros, ya decía el Rey de España lo siguiente:

Artículo 2º adicional al tratado de paz, amistad y alianza, ajustado y firmado en Madrid á 5 de Julio de 1814 por los plenipotenciarios de España é Inglaterra, y ratificado por S. M. Católica á 28 de Agosto del propio año.

Siendo conformes enteramente los sentimientos de S. M. Católica con los de S. M. Británica con respecto á la injusticia é inhumanidad del tráfico de esclavos, S. M. Católica tomará en consideración con la moderación que se requiere los medios de combinar estos sentimientos con las necesidades de sus posesiones de América. S. M. Católica promete además prohibir á sus súbditos que se ocupen en el comercio de esclavos cuando sea con el objeto de proveer á las islas y posesiones que no sean pertenecientes á España, y también el impedir por medio de reglamentos y medidas eficaces que se conceda la protección de la bandera española á los extranjeros que se empleen en este tráfico, bien sean súbditos de S. M. Británica, ó de otros Estados ó Potencias.

Se ve pues que en 1814 también el Gobierno español manifestó deseo, intención de prohibir el tráfico de negros, y sobre todo de no permitir que la bandera española sirviese á otras naciones extranjeras para que se ocupasen en este tráfico. Lo cual, señores, aunque sea de paso, me invita á hacer una reflexión en contestación al discurso del Sr. Isturiz. S. M. Católica ó dos veces ha clamado que se perjudicaban los intereses de la provincia, de esa benemérita provincia (que tantos títulos tiene á ese nombre) que le ha elegido repetidas veces su representante; pero yo tengo la opinión muy firme de que los intereses de esa provincia nada tienen que ver con la cuestión de que se trata. Es menester decir para honor de España, que aun en el tiempo en que estaba permitido el tráfico de negros, podía servir el pabellon español; pero eran muy pocos los intereses comprometidos en ese ilícito tráfico. Los intereses de la provincia de Cádiz nada tienen que ver en esta cuestión de comercio de negros, no; porque es claro, es evidente que pudieran tener una relación especial con esta cuestión si Cádiz fuera, por ejemplo, como los comerciantes de Nantes á otros puntos, donde tanto se ha levantado la alarma respecto de este particular; pero afortunadamente no es así. De consiguiente no se lastimarán los intereses mercantiles verdaderos de esa provincia.

El año de 1817, tres años después del tratado á que ya he aludido, en que se ofreció en cierta manera el Gobierno español á hacer el tratado que se verificó en 1817 (y repito que no entro á hacer su apología, que no creo se guardaron todos los miramientos que se debían para hacer ese tránsito mas suave y asegurar los intereses de la nación), sin hacer su apología ni su censura, porque no me compete, solo diré que en ese tratado se hallan establecidos tres puntos capitales que no debe olvidar el Congreso.

Primero, que se declaró abolido el comercio de esclavos desde el momento mismo del cange de las ratificaciones en la parte de la línea del Ecuador hacia el Norte; y se señaló el plazo (demasiado corto en verdad) hasta el año de 1820 para extender esta prohibición á toda la costa de África al Sur de la línea. Por consiguiente, la prohibición del tráfico de negros, que es la cuestión que se ventila, aunque no es propiamente la que debía tratarse, estuvo decidida desde que se estableció en ese tratado la abolición completa de aquel, como consta de su art. 1º en el tratado que tengo en la mano, y por no molestar al Congreso no lo.

Segundo, que en este tratado de 1817 se establecieron las comisiones mixtas para fallar las presas, y se estableció que habia de haber una en los dominios de S. M. Británica y otra en los de S. M. Católica. Por consiguiente que este principio de las comisiones mixtas, bueno ó malo, también es del tratado de 1817.

Tercero, que el derecho de registro de los buques, derecho reciproco (del cual en este discurso ó en otro me haré cargo) está también consignado en el tratado de 1817. Por manera que los tres puntos capitales prohibición del tráfico de negros, establecimiento de las comisiones mixtas para fallar las presas, y el derecho de registro para impedir el tráfico, todos estos están asentados en el tratado de 1817.

