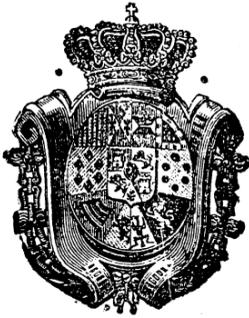


SALE TODOS LOS DIAS.

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.....	130
Por tres meses.....	65
Por un mes.....	22



PRECIOS DE SUSCRICION.

<i>En las provincias.</i>	
Por un año.....	360 rs.
Por medio año.....	180
Por tres meses.....	90
<i>En Canarias y Baleares.</i>	
Por un año.....	400
Por medio año.....	200
Por tres meses.....	100
<i>En Indias.</i>	
Por un año.....	440
Por medio año.....	220
Por tres meses.....	110

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

La **REINA** nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan sin novedad en su interesante salud.

REAL DECRETO.

Vengo en admitir la renuncia que me ha hecho el Duque de Gor del cargo de Director de la educacion é instruccion de Mis queridos Primos los Infantes de España D. Fernando María Mariano, Doña María Cristina y Doña Amalia Felipa Pilar, siendo mi voluntad que la educacion de los expresados Infantes esté en lo sucesivo bajo la direccion del Rey, Mi augusto Esposo.

Dado en Palacio á 6 de Febrero de 1849.—Está rubricado de la Real mano.—El Presidente del Consejo de Ministros—Duque de Valencia.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

Seccion de contabilidad.—Real orden.

Deseando la **REINA** nuestra Señora hacer algunas mejoras en la parte económica y administrativa del Monte pío de Jueces de primera instancia, tuvo á bien agregarle á la Pagaduría de este Ministerio por Real orden de 28 de Noviembre último: pero siendo convenientes otras medidas que simplifiquen la recaudacion y distribucion de caudales, sin los quebrantos indispensables que hasta ahora han sufrido los pensionistas, se ha dignado S. M., á fin de mejorar la suerte de las mismas, mandar lo siguiente:

1.º Que cesen en la recaudacion del descuento de quinta parte los Jueces que estan autorizados por la Junta para realizarla.

2.º Que poniéndose de acuerdo los comisionados de la Pagaduría y sus delegados en las provincias, reciban de aquellos cuantas cantidades existan en su poder procedentes del citado descuento, de las contribuciones al Monte, ó de cualquiera otra naturaleza que le pertenezcan, asi como de las oficinas de Hacienda, si todavía no las hubiesen percibido dichos Jueces.

3.º Que esta entrega se verifique bajo la competente formalidad de recibos y relaciones expresivas de los Jueces á que pertenezcan; de la época de su aplicacion, y del juzgado que desempeñaban entonces, sirviendo estos documentos para justificar el primer cargo en las comisiones.

4.º Que en lo sucesivo corran estas con la percepcion de los fondos correspondientes al Monte pío, cualquiera que sea la procedencia de ellos, verificando el descuento de la quinta parte en casilla separada de las nóminas de haberes, y reteniéndola al tiempo de realizar el pago á los Jueces.

5.º Que hagan igualmente el de las pensiones á las viudas y huérfanos del citado establecimiento, residentes en las provincias, atemperándose á las disposiciones que haya comunicado ó comunique la Pagaduría.

6.º Que dichas comisiones rindan cuenta mensual, á contar desde el corriente, en los términos establecidos por el art. 3.º

Y 7.º Que para facilitar el despacho de las reclamaciones de los pensionistas, se dirijan estas por conducto de los respectivos comisionados.

Madrid 6 de Febrero de 1849.—Arrazola.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

El General segundo Cabo de Cataluña con fecha 1.º del actual desde Barcelona participa haber recibido una comunicacion del Capitan general con la del 30 en Riu de Llops de la Selva, en que le dice que habiendo llegado á las tres y media de la tarde del mismo dia á Gerona, despues de una jornada de seis horas, supo que Marsal con 420 caballos se hallaba á media hora de aquella capital, y que saliendo inmediatamente en busca del enemigo, dispuso que su escolta se adelantase al mando del Capitan de Estado Mayor D. Félix Ferrer. Esta sola fuerza, con la cual iban tambien los Ayudantes de Campo D. Miguel de la Vega, Don Mariano Gamez y Zayas y D. Joaquin Aguilera, atacaron denodadamente á los facciosos poniéndolos en precipitada fuga y dispersion, despues de causarles cuatro muertos que dejaron en el campo, entre ellos un Jefe y varios heridos, dos caballos tambien muertos, quedando en nuestro poder otros dos y diferentes armas; teniendo por nuestra parte solamente la desgracia de haber sido heridos el citado Ayudante de Campo D. Joaquin Aguilera y los Oficiales de dicha escolta Capitanes graduados D. Cayetano Aguado, Don Ramon Manuel de Villena y el Alférez D. Federico Ferrater, porque su excesivo arrojo los hizo ser los primeros que llegaron al enemigo, habiendo sido reemplazados en el acto por el Comandante de Estado Mayor D. Senen de Buenaga, y los Ayudantes de Campo D. Joaquin Osorio y Don Antonio María de Porras, que concluyeron la persecucion.

El expresado General segundo Cabo participa tambien que ha sido alcanzada en Mura por el batallon de voluntarios de Esparraguera una faccion de cincuenta hombres al mando del cabecilla Artiz Riera, cogiéndole cuatro caballos con varias armas de fuego y causándole algunos heridos. Y finalmente dice que el 29 se presentó á indulto al Comandante militar de Granollers D. Esteban Blois, titulado Secretario del cabecilla Ferrater.

Parte telegráfica recibida en el dia de ayer.

Vitoria 6 de Febrero de 1849 á las tres de la tarde.— Pamplona 5 de Febrero á las once de la noche.—El Capitan general al Excmo. Sr. Ministro de la Guerra:

«De 600 facciosos que habia en esta provincia, no hay ninguno. Soto y Landa han entrado ayer en Francia con los últimos que quedaban.»

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DEL REINO.

Direccion de gobierno.—Correos.