En ese mismo tratado, señores, vemos el origen de la ley penal que nos ocupa, el embrión, digámoslo así, de un proyecto de ley penal, ó á lo menos la promesa de dictar las providencias mas oportunas, á fin de impedir el tráfico de negros. En su artículo 6º dice así el tratado: «S. M. Católica, consiguiente al espíritu de este tratado, tomará todas las providencias mas oportunas para que tengan un cumplido efecto los fines saludables que en él se proponen en las altas partes contratantes.» Por manera que en el artículo 6º de aquel tratado y se obligó el Gobierno español á dictar las providencias oportunas para que fuese real y efectiva la cesación del tráfico de negros, circunstancia que es necesario tener muy presente, porque de aquí arranca la obligación del Gobierno español de dar la ley penal, ó por lo menos de dictar las providencias oportunas para impedir el tráfico de negros.

Pero hay, señores, otra circunstancia muy notable, y sobre la que llamo muy particularmente la atención. Acaba de ver el Congreso que en este tratado se obligó el Gobierno español á dictar providencias efectivas y reales para corregir el tráfico de negros; ¿y se limitó el Gobierno á hacer esta promesa, que pudiera ser ilusoria? Ya desde el año 17 se dió una especie de ley contra los que se ocupasen del tráfico de negros, y con ella se señaló una pena mucho mayor de la que nosotros proponemos.

El Rey, después de consultar al Consejo supremo de España é Indias, y convencido de la conveniencia y necesidad de concluir con el tráfico de negros, dictó una Real cédula relativa á este punto. Como el decreto á que se refiere no se halla en el tomo de decretos, tengo en mi poder el original que he tomado de la secretaría de Estado. Pues en esta Real cédula S. M. mandaba que los patronos, pilotos y demás que se ocupasen en el tráfico de negros fuesen condenados irremisiblemente á la pena de 10 años de presidio á las Indias Filipinas; la pena mas grave, como acaba de oírse el Congreso, que puede imponerse después de la de muerte. La Real cédula es de 19 de Diciembre de 1817, y el decreto habia sido dado en 22 de Setiembre de aquel año.

Esta Real cédula dice lo siguiente, y empezará por leer su preámbulo que es muy importante. Dice así: «Convenido con el Rey del Reino unido de la Gran Bretaña é Irlanda por un tratado solemne sobre todos los puntos de intereses reciprocos que versan en esta impor-

tante transacción, y hecho cargo de ser llegado el tiempo de la abolición, conciliados debidamente los intereses de mis Estados de América con los sentimientos de mi Real ánimo y los deseos de todos los Soberanos, mis amigos y aliados, he venido en resolver lo siguiente:

Artículo 1º Desde hoy en adelante prohibo para siempre á todos mis vasallos, así á los de la península como á los de América, que vayan á comprar negros en las costas de Africa que estan al Norte del Ecuador. Los negros que fuesen comprados en dichas costas serán declarados libres en el primer puerto de mis dominios á que llegare la embarcación en que sean transportados: esta, con lo restante de su cargo, será confiscada para mi Real Hacienda, y el comarcal, el capitán, maestro y piloto irremisiblemente condenados á 10 años de presidio en las Indias Filipinas.»

Tenemos pues, señores, que desde el año 17, en la misma época casi de celebrar el tratado, se imponía al patron, piloto, maestro &c. del buque, ocupado en el tráfico de negros, la pena mas severa, como acaba de oír el Congreso; se declaró libres á los negros aprehendidos luego que llegasen á los primeros puertos españoles, que es lo que se hizo despues en el tratado de 1835, y se declaró condenado al buque que los condujese y confiscado para la Real Hacienda; y á los principales contraventores, á los que tienen mas culpabilidad, se les condenaba (como he dicho antes) á la pena mas severa despues de la capital.

Véase pues cómo el imponer una pena contra los que se ocupan en el tráfico de negros no es nuevo; cómo el Gobierno español no ha necesitado que le apremien Potencias extranjeras para presentar este proyecto, porque desde el año de 17 habia el Gobierno contraído esa obligación, imponiendo una pena contra los contraventores: esta es la base y el principio de la ley penal que hoy nos ocupa.

Siguieron las cosas en este estado; debiendo decir tambien (porque nada debe omitirse) que cuando se hizo el tratado de 1817 habian ocurrido complicaciones muy graves con Inglaterra sobre el asunto del tráfico, y estas fueron las que impulsaron al Ministerio de aquella época á hacer ese tratado. Así fue que la indemnización de las 40,000 libras esterlinas, que ofreció y dió la Inglaterra, era por los perjuicios que se habian ocasionado y por las pérdidas que habia sufrido por aquellas arbitrarias detenciones. Véase pues cómo en la citada época habia cierta efervescencia respecto de este asunto, que el Gobierno creyó poder acallar con la celebración de este tratado.

Siguieron las cosas de esta manera desde el año de 17 hasta el de 1855: por una parte manifestaba la Inglaterra que se introducía de una manera fraudulenta los negros; por otra las quejas se aumentaban: unos hechos serian mas ó menos ciertos, otros enteramente falsos, todos exagerados; y esto obligó al Gobierno á ocuparse seriamente de esta materia.

Cuando el año de 51 fui honrado por S. M. con el Ministerio que hoy desempeño hice cuanto estuvo á mi alcance para entablar y conservar las buenas relaciones con el Gobierno de la Gran Bretaña; y estos esfuerzos fueron coronados del éxito mas favorable, pues que contribuyeron á cambiar la situación en que se hallaba el Portugal, situación que estaba pendiente é incierta hacia muchos años, sin que la Inglaterra, á pesar de sus altas miras políticas, hubiera podido terminarla á su satisfacción. De aquí nació el tratado de la *cuadruple alianza*, que tanto inflajo ha tenido en la conclusión de la cuestión dinástica, causa de nuestra guerra civil, reuniendo en favor de la Reina á dos naciones tan poderosas como la Francia y la Inglaterra, y contentando á otras que nos manifestaban muy poco afecto, por no decir en amistad.

Estas relaciones con el Gobierno británico y el deseo de corresponder á la parte que tomaba en defensa del trono legítimo, y tambien el deseo de efectuar lo pactado por el Gobierno español, fue lo que decidió á hacer un tratado para hacer mas reales y efectivas las medidas del tratado de 1817.

El tratado pues de 1855 no tiene otro objeto que el que acaba de manifestar; establecer y regularizar las comisiones mixtas, que ya estaban creadas, y establecer y regularizar el derecho reciproco de registro, que ya estaba tambien establecido. Sin entrar ahora en la cuestión deberá decir desde luego que el tratado de 1855 partió de un hecho; y en él se dió un gran paso: este tratado es enteramente igual al que se celebró en 1816 por la Holanda, y al que en 1851 y 1855 habia celebrado la Francia, pues que sus artículos se copiaron; y sin entrar en el examen de este tratado hasta que sea impugñado, bastará decir que España en el año de 1855 se hallaba en una completa ruina respecto de su marina, la cual habia sido perdida en la desgraciada batalla de Trafalgar, sin haberse podido reparar de aquella derrota, que se hallaba envuelta en una guerra civil y en una revolución; y á pesar de todos sus apuros, el Gobierno de aquella época hizo un tratado igual al que en épocas mas felices se habia hecho por los Países-Bajos y la Francia, rival gloriosa de la Inglaterra.

No es este, repito, el momento de ocuparme de manifestar al Congreso si aquel tratado fue bueno ó malo; pero si me cumple decir que en él hubo dos puntos muy principales, que llaman grandemente mi atención. Seria inútil molestar al Congreso con los pormenores de aquella negociación; pero sí podré decir que pidí á mi palmo y palmo defendi los intereses de nuestra nación, y que hubi dificultades para resolver algunas cuestiones por parte de los dos Gobiernos; pero decidido francamente á remover todos los obstáculos aun á costa de algunos sacrificios, porque en ello se interesaba la suerte del país y sobre todo la de nuestras Antillas, y porque habia de parte del Gobierno español una obligación que habia contraído para hacer efectivas las disposiciones del tratado de 1817, empecé á ocuparme de la formación de este proyecto, en que hallé dos puntos muy delicados; el uno era el establecimiento de una ley penal; el segundo, que se habia de hacer con los negros apresados.