Segun parte recibido en esta Direccion, la silla-correo que salió de esta corte para Bayona el dia 1.º del actual, fue detenida á las siete de la noche del 2 por 10 ó 12 hombres á caballo en las inmediaciones de Quintanapalla. La hicieron retroceder como media legua, separándola del camino; y haciendo alto, pusieron fuego al carruaje con toda la correspondencia que conducia.

Lo que se avisa al público para los efectos que puedan convenirle.

Madrid 6 de Febrero de 1849.—El director, José Juan Navarro.

MINISTERIO DE COMERCIO, INSTRUCCION Y OBRAS PUBLICAS.

Comercio.

La **REINA** (Q. D. G.), enterada de la comunicacion de V. S. de 2 del mes anterior, en la cual manifiesta los trabajos que bajo su presidencia ha evacuado en el año último el Tribunal de Comercio de esta corte, y satisfecha de la asiduidad y celo con que los individuos del mismo han desempeñado la honrosa mision de administrar la justicia mercantil, se ha servido resolver manifieste á V. S. y á los Cónsules, Consultor y Escribano que en el año último componian el referido tribunal, el agrado con que ha visto sus trabajos, y que se tendrán presentes estos servicios; siendo igualmente la voluntad de S. M. que esta orden y la comunicacion que la motiva se publiquen en la *Gaceta* y en el *Boletín oficial* de este Ministerio como una prueba de lo gratos que son á S. M. esta clase de servicios.

Lo que de Real orden digo á V. S. para su conocimiento y satisfaccion. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 1.º de Febrero de 1849.—Bravo Murillo.—Sr. D. Ignacio Perez Moltó.

Documento que se cita.

Tribunal de Comercio de Madrid.—Excmo. Sr.: Los individuos del Tribunal de Comercio de esta corte, que han cesado el 31 de Diciembre del pasado año en los honoríficos cargos que debieron á la confianza de S. M., no pueden considerarse obligados por lo constante de la práctica á elevar á conocimiento de V. E. una reseña de los trabajos del mismo en el periodo que desempeñaron aquellos. Por el contrario, solo un ejemplar existe de la formacion de esta clase de documentos, ejemplar debido al reconocido celo del Prior y Cónsules que dirigieron aquel en el pasado año de 1847. Este último precedente es sin embargo muy digno de ser imitado; y atendidas las ventajas que de continuar por la senda que él trazó pueden reportarse mas tarde ó mas temprano, de esperar es que en lo sucesivo consideren como obligatoria, los Tribunales que cesen, la redaccion de una memoria anual. Justo es decir, que si por los que precedieron al que inauguró tan útil tarea se omitió tomar la iniciativa de tan conveniente práctica, fue indudablemente efecto de que no existian entonces las especiales y decisivas circunstancias que hoy concurren para ello. La creacion de un Ministerio de Comercio, y su inmediata consecuencia, la creacion tambien de una Direccion general del ramo, dan mas motivo á los Tribunales mercantiles para creer que los datos que trasmitan á la superioridad sean útiles á la administracion, y que las observaciones que se la expongan puedan ser mas atendidas en provecho de la justicia.

Inspirados por estos sentimientos los individuos del Tribunal que tuvo la honra de presidir, me han cometido el encargo de elevar al conocimiento de V. E. un resumen de sus tareas en el año de 1848, seguido de las reflexiones que puedan reputarse por mas dignas de ocupar la superior atencion de V. E., y á su desempeño tengo la satisfaccion de consagrarle.

En la memoria de que anteriormente queda hecho mérito se indicó, de una manera bastante á probar la exactitud del aserto, que la existencia del Tribunal era benéfica á los comerciantes de buena fe. Se demostró tambien de un modo palpable que la importancia de sus trabajos habia llegado á un límite desconocido desde la creacion del Tribunal, en el periodo á que la memoria se referia. Y por último se elevaron á la consideracion de V. E. reflexiones importantes para provocar resoluciones convenientes á la mas recta administracion de justicia.

A las razones que en aquel documento se expusieron para probar las ventajas que al comercio reporta de este Tribunal especial, no añadiré mas que las que la experiencia presta de continuo; aunque algunas otras igualmente concluyentes pudieran aducirse en apoyo de la proposicion establecida. Ella prueba de un modo indudable que solo pretenden eludir la competencia del Tribunal los que desean prolongar el término de sus litigios, al paso que buscan un amparo cuantos se ven asistidos de legítimos derechos, y no le recusan los que por desgracias imprevistas, pero que no son bastantes á ahogar el sentimiento de la buena fe, se ven sometidos á su accion, severa al par que justa.

Pero, sobre el segundo de los extremos que abrazaba la precitada memoria, la importancia que los trabajos del Tribunal han adquirido en los últimos tiempos es de todo punto forzoso el extenderme. No será porque pretenda molestar la elevada atencion de V. E. explanando las causas que á mi juicio han producido este aumento en los litigios, este exceso en las tareas ordinarias del Tribunal. V. E. las conoce, V. E. las deplora; como las deplora tambien el comercio de buena fe. Mas la enumeracion de los trabajos y su calificacion exigen precisamente, el comparar, si este documento ha de tener objeto, é impulsan al propio tiempo á reflexiones que no serán ciertamente perdidas al dedicarse á la ilustrada persona de V. E. Hé aqui las causas que impiden la brevedad: procuraré sin embargo concretarme cuanto fuese dable.

El número de las demandas incoadas en el año de 1847 se elevó al de trescientas veinte y ocho, unas ordinarias, y la mayor parte ejecutivas, de las cuales se fallaron definitivamente ciento nueve, siendo sentencias de remate setenta y siete, y ordinarias las treinta y dos restantes. Habiéndose terminado ó quedado en suspenso por convenio de los interesados sesenta y cuatro, resultaron existentes para el año de 1848 ciento cincuenta y cinco expedientes de los trescientos veinte y ocho referidos.