Respecto del primer punto, ya ha visto el Congreso que el Gobierno español se habia comprometido á adoptar medidas eficaces para el cumplimiento del tratado del año 17, y como muestra de estos sentimientos se habia impuesto la pena que he referido por una Real cédula, coetánea con el mismo tratado, á los patronos, pilotos, maestros &c. de los buques empleados en tan ilícito tráfico. Así que en este último tratado hay una cosa muy notable, y es que se dió que se haría una ley penal, palabra que está escrita con todo cuidado; porque en ella se indica la necesidad de la concurrencia de los Diputados y representantes de la nación, la concurrencia, digo, de los cuerpos colegisladores de acuerdo con la corona. No se quiso dejar esto al arbitrio del Gobierno, que pudiera ser ó creerse estrechado á ello por otras Potencias, sino que explicitamente se dijo que fuese por medio de una ley.

2º Que esta ley se habia de hacer con arreglo á la legislación del país para no dar tinte ni color extranjero á lo que se hiciera, y hecha por medio de los representantes de la nación, fieles intérpretes de su voluntad.

En cumplimiento de esta resolución se encargó de la formación de esta ley el Consejo supremo de España é Indias, el cual concluyó su obra, y aquí está la ley redactada por él. Luego se nombró una comisión especial compuesta de Proroceres y Diputados, de que tuve el honor de hacer parte. Se formó la ley en 1855; se pisó al Estamento de Proroceres, y antes de discutirse estalló la revolución de 1856, y quedó sin decidirse.

Quiere decir, señores, que el deseo de establecer una sanción penal contra los que se ocupen en el tráfico de negros data desde el año de 1855, y que la formación de una ley, si bien interrumpida por circunstancias ajenas de la voluntad del Gobierno, trae la fecha no menos que de 10 años atrás. Así pues no es este un pensamiento de hoy; es una obligación sagrada que el Gobierno español ha tratado de cumplir varias veces, y que circunstancias poderosas, esos mismos trastornos políticos que han interrumpido el curso de tantos negocios, han interrumpido tambien este sin voluntad del Gobierno español.

Otra cuestión habia muy grave; y tambien se salvó en el tratado de una manera útil. En mi juicio no hay nada que pueda oponerse mas á la posesión de esas partes tan ricas y tan interesantes de la monarquía, nada hay tan peligroso, en mi concepto, como la mezcla de los negros libres con los negros esclavos. Yo, señores, quiero respetar la es- claridad, puesto que allí existe, y que es una propiedad garantida por las leyes; pero es necesario evitar el contacto de los negros libres con los negros esclavos, porque cada negro libre es, digámoslo así, una pro-

elama viva de insurrección. No necesita hablar; no necesita más que presentarse y llevar estampado su color en el rostro.

Había grandes peligros en el aumento de la población negra libre; peligros, señores, que han amenazado recientemente, y que por un milagro de la Providencia y por el celo y firmeza de las autoridades no han producido todos los males que eran de temer. Por esta razón procuré en el tratado que los negros libres que se apresaran se los llevaran los buques aprehensores, quedando á disposición de las Potencias que los hubieran apresado; lo cual, señores, envolvía la idea de que no se mezclaran bajo ningún pretexto los negros libres con los negros esclavos, y que en esas preciosas Antillas no cundieran los elementos de insurrección.

Si en el curso de la discusión se entrase á tratar respecto del derecho de registro y de los demás artículos del tratado, estoy pronto á responder, como es mi deber, á las observaciones de los Sres. Diputados; pero no quiero extraviarme ahora entrando en esa cuestión. Solo quiero que vea en este el Congreso la serie de actos en que el Gobierno español, siguiendo á los demás, ha hecho tratados semejantes, si no iguales, á los de las demás Potencias, y que constantemente le ha animado el deseo de cumplir obligaciones sagradas y empeños anteriormente contraídos.

Pero pregunto yo, señores: al proponer nosotros esta ley penal, y al decir que debe castigarse de una manera severa á los que se ocupan en el comercio de esclavos, ¿lo hacemos contra el bienestar de nuestro país? No, es mi concepto, no. Tengo el íntimo convencimiento, y lo anuncio con una voz sinera, con una voz que será oída en la Habana, con cuyo país me unen tantos vínculos de gratitud que no se me borran en la vida, tengo el íntimo convencimiento de que se hace una obra en favor de la conservación de las Antillas impidiendo el tráfico de negros, y que adoptando este paso se emplea el medio más seguro de tranquilizar los ánimos de aquellos naturales; es el medio más seguro de proteger la propiedad de los esclavos existentes; es el medio más seguro de que el Gobierno proteja la propiedad, como está obligado á hacerlo; es el medio más seguro de cerrar la entrada á pretensiones exageradas, y es el medio más seguro de que el Gobierno español, cumpliendo lo pactado con la energía que debe hacerlo, tenga fuerza para hacer las reclamaciones que crea convenientes; porque el medio de hacer que otros cumplan es empezar por cumplir nosotros, y lo mismo que sucede con los particulares sucede con los Gobiernos y con las naciones.

No se trata del tráfico de negros; el mismo Sr. Isturiz no ha dicho que el tráfico está prohibido; y pregunto yo; si no se defiende, ¿qué inconveniente hay en dar una ley penal?... Aquí hay dos cuestiones: la primera está fuera de la discusión; la esclavitud que existe. Esta es una cuestión que nadie tocará, porque arde; y el Gobierno menos.

La cuestión del tráfico de negros no se debate ahora, porque está abolido; y el mismo Sr. Isturiz ha dicho: «yo no trato de defender el tráfico de negros;» pues entonces ¿de qué se trata? ¿Está permitido el tráfico de negros? No; pues yo digo: si el tráfico está abolido, es necesario imponer una pena al que se burla de una ley. Será la ley más ó menos justa; será más ó menos conveniente; pero existiendo un tratado es necesario que le cumplamos por nuestra parte; y solo cabe decirse cuanto parezca conveniente, para que si la ley tiene defectos, desaparezcan de ella.

También sería alejarnos mucho de nuestro propósito el engolfarnos en cuestiones que no son de este momento; cual es una la de resolver cómo se ha de suplir la falta de negros: se dirá acaso que esa cuestión es la del tráfico de negros; pero ya he contestado que el tráfico es una cosa que no debe ocuparnos en este momento. El Gobierno tiene un deber que cumplir, cual es procurar que no se sigan perjuicios de la abolición del tráfico. ¿Será ó no posible? La cuestión muy delicada. ¿Será posible aumentando la población blanca? ¿Será posible por los matrimonios entre los mismos negros esclavos? ¿Será posible cuando se establezcan las máquinas, ya ensayadas con buen éxito? ¿Será posible que á consecuencia de la abolición del tráfico la industria y el cultivo tomen otro giro? ¿No se está diciendo que los nuevos ingenios con menos brazos producen más azúcar que antes se obtenía con infinito mayor número de brazos? ¿No hay quien opina que se conseguirá una mitad más de productos en los nuevos ingenios? ¿No se está diciendo que el cultivo del café no es bastante productivo, y que poco á poco irá desapareciendo? ¿No se está diciendo que el cultivo del tabaco, tan lucrativo y precioso, no necesita tanto el auxilio de brazos esclavos, y que con el cultivo de los blancos podrían obtenerse buenos resultados?...

No hago más que apuntar estas cuestiones, porque no se trata de resolverlas; pero sí debo decir que si bien es cierto que el Gobierno debe cuidar de que no sufran ningún desfalcó los intereses de aquellas islas, no es exacto tampoco decir que se va á abandonar la posesión de las Antillas, ó á exponerlas á una ruina faltando el tráfico de negros. Yo puedo decir que existen en mi poder, que existen en el Gobierno muchas exposiciones de autoridades y de particulares, en las que dicen que no serán tantos como se quiere suponer los perjuicios que se sigan á aquellas islas por la adopción de esta medida; que lo que los aumentaría más que nada sería no poner término á esta incertidumbre, y á los riesgos que trae consigo; y que lo mejor es decir de una vez: se acaba el tráfico de negros.

Creo haber contestado á lo principal de cuanto se ha dicho; y me parece que lo bastante para que el Congreso forme su juicio en cuestión de tanta importancia. En el curso del debate el Gobierno dará cuantas explicaciones considere convenientes; porque debo decir que si todos los Sres. Diputados están animados del mayor celo, no es menor el del Gobierno, sobre quien pesa la responsabilidad de no perjudicar los intereses del país y mirar en todo por el bien de la nación.

MADRID 29 DE ENERO.

En el día de ayer se verificó la gran revista que estaba anunciada. Un numeroso gentío circulaba desde bien temprano, á pesar del crudo tiempo que hacía, por toda la extensión de la línea que ocupaban las tropas que debían ser revistadas.