En el año de 1848 se han incoado cuatrocientas cuarenta y seis demandas, la mayor parte ejecutivas: se han pronunciado doscientos veinte y un fallos definitivos, ciento noventa y cuatro en expedientes de ejecucion, y veinte y siete en ordinarios. Se han acumulado á los autos de quiebras

y se han transigido durante su curso, y en virtud de autos interlocutorios del Tribunal, doscientas cuarenta y ocho demandas, quedando pendientes ciento cuarenta y cuatro para el año de 1849, de ellas varias en estado de vista.

Se ve pues que continuando en creciente la situación alictiva que por causas diferentes atraviesa hace algún tiempo el comercio de esta capital, el número de demandas presentadas en el Tribunal el pasado año de 1848 ha excedido con mucho á las del anterior.

Entonces con sobrada razón sorprendió el límite á que llegaron: hoy pudiera sorprender el temor de que este aumento siguiese en progresión ascendente por la consideración lamentable de que permaneciendo ó extendiéndose la situación que él refleja, sobrevendrían males gravísimos en tan importante ramo de la riqueza pública. Pero felizmente no es de esperar que así suceda: las causas generales han experimentado modificaciones convenientes; las particularidades han aminorado, y los ejemplos que la experiencia presta no se olvidan fácilmente por los hombres de negocios.

El número de quiebras en el primero de los años mencionados fue por fortuna bien corto, pues solo llegó á tres, las cuales quedaron pendientes; mas desgraciadamente en el año último se ha elevado á ocho, estando además otras dos pedidas. Aquellas han sido la del Banco de la Unión, la de D. Mariano Carsi, D. José Buschental, D. Facundo José Magro y D. Juan Ranero, á instancias de acreedores; y las de D. Pablo Cuesta, D. Joaquín de Fagoaga y D. Tomás Ibarbia, hermano, voluntarias. Todas ellas se encuentran adelantadas en sus operaciones, á excepción de la de D. Joaquín de Fagoaga, que nombrados ya los síndicos ha sido objeto de competencia con el juzgado de primera instancia que entiende en la causa que al mismo señor se sigue, suspendiéndose por lo tanto los procedimientos hasta la resolución de la Audiencia. El Tribunal deja sostenidos sus derechos en ella, derechos que considera indisputables, pues reducida la competencia á fijar á quién pertenece la administración y dirección de los bienes del quebrado, y el conocimiento de cuanto conduzca á la legitimación, graduación y pago de su pasivo, entiende que la quiebra sería ilusoria si no estuviesen aquellos bajo su jurisdicción, y si algún acreedor, por privilegiado que fuese, pudiera conseguir el pago fuera de aquella, y sin anuencia de los demás, ó de sus representantes los síndicos.

Las dos que han sido pedidas son la de D. Mariano Bertodano que se declarará en los primeros días del presente año, y la de D. José Salamanca, que está solamente solicitada y se halla pendiente de resolución por la recusación de consultores.

Las tres correspondientes al año de 1847 han quedado definitivamente terminadas en el de 1848. Los individuos que compusieron el Tribunal en el último de los años expresados tienen la íntima persuasión de que procuraron responder lo mas dignamente que les fue posible á la confianza con que S. M. se dignó honrarles. No pudiendo sus corazones moverse sino por sentimientos de justicia, la rectitud é imparcialidad presidió á todos sus actos, y la sumisión de las partes interesadas en los fallos, y la aprobación del Tribunal superior en los que fueron resueltos de los apelados, les corroboró en el convencimiento que tuvieron al dictarlos. Cuarenta y una providencias solamente han sido apeladas y doce se confirmaron por la audiencia del territorio, hallándose pendientes aun las veinte y nueve restantes.

Las competencias de jurisdicción que con frecuencia se suscitan al Tribunal, obligaron á los celosos individuos que le compusieron el año de 1847 á presentar á V. E., en la memoria referida consideraciones importantes sobre los perjudiciales que eran al comercio de buena fe las dilaciones y dificultades que por este medio se creaban. Concedores de la intensidad del mal, y ansiosos de contribuir en cuanto les fuese dable, si no á extirparlo, á detener siquiera sus progresos, propusieron á V. E. el medio que estimaron en su ilustración mas adecuado. Los que cesaron en 31 de Diciembre de 1848, que reconocen también la urgente necesidad de que se eviten aquellos perjuicios si se ha de administrar recta justicia, según el espíritu y letra de la ley, insisten en las mismas consideraciones y en el medio propuesto para su remedio.

No molestaré la atención de V. E. reproduciéndolas textualmente. Cúmpleme decir sin embargo que es altamente doloroso el que teniendo el Tribunal de Comercio detallada y limitada por el Código su jurisdicción como Tribunal especial, se ponga esta en duda cuando el texto de la ley y otras razones, clara y terminantemente dan bastante luz para evitar la competencia.

Bajo el pretexto de no estar matriculados, ó á la sombra de fueros militares, individuos cuya ocupación habitual y cuyo modo de vivir es el comercio, y que son por lo tanto comerciantes, suscitan las competencias al verse demandados, y burlan con las dilaciones las esperanzas de sus acreedores. Pero es indudablemente aun mas sensible que resuelta una competencia á favor del Tribunal, se dé acogida en el mismo juzgado que se declaró por la superioridad incompetente á otros casos que reúnen las mismas circunstancias é idénticos accidentes.

La superioridad las resuelve en su mayor parte á favor del Tribunal de Comercio; pero esto no basta, porque los males que se irrogan con la dilación son irremediables muchas veces, y en todas se deprime la justicia.

Al dar término á la reseña de las ocupaciones del Tribunal en el pasado año de 1848, réstame decir que ha evacuado con la prontitud necesaria las memorias que eran debidas al supremo Tribunal de Justicia y á la Audiencia del territorio, y que también le han ocupado trabajos gubernativos de no escasa importancia. Los informes pedidos por V. E. y por las autoridades administrativas del radio de la capital y de fuera de ella se han despachado sin tardanza; ha autorizado con las rúbricas de los Sres. Cónsules y Secretario mas de cien libros de comercio que á este fin le han sido presentados.