El brillante cuerpo de ingenieros era el que formaba la cabeza, apoyada en la fuente de Cibeles; seguía el cuerpo de artillería, y luego todos los de la guarnición por su orden de antigüedad.

A las dos en punto bajó S. M. al Prado en coche, dirigiéndose sin parar á su casa del Retiro, de donde salió montando con gentil desembarazo un brioso caballo perla, magníficamente enpezado. Llevaba S. M. un airoso vestido azul, con los entorchados de capitán general en las mangas y sombrerillo de copa. Acompañada de las bendiciones del pueblo que la contemplaba, recorrió la Segunda Isabel la extensa línea que las bizarras tropas ocupaban en orden de parada.

A la derecha de S. M. iba el Sr. Ministro de la Guerra, y á la izquierda el capitán general del distrito, y detrás un lucido acompañamiento de generales y un numeroso estado mayor. Seguían también á la augusta Isabel en su marcial paseo S. M. la Reina Madre y S. A. R. la Serma. Sra. Infanta Doña María Luisa Fernanda, que iban en carretela descubierta. Todos los espectadores admiraban la robustez y magistrosa postura de la inocente Niña que hace las delicias de los españoles.

Más de una lágrima de enternecimiento vimos correr al contemplar á la Hija de cien Reyes rodeada de todo el prestigio, de todo el esplendor que á su alta clase es debido. Un venerable eclesiástico, sobre todo, nos conmovió cuando al pasar S. M. exclamó con toda la efusión de su alma: «Bendita seas!...» «Bendita sea, sí, la Reina que en su edad así infantil sabe hermanar tan bien la magestad con la dulzura, y cuyo corazón virgen de bastardos sentimientos no late más que por la felicidad de un pueblo que la ama y reverencia.

Luego que se concluyó la revista subió S. M. con sus augustas Madre y Hermana á un coche cerrado, y se situó frente á la inspección general de milicias provinciales, desde donde presenció el desfile de las tropas.

Hemos tenido el gusto de ver en casa del artífice platero señor Moratilla el sable de honor que regala al general Roncali la diputación provincial de Alicante. Tanto la empuñadura como la vaina son de un gusto exquisito y de un trabajo admirable. El puño es todo de oro, formando un bello contraste el oro mate con el oro bruñido: los grabados son preciosísimos, con la notable particularidad de que todo está hecho á martillo, sin que haya en él nada vaciado. En una parte se ve primorosamente trabajada la historia, contando la del ilustre general, y en otra su escudo de armas perfectamente cincelado. La cruz de la empuñadura representa un grifo, trabajado con un esmero digno del mayor elogio.

En la vaina se hacen notar muy particularmente las abrazaderas, representadas por dos ojos de plata mate que contrastan admirablemente con el bruñido y labrado de la vaina toda. Creemos que esta obra merece que los inteligentes la examinen, y figurar en las exposiciones extranjeras al lado de sus mejores obras artísticas.

AVISOS.

En el convenio celebrado entre el Gobierno de S. M. y el Banco español de San Fernando para el anticipo á la caja nacional de Amortización de 60 millones de rs. aplicados al pago de dos semestres de la deuda consolidada del 3 por 100 que vencerán en fin de Junio y fin de Diciembre del presente año, aprobado por Real orden de 2 del actual mes y anunciado en la Gaceta de 5 del mismo, se establece que el Banco cederá á los capitalistas que quieran interesarse en participacion con el mismo la mitad de la negociación bajo las condiciones contenidas en el expresado convenio.

En su consecuencia, deseando la junta de gobierno que por su parte tenga exacto cumplimiento la mencionada cesion, ha acordado que se hagan notorias las reglas siguientes, bajo de las cuales se admitirán las suscripciones:

1.ª Está abierta la suscripción en la secretaría del Banco para los capitalistas que quieran interesarse en participacion con el mismo en el referido convenio desde el día de la fecha de este anuncio hasta el día 15 de Febrero próximo inclusive, pasado el cual no se admitirá suscripción alguna.

2.ª No se admitirá suscripción que por lo menos no llegue á un millón de reales en efectivo por el todo de los dos semestres.

3.ª La cuota por la que cada capitalista se suscriba estará sujeta á reduccion á prorata y en razon de la parte que el Banco cede y del importe de la suma por la que los demás capitalistas se suscriban.

BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del día 28 de Enero á las dos de la tarde.

EFFECTOS PUBLICOS.

Inscripciones en el gran libro á 5 por 100, 00.

Titulos al portador del 5 por 100, 25 11/16 y 25 5/8 al contado: 25 7/8, 21 y 25 15/16 á v. f. ó vol.

Idem del 5 por 100 procedentes de la conversion de la deuda exterior, 00.

Inscripciones en el gran libro á 4 por 100, 00.

Titulos al portador del 4 por 100, 00.

Id. id. del 3 por 100, 52 y 52 1/8 al contado: 52 7/16, 1/2, 5/8, 51 7/8, 52 1/4, 3/16, 1/8, 5/8, 1/16 y 52 5/16 á v. f. vol. y firme: 52 7/8, 5/4, 1/2, 55 1/2, 55 y 52 5/8 á v. f. ó vol. á prima de 1/2, 1/4, 1, 3/4 y 1/2 por 100.

Inscripciones de la deuda flotante del Tesoro, 00.

Cupones no llamados á capitalizar, 00.

Vales Reales no consolidados, 00.

Deuda negociable de 5 por 100 á papel, 00.

Idem sin interes, 6 7/8 á 58 d. f. ó vol.

Acciones del banco español de San Fernando, 00.

Idem de idem de Isabel II, 00.

Idem de la compañía del canal de Castilla, 00.

Idem de la carretera de la Coruña, 00.

Idem de idem de Valencia, 00.

Idem del Iris nominales, 00.

Id. id. al portador, 111.

CAMBIOS.

Londres á 90 días, 57 1/4 á 3/8. Paris, 16-5 pap.

Alicante, 1/8 d.

Barcelona á ps. fs., 1/4 id.

Bilbao, par pap.

Cádiz, 5/8 d.

Coruña, 1/2 pap. id.

Granada, 3/4 á 1 d.

Málaga, 5/4 d.

Santander, par.

Santiago, 1/2 d.

Sevilla, 5/8 din. id.

Valencia, 1/2 d.

Zaragoza, 5/8 id.

Descuento de letras á 6 por 100 al año.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

El licenciado D. Manuel de Leon Romero, abogado de los tribunales supremos y juez primero de primera instancia de esta ciudad de Jerez de la Frontera.

Por el presente cito, llamo y emplazo á los hijos, nietos y descendientes de D. Pedro Rice de Calzada y de Doña Juana de Osorio y Zarza Velasco, su muger, y á los hijos, nietos y descendientes de D. Juan Rice de los Cameros, vecinos que fueron de la ciudad del Puerto de Santa María, y demás personas que se crean con derecho á la propiedad de los bienes de la capellanía que mandó fundar D. José Roldán de los Cameros por su testamento que otorgó ante D. Manuel Guerrero y Farfan, escribano público que fue del número de esta ciudad, en 6 de Marzo de 1787, para que en el término de 30 días, que por primero y último término les concedo, comparezcan por sí ó por medio de procurador con poder bastante á deducirlo en este mi juzgado y por la escribanía que ejercer el infrascrito; aperecidos que de no realizarlo, pasado que sea el referido término, se entenderán las diligencias que se practiquen con los que hayan comparecido y el promotor fiscal, para doles el perjuicio que es

conseguido, pues por mi auto del día 26 de Agosto anterior, dictado á continuacion de los que se principiaron en 17 de Agosto de 1826 con objeto de que tuviese efecto la institucion de dicha capellanía, así lo he dispuesto.

Dado en la ciudad de Jerez de la Frontera á 6 de Setiembre de 1844.—Manuel Leon.—Por disposicion del Sr. juez, Manuel García de Acuña.

Licenciado D. Juan María de Soto, abogado de los tribunales de la nacion y del ilustre colegio de Jerez, juez de primera instancia de esta villa de Chiclana de la Frontera y su partido.