Queda bosquejada con la rapidez posible la historia del Tribunal de Comercio de esta plaza en el periodo que me corresponde describirla. He expuesto además á V. E. cuantas consideraciones con relación á la misma merecen en mi juicio su superior conocimiento; y V. E., apreciándolas en lo que valiesen, en su ilustración reconocida hará de ellas el uso que estimase mas conveniente á los intereses del comercio de la capital y á la mas recta administración de justicia.

Un deber me resta que cumplir. Si la importancia de los

trabajos del Tribunal ha sido grande, si en su desempeño ha correspondido este á lo que exigían de consuno la confianza con que S. M. se dignó favorecer á los individuos que le compusieron, y lo que reclamaba el propio honor de ellos, forzoso es confesar que tan ventajosos resultados lo deben, no solo á su celo, sino á la cooperación que han merecido del digno letrado consultor D. Gregorio de Miota. Con sus luces ilustró al Tribunal en cuanto fue necesario, y con laboriosidad suma ha contribuido eficaz y poderosamente al rápido despacho que los negocios han tenido.

Es digno también de especial mención el Escribano principal de actuaciones, Secretario del Tribunal, D. José de Celis Ruiz, que no ha desmentido la reputación de inteligente y celoso que le hizo acreedor al aprecio de nuestros antecesores y su dependencia, así como los demás subalternos del Tribunal han desempeñado á satisfacción de este sus cargos respectivos.

Al concluir ruego á V. E. encarecidamente se digne aceptar con su habitual bondad la expresión de los sentimientos del Prior y Cónsules del Tribunal de Comercio de Madrid en el año de 1848, que se manifiestan reconocidos á las distinciones que han merecido de V. E.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 2 de Enero de 1849.—Excmo. Sr.—Ignacio Perez Moltó.—Excmo. señor Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

D. José María Montemayor, Ministro honorario de la Audiencia territorial de Granada y Juez de primera instancia del cuartel del Barquillo de esta corte.

Por el presente se cita, llama y emplaza por segundo edicto y pregon á D. Florentino Joaquín Cid, natural de Torrejón del Rey, casado, maestro de escuela, y Doña Manuela Soladrela, natural de Madrid, á quienes estoy procesando por amancebamiento, á fin de que en el término de nueve días, contados desde la publicación de este edicto, se presenten en las cárceles de esta capital ó en este mi juzgado á responder á los cargos que les resultan en la causa que se sigue por la escribanía de número del crimen de este mi juzgado de D. Ramon Aragon Espinosa de los Monteros; con apercibimiento que de no verificarlo, pasado dicho término, se sustanciará en su ausencia y rebeldía y les parará el perjuicio que haya lugar.

D. José María Carrogió, Abogado de los Tribunales del reino y Juez de primera instancia de esta ciudad y su partido.

Por tercera y última vez cito, llamo y emplazo por término de 30 días, contados desde la inserción del presente en la Gaceta del Gobierno, á D. Tomas y Doña María Francisca Villabona, ó á sus herederos, para que se presenten por sí ó por apoderado á deducir el derecho que les asista en los autos formados á instancia de Doña María Dolores Fernandez de la Vega sobre que se le declare la propiedad de 12,373 rs. y 12 mrs. impuestos á favor de los primeros sobre casa en esta ciudad, calle de Diego Niño, núm. 42; bajo apercibimiento que pasado dicho término sin haberse presentado, las providencias que se dictaren les parará el perjuicio que haya lugar.

Puerto de Santa María y Enero 31 de 1849.—José María Carrogió.—Por mandado de dicho señor, D. J. Paloz.

En virtud de providencia dictada por el Sr. D. José María Montemayor, Juez de primera instancia del Barquillo de esta corte, y á consecuencia de órden de los Sres. de Sala primera de la Audiencia del territorio, é ignorándose la habitación de Doña María Josefa Leona de Zavala é Ibarreche, hija única y heredera de D. Santiago Zavala, vecino que fue de la misma, y falleció en ella en 15 de Mayo del año próximo pasado en la casa núm. 11 de la Carrera de San Francisco, se la cita, llama y emplaza, á fin de que dentro del preciso término de seis días, contados desde aquel en que se publique este anuncio en la Gaceta de esta capital, comparezca de diez á dos en la escribanía del número de esta villa de D. Domingo de los Reyes, que la tiene en la Plazuela de la Villa, núm. 405, cuarto entresuelo, para hacerla cierta notificación.

Madrid 5 de Febrero de 1849.—Domingo de los Reyes.

D. Juan Fiol, Magistrado honorario de la Audiencia territorial de Valencia y Juez de primera instancia de esta capital, que de ser así el presente escribano de fe.

Por el presente cito, llamo y emplazo por tercer pregon y edicto á D. Venancio Ayllon, casado, del comercio, vecino que ha sido de esta corte, para que dentro de nueve días, siguientes al en que se inserte este edicto en la Gaceta del Gobierno, se presente en este mi juzgado, ó en cualquiera de las cárceles, á responder á los cargos que le resultan en la causa que contra el mismo instruyo por sospechas de robo de 8000 rs. á D. Manuel Mañiz, pues si lo hiciere le oír y administraré justicia, y de no, continuaré la causa en su ausencia y rebeldía y le parará el perjuicio que haya lugar.

Dado en Madrid á 5 de Febrero de 1849.—Juan Fiol.—Por mandado de S. S., José Plácido de Castañiza.

Por el presente y término de seis días se cita, llama y emplaza á Juliana Garena, cuya habitación se ignora, así como su paradero, á fin de que se presente en el Juzgado de Vistillas que despacha el Sr. Juez D. Antonio Ramon Folgueira y escribanía de D. Felipe de la Puente, sita en el piso bajo de la Audiencia territorial, con objeto de hacerla saber lo determinado por los señores de dicha Audiencia en las diligencias que principió contra Angela Lopez; bajo apercibimiento.

Licenciado D. Francisco Maldonado y Mérida, Abogado de los Tribunales de la nación y Juez de primera instancia del partido de esta ciudad.

Hago saber que en este juzgado y por la escribanía del actuario se han promovido autos á instancia de D. Francisco María del Arca y Morales, vecino de esta ciudad, sobre que

se declare á su favor el derecho de inmediatez al vínculo fundado en la misma por D. Pedro Agustín Verdugo, y de que es actual poseedor el Presbítero D. Francisco de Paula Siles y Ogaban. Y para que llegue á noticia de cuantas personas se consideren con el indicado derecho, he proveído auto con fecha de hoy mandando se anuncie la expuesta solicitud por medio de edictos, para que dentro de 30 días, siguientes al en que aparezca uno inserto en la Gaceta de Madrid, los interesados se presenten en este juzgado á ejercitar el derecho de que se crean asistidos; bajo la inteligencia de que trascurrido dicho término sin verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar.

Fecha en Loja á 26 de Enero de 1849.—Francisco Maldonado y Mérida.—Por mandado de dicho señor, Manuel Caro y Nogales.

PARTE NO OFICIAL.

CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL SR. MAYANS.

Sesion del día 6 de Febrero de 1849.

Se abre á las dos.
Se lee el acta del día anterior y queda aprobada.
Se da cuenta de unos dictámenes de la comisión de casos de reelección, cuya lectura no oímos.

ORDEN DEL DIA.

Discusion del proyecto de ley relativo al ferro-carril de Sama de Langreo á Jijon y Villaviciosa.

El proyecto dice así:
Artículo único. Se autoriza al Gobierno de S. M. para conceder á la empresa del ferro-carril de Sama de Langreo á Jijon y Villaviciosa, en tanto y mientras que las obras continúen con la actividad que corresponden para llenar las condiciones de la concesión modificada por la Real órden de 28 de Octubre de 1847, el 6 por 100 de los capitales invertidos y que vaya invirtiendo en ellas, con la intervencion económica del Gobierno, además de la facultativa que en todo caso le incumba. Este interes se abonará por semestres, practicándose al vencimiento de cada uno la competente liquidación, y previo el asentimiento de la empresa, á compensar al Estado en el tiempo y forma que el Gobierno estime el auxilio que por esta ley se le presta.

Palacio del Congreso &c.
El Sr. MENDIZABAL, en contra: Al tomar la palabra en contra de este proyecto de ley, no se crea que lo hago porque me asusto del aumento de gastos que pueda figurar en el presupuesto á consecuencia de esta ley. A mí no me asustan las cantidades que puedan presuponerse con destino á construcción de líneas de hierro, porque los ferro-carriles forman una de las mas grandes bases de la riqueza y prosperidad pública. Yo me opongo al proyecto por pequeño, por ineficaz y por ser una cosa puramente local. Es muy sensible que despues de cinco años, en los cuales ha tenido mayor desarrollo el sistema de comunicaciones en toda Europa, venga el Gobierno á traer al Parlamento un proyecto de ley para construir solamente una línea de hierro de Langreo á Gijon. Y es humillante por otra parte para el país y para el Gobierno que le rige que se haya construido el camino de hierro de Mataró á Barcelona, el que ahora se propone la construcción del de Langreo á Gijon; y que el de la capital á Aranjuez se halle en el lamentable abandono que todos conocemos, despues de los muchos trabajos y muchos gastos hechos en él. No es este el sistema que debe adoptarse en España respecto á ferro-carriles: para llegar á obtener un día los brillantes resultados de que están disfrutando, primero la Inglaterra, despues la Bélgica, y por último la Francia, especialmente las dos primeras naciones, ¿cómo se ha procedido en Inglaterra? En 1825 fué cuando se abrió en aquel país la primera línea del camino de hierro desde Manchester á Liverpool, y pasaron seis años antes de abrir nuevas líneas, tiempo que necesitó el país para estudiar y comprender las inmensas ventajas que pueden producir á una nación la pronta comunicación entre sus poblaciones.

Decididos al cabo á construir estas vías de comunicación rápida, adoptaron el sistema de construcción, con independencia del Gobierno. El sistema es el siguiente: Se reúne una compañía, y á su costa levanta planos y hace todos los trabajos preparatorios para plantear su empresa; en seguida se dirige al Parlamento exponiendo su pensamiento, y se nombra una comisión compuesta de los diversos matjces políticos de la Cámara, porque en esta clase de cuestiones para nada se mira la política, y está comisionada un juicio contradictorio entre los individuos que representan la empresa y los que opinan contra su pensamiento. Si despues de este juicio se aprueba el plan, el Ministerio no tiene mas intervencion en el asunto que la que pueda concernirle como miembros de la Cámara. El Parlamento da un bill, ó sea ley, de perpetuidad á la empresa, salvo algun caso en que concede la propiedad del camino á la empresa por 99 años, quedando despues del libre uso de los pueblos, sin pagar portazgos. Concedida la propiedad para siempre, la empresa abre la línea de hierro. Este sistema es el que ha hecho que la Inglaterra cuente hoy tantos y tan magníficos caminos de hierro, y en donde las travesías son tan rápidas al par que económicas.

La Bélgica, que ha tenido la suerte de contar á su cabeza un Príncipe ilustrado y educado en la escuela inglesa, ha adoptado para su país el mismo sistema inglés, si bien con las prudentes variaciones aconsejadas por la circunstancia de ser un país naciente, y cuyo crédito comenzaba á formarse; pero tan sabiamente se ha caminado acerca de esta cuestión, que basta para convencerse de ello tender la vista sobre esa jóven nación.

La Francia no cuenta tantos ferro-carriles, porque se sigue otro sistema, siendo el Gobierno el que se obliga á la construcción de las líneas, sin dejar á las empresas mas que la materialidad de los trabajos.

En 1844 presentó el respetable Mr. Lafitte un proyecto de ley sobre caminos de hierro; y atendiendo mas al nombre del Ministro que al interés del país, fue aquel proyecto desechado, y semejante medida la causa de que no haya hoy en Francia tantos ni tan buenos caminos de hierro como en Inglaterra: aquel Gobierno tanto vió el nombre de Mr. Lafitte que iba á cubrirse de gloria, y desconoció las ventajas inmensas que el país había de obtener con la adopción de aquel proyecto presentado por un individuo de la oposición: ni vió tampoco la ruina que de no admitirle causaba á miles de familias, ni tuvo en cuenta la inmensa suscripción que aquel proyecto tenía en todos los departamentos de Francia: aquel Gobierno renunció por último á las extraordinarias ventajas materiales que hubiera podido obtener, dejando solo á Mr. Lafitte la gloria del pensamiento; por consiguiente, no todas las cosas que se hagan en otras naciones debemos imitarlas.

En España, olvidándose el Gobierno de la necesidad de que vengan capitales extranjeros, no propone medida alguna que los atraiga, sin considerar lo inútil de que votemos una ley que no ha de poder llevarse á efecto con nuestros propios recursos, ni observar que es inútil tengamos una buena máquina si nos falta el motor.

Nuestro Gobierno, engreído con que en 1844 se hubiesen puesto en circulación algunos capitales extranjeros, pagando nuestros créditos á un prencio algo estimable, no supo aprovechar aquella coyuntura, ni informarse de personas entendidas y de capitalistas en el extranjero, y despreciando aquella ocasión de que aquellos capitales se hubiesen invertido en la Península, dió lugar á que aquel papel volviese á nuestro poder en 45 con ventaja de los espendedores, y que volviese á bajar hasta el punto en que hoy se encuentra. El Gobierno pues resolvió lo que en su embriaguez creyó conveniente, y hoy somos todos víctimas de su error; pero no quiero ocuparme de una cosa que ya no tiene remedio, y paso á desarrollar el sistema único que creo nos conviene al objeto de que se trata.

Yo pregunto al Gobierno, á la comisión, á la mayoría y á todos que digan de buena fe si quieren ó no que haya caminos de hierro en España; si contestan afirmativamente, ¿creen que podamos conseguir nuestro objeto con nuestros propios medios, sin el concurso de capitales extranjeros? Pues si convenimos en que los capitales extranjeros son necesarios, preciso es consultar los medios de que los capitalistas extranjeros concurren al objeto deseado, y desde ahora digo que no son suficientes las garantías que al efecto se ofrecen. Es necesario pues buscar otro medio, y desde luego ofrezco al Gobierno mi voto y el de muchos de mis amigos.

La primera condición que en mi concepto ha de establecerse es la de que se voten hasta diez millones de reales para elegir entre los ingenieros mas acreditados en Europa los que hayan de examinar el terreno, calcu

lar el coste de las obras y dar los competentes informes. Toda vez que no tengamos estos planos por personas que merezcan fe á los capitalistas extranjeros, nada conseguiremos de ellos. Y cuidado, señores, que yo reconozco y respeto los conocimientos de nuestros ingenieros, pero ni están aun experimentados en esta clase de obras, ni son conocidos en el extranjero donde solo hacen fe los reconocidos ya en ellas.

Lo segundo es pedir á las Cortes autorización para establecer un 4 por 100 de amortización para los capitales que se empleen en los caminos de hierro, y que los productos líquidos, deducidos gastos de amortización y administración, sean divididos entre los capitalistas y el Gobierno, para unos como por espíritu de compensación, y para aquellos como aliciente.

Necesitamos cuatro líneas de caminos de hierro con diferentes ramales, que en todo comprenderán 625 leguas de terreno: una línea hasta Valladolid con tres ramales, uno hasta Leon, otro á Santander y otro á las provincias Vascongadas que uniesen con las otras provincias. La línea de Valladolid á Leon con varios ramales en Castilla. Otra línea desde Madrid á Cartagena, pues no sé cómo el Gobierno concedió la línea para Alicante y no para Cartagena, uno de nuestros mejores puertos: en la línea de Cartagena debía haber ramales á Lorca, que es un gran granero, y ramales á Valencia y Alicante. Otra línea á Zaragoza con sus respectivos ramales y otra á Cádiz con ramales á Sevilla, Córdoba, Antequera, Andujar y Granada, componiendo todas estas líneas y ramales el total de las 625 leguas expresadas. Para estas obras se necesitan 2300 millones de reales y 40 años para hacerlas desde que se empiece la obra hasta concluir; y por consiguiente 230 millones de reales anuales. Para el pago de los intereses de estos capitales se necesitan 42 millones de reales anuales, cuya suma irá sucesivamente descendiendo hasta el cuarto que se empezarán á recibir beneficios.

Las compensaciones serían muchas: en un período de tres años el capital ascendería á 3000 millones: desde el primer día tendría un considerable aumento la riqueza territorial: el Gobierno que posee bienes nacionales, y que aun tiene que poseer los que han sido devueltos, por mas que este no sea su sistema, pues tiene que venir á la desamortización mal que le pese; el Gobierno respecto al ramo de bienes de propios, de beneficencia é instrucción pública, realengos, baldíos y demas que nada producen hoy ni pueden producir, aunque es seguro que toda esa masa de bienes representa un capital lo menos de cinco millones de reales; el Gobierno en fin ganará mucho con el aumento del valor de estos bienes, y con la fácil y ventajosa enagenación de ellos: cuando aumente el valor de esta riqueza, entonces ganará mucho, cuando compare el valor de estos bienes con lo que haya gastado. Tambien las contribuciones serian entonces mas llevaderas, pues aun suponiendo que se pidiera la misma cantidad, esta se reuniría con un 6 por 100 en lugar de un 42, repartido aquel entre mas propiedad y propiedad mas productiva.

Concluyo diciendo que deseo que este gravísimo asunto se trate en la esfera que se debe tratar, que no es la de la política, y que depongamos todos nuestro amor propio en gracia del mejor acierto. Deseo que la comisión retire su dictamen y le modifique, sea atendiendo á lo que dejo manifestado, sea teniendo en consideración un simil por medio del cual se interesen en la empresa los capitales extranjeros.

Si el Gobierno, la comisión y la mayoría desean que tengamos caminos de hierro en España, conocerán que el desarrollo de la industria, el aumento de los capitales, los adelantos del comercio, no son compatibles con el proyecto que se discute, tal como se presenta.

El Sr. OLIVAN: Esta cuestion, señores, puede sin duda llevarse al terreno de la política, y aun á la mas elevada; pero nosotros nos vamos á ocupar de asuntos como este que tienden á un fin sumamente importante, como que se dirige al bienestar moral y material.

La comisión adopta muchas de las observaciones que ha expuesto el Sr. Mendizabal; mas S. S. encuentra pequeñez en el sentimiento que preside al proyectado de ley. Para impugnarle nos ha presentado el Sr. Mendizabal un plan general, fijando los medios que en su concepto pueden adoptarse para llevarlo á cabo. La comisión conoce y aplaude al mismo tiempo el celo del Sr. Diputado por todo aquello que cree útil al bien del país; pero conocerá S. S. al mismo tiempo que no es este el momento de llevar á cabo lo que ha manifestado.

La comisión, señores, debe hacer ver los principios que la han guiado para que aprobados por el Congreso sirvan de norma, aunque con las manifestaciones francas que verá el Congreso, pues está íntimamente persuadida de que la principal conquista que hay que hacer es la de restablecer los grandes intereses.

Señores, la oportunidad de los caminos de hierro es absolutamente indisputable, disminuye los precios de las producciones, aumenta los capitales; es un medio natural de civilización; extiende las relaciones á distancias lejanas; es un bien inmensurable para la agricultura; es un interes que se columbra, que se percibe; es por fin un orden de cosas nuevo en lo esencial; así que el pueblo que no tuviere caminos de hierro se condenaría á la barbarie.

En Inglaterra en 1846 se concedieron 4300 leguas de camino: en Francia en el año de 46 á 47, á principio de año, habia practicadas una porción; en Bélgica, Italia, Rusia, en los Estados-Unidos, ese pueblo atrevido y emprendedor, estaba practicando una línea gigantesca que le producirá pronto un camino de 4000 leguas; de modo que así van resolviendo el gran problema, y extendiéndose las comunicaciones del Atlántico y los puertos americanos con la China, con esas joyas preciosas de que tanto pudiera sacar la España con inteligencia y actividad. Dentro de muy pocos años, siguiendo ese progreso, veremos extenderse una larga línea en el Norte de América; y el día, señores, en que los americanos concluyan esa línea no querrán tolerar ninguna idea de parangón. Y en medio de tanto portento, de tanta maravilla, ¡cuánto nos queda que hacer á nosotros! Esto no es censurar; sin embargo, cuando llegue el día competente yo tambien manifestaré mi opinión sobre lo que no se ha hecho debiendo hacerse. Algo que hacer hay dentro de la órbita de accion que tenemos, ya que somos llamados á este sitio para procurar por los intereses del país.

En la península no tenemos mas que diseños, miniaturas. El camino de hierro de Aranjuez, á las puertas de Madrid, se halla completamente paralizado, y esto es un cargo para el Gobierno, pues siendo los caminos de hierro, no de utilidad solamente, sino de necesidad, ese camino que debería continuarse está absolutamente paralizado. Por fin, señores, en ninguna nación puede prosperar la industria como no tenga caminos de hierro. Pues bien, el ferro-carril de Langreo tiene en mi concepto un criadero abundantísimo, de buena calidad, el mas útil y mas importante en la actualidad, y atendido cual corresponde produciria los mejores resultados para el menor precio del carbon de piedra. La marina inglesa paga el carbon de piedra á un real y medio y la Francia á 4 rs.; en el país de Gales se da el carbon de piedra á 30 rs. tonelada. Pues esta empresa de Langreo puede llegar á hacer mas ventajoso el precio, ó al menos podrá darle al mismo que en Inglaterra; y la demostracion es muy sencilla. Menos de un real cuesta hoy la extracción de carbon de piedra de Langreo, y cuando las obras se hagan como es debido, todavia estará mas barato. La conduccion cuesta 2 rs. con los derechos, de modo que solo corresponde medio real, y eso llegando la compañía á su término, que sino, entonces podrá trasportarse á menos de medio real. Esto es evidente y el resultado es asombrosísimo; y lo aseguro porque lo he visto.

Señores, seis leguas tiene la línea del ferro-carril desde el criadero á Jijon, puerto de poca importancia, pues de esas seis leguas hay un cuarto en que está la explanacion concluida. Por los datos que la comisión ha tenido presentes, tiene la certidumbre de que las obras se han llevado á cabo con economía, orden, actividad é inteligencia. Economía, porque han salido á menos precio y mas baratas las operaciones y los trabajos preparatorios. Me complazco en hacer este elogio, así como en cuanto á lo que respecta á la administración.

El costo podrá ascender á cuatro millones y medio; este es el compromiso que puede haber al asegurar el 6 por 100 del capital, lo cual todo lo mas que puede comprometer es á dos millones y medio de reales, y esto es bien pequeño, señores.

La comisión, de acuerdo con el Gobierno, debe decir en honor de la verdad que ha encontrado la mejor disposición en el Sr. Ministro del ramo, quien está dispuesto á acoger todas las innovaciones que puedan presentarse, siempre que sean ventajosas. Ha conseguido el Gobierno una cosa sumamente importante, y es su intervención para lograr la mayor economía; y ha hecho mas, pues ha querido consignar un principio altamente importante. No se da aquí gratuitamente cantidad alguna, no es una donación, es sí una anticipación, y para cubrirse se ha de cumplir como señala el proyecto, que es ó bien por reintegro del capital, ó por disminución ó compensación que el Gobierno estime en la forma y tiempo debidos, de modo que la cantidad es mínima. ¿Y es esto mucho ó poco, señores? Al Sr. Mendizabal le parece este proyecto pequeño; yo en particular estoy de acuerdo con S. S.; mas sin embargo la comisión ha creído que esta oferta se debía admitir.

El Sr. Mendizabal hubiera deseado que hubiésemos ido á otro campo mas vasto, mas amplio. Me permitirá S. S. que le diga que no estoy de acuerdo, no porque crea que no debe hacerse lo que S. S. desea, sino porque es necesario en casos del momento obrar de la manera que se hace, pues son medidas de necesidad. Lo primero, señores, es satisfacer una necesidad social, anticipar los sucesos en lo posible, procurar el desarrollo de los intereses, y esto, señores, como he dicho es del momento, no puede dejarse mas adelante, ni tampoco adoptar medios que en la actualidad no pudieran llevarse á cabo.

El orador explica detenidamente lo que es la palabra resistencia aplicada á la marcha de los Gobiernos, lo mismo en política que en administración. Sienta S. S. el principio de que los Gobiernos no deben luchar jamás contra el torrente general de la nacion cuando manifiesta deseos de que se hagan alteraciones en el sistema por que se rijan, pero quiere que no se confunda este deseo general, que se llama opinion pública, con e-

que manifiestan las facciones, que queriendo abrogarse el derecho que pertenece á la generalidad, pretende imponer la ley á los Gobiernos. En este último caso los Gobiernos deben resistir, mientras que en el primero los hombres de talento y de probidad política deben ceder al deseo general si no quieren hacer el papel de histriones. Volviendo á ocuparse luego del discurso del Sr. Mendizabal, dice lo siguiente:

Nos ha presentado el Sr. Mendizabal un sistema general de comunicaciones por caminos de hierro; la comisión no cree del caso entrar en su examen, puesto que no habiendo de producir este ninguna resolucioin útil en el momento, no hay para qué entrar en él: no se crea por esto que la comisión no da importancia al trabajo que ha presentado S. S.: la comisión reconoce que la tiene, pero no cree del caso entrar á discutirla por la razon que deja expuesta, y porque se necesitaria tener á la vista otros datos de que en el momento carece. Sin embargo, las palabras del Sr. Mendizabal no pueden ser perdidas: el Gobierno y las Cortes las recogerán oportunamente.

Nos ha hablado el Sr. Mendizabal de lo ocurrido en Francia tratando de asuntos semejantes al de que nos ocupamos ahora: nos dijo S. S. que el Ministerio Guizot sufrió un desaire en la cuestion de caminos de hierro. La historia, señores, tiene varios aspectos bajo los cuales puede mirarse: yo tengo entendido que el Ministerio Molé sufrió tambien otro desaire en cuestiones de caminos de hierro: de donde deduzco que no fue un espíritu de oposicion á aquel Ministerio, como ha querido darse á entender, lo que dió lugar á este desaire. Además, señores, cuando el Ministerio de una Monarca que cinó con gloria la corona de un país, se encuentra en una nacion extranjera escuchando el fallo de la posteridad, merece grande consideración y respeto.

Pero volviendo al camino de Langreo que nos ocupa, debo hacer presente al Congreso las circunstancias particulares que militan respecto de él. Una empresa particular acometió la construccion de este útilísimo ferro-carril, le llevó hasta cierto punto, y despues pidió el apoyo del Gobierno para continuarle; el Gobierno, considerando esta obra como de interes general le prometió este apoyo: por manera, que lo que viene á hacerse ahora no es otra cosa que el cumplir una promesa.

Podrá decirse, señores, que á la empresa del camino de Langreo se le concede un privilegio exclusivo, y que los fondos públicos no deben invertirse en el apoyo de las industrias privadas: en primer lugar, señores, no existe semejante privilegio exclusivo, toda vez que no existe ninguna empresa que se encuentre en el caso de la de Langreo; si hubiera otra con iguales circunstancias, podría pedirle el apoyo del Gobierno, y seguramente que este y las Cortes se le otorgarian. En cuanto á lo que se dice respecto á que los fondos públicos no deben destinarse á proteger los intereses privados, estoy completamente en oposicion á semejante doctrina; por el contrario, señores, todo el empeño de los legisladores debe dirigirse á hacer productivo el trabajo de los particulares. Si fuera posible que el Estado alargara su mano á todos los particulares que emprenden cualquier género de empresa útil, la sociedad debería hacerle. Digo mas, ese apoyo existe en realidad: cuando á un particular, cuando á un pueblo le sucede una gran calamidad por efecto de un fuego, de una avenida que destruye sus campos ó sus hogares, el Estado les condona las contribuciones y procura otra clase de recursos para aliviar su suerte: esto, señores, lo dicta tambien la razon y la humanidad. Y si esto acontece con los intereses privados, ¿con cuánta mas razon debe suceder con los que son de utilidad general? En este último caso se encuentra la empresa del camino de hierro de Langreo; y se encuentra con tanto mayor motivo, cuanto que mientras esta empresa no prospere ni lleve á cabo su proyecto, no habrá crédito en España, porque no puede haberle mientras las naciones extranjeras no vean que nosotros prestamos á las cuestiones de esta naturaleza la atencion preferente que de suyo merecen. Y esta, señores, es de tal importancia que si el Gobierno viese que la empresa actual no podia llevar á cabo la construccion del camino, debería buscar otra y protegerla y ayudarla para lograr el fin: afortunadamente no hay que pensar en esto último.

Hay mas: si ni la empresa actual ni otra que se formara pudieran llevar á cabo esta obra, el Gobierno debería construirla por sí mismo. ¿Pero sería posible que el Gobierno pudiera emprender la conclusion de esa obra en el momento que la empresa actual suspendiera sus trabajos? No, señores, no podría hacerlo, porque causaría el descrédito de España infundiendo la desconfianza en todos aquellos que tralaran de emprender cualquier especulacion de la importancia de esta en nuestro país.

Yo, señores, no extraño que se manifieste cierta desconfianza respecto de las empresas que llevan el nombre de sociedades anónimas: hasta cierto punto esta desconfianza está justificada; pero cuando se quiere llevar esta idea hasta la exageracion, se toca en un extremo que no es ciertamente la verdad. Achaosé generalmente al desmedido espíritu de asociacion que últimamente se desarrolló en España una crisis por que atravesamos: con efecto, señores, hubo en esto exageracion, hubo una ceguera que llegaba al punto de tomar acciones de una sociedad sin