Por el presente cito y emplazo á todos los parientes llamados al goce de las capellanías que en esta villa fundó el presbítero D. Pedro Guerrero Bustamante, para que en el preciso, único é improrrogable término de 30 días, contados desde que se inserte este edicto en la Gaceta de Madrid y Boletín oficial de esta provincia, se personen en mi juzgado y por la escribanía del infrascrito á deducir el derecho que les asista; aperecidos que de no hacerlo se adjudicarán los bienes de dichas capellanías á Doña Juana Guerrero Bustamante, como parienta más inmediata, y según solicita en los autos que ha promovido á este intento.

Dado en Chiclana á 21 de Enero de 1845.—Juan María de Soto.—Por su mandato, Sebastian Toribio y Molina.

D. Manuel María Mendez, auditor honorario de marina, caballero profeso de la órden militar de Alcántara, maestrante de Ronda, socio de número de la económica de amigos del país de Madrid y juez de primera instancia de esta ciudad y su partido.

Por el presente cito, llamo y emplazo á las personas que tengan derecho á la division de los bienes de la capellanía fundada en la parroquial de San Pedro de esta ciudad por D. Pedro Cansino de la Barrera, para que en el preciso y único término de 30 días, primeros siguientes á la insercion de este edicto en la Gaceta de Madrid y Boletín oficial de esta provincia, se presenten en mi juzgado por medio de procurador suficientemente autorizado á usar de su derecho; en inteligencia que de no verificarlo pasado que sea dicho término recaerá la declaracion de propiedad según las leyes vigentes en quien correspondiera y justifique mejor parentesco con el fundador.

Carmona 8 de Enero de 1845.—Manuel María Mendez.—Por mandado de S. S., José María Gonzalez.

D. Manuel María Mendez, auditor honorario de marina, caballero profeso de la órden militar de Alcántara, maestrante de Ronda, socio de número de la económica de amigos del país de Madrid y juez de primera instancia de esta ciudad y su partido.

Por el presente cito, llamo y emplazo á las personas que tengan derecho á la division de los bienes de la capellanía fundada en la parroquial de San Pedro de esta ciudad por Juana de Avila y Gerónimo Prieto, para que en el preciso y único término de 30 días, primeros siguientes á la insercion de este edicto en la Gaceta de Madrid y Boletín oficial de esta provincia, se presenten en mi juzgado por medio de procurador suficiente autorizado á usar de su derecho; en inteligencia que de no verificarlo, pasado que sea dicho término, recaerá la declaracion de propiedad, según las leyes vigentes en quien correspondiera y justifique mejor parentesco con el fundador.

Carmona 7 de Enero de 1845.—Manuel María Mendez.—Por mandado de S. S., José María Gonzalez.

SUBASTAS.

El Sr. D. Juan Fiol, magistrado honorario de la audiencia territorial de Valencia y juez de primera instancia de esta muy heroica villa.

Por su providencia de 14 del corriente, refrendada de Don Pascual Seco, escribano del número de la misma y de su juzgado, se ha mandado sacar á pública subasta por término de 30 días la casa calle de Santiago, con accesorias á la de Lemus, señalada con los números modernos respectivos 22 y 9, y con el número 15 antiguo, de la manzana 419, que tiene de sitio 1084 pies cuadrados con lo que la corresponde de los espesores de fachadas y medianerías, y ha sido tasada en 9 del mes último por D. Juan José de Urquijo y D. José María Guallart y Sanchez, arquitectos por la academia de nobles y bellas artes de San Fernando, en la cantidad de 141,515 rs. vn.

Quien quisiere hacer postura acuda ante dicho señor en el expresado término por la citada escribanía, que se admitirán las que se hicieren siendo arregladas.

TEATROS.

CRUZ. A las ocho de la noche.

EL ALCALDE RONQUILLO

3

EL DIABLO EN VALLADOLID,

drama en cinco actos, original de D. José Zorrilla.

PRINCIPE. A las siete de la noche.

Se dará principio con una brillante sifonía á completa orquesta: seguirá la comedia nueva, de carácter, original, en tres actos y en verso, titulada

D. FRUTOS EN BELCHITE,

segunda parte de EL PELO DE LA DEHESA.

Intermedio de baile nacional.

Terminará la funcion con la pieza en un acto, titulada

¡NO ERA A ELLA!!!

CIRCO. A las ocho de la noche.

Segunda representacion del baile de grande espectáculo en tres actos, titulado

EL DIABLO ENAMORADO.

EDITOR RESPONSABLE GERVASIO IZAGA.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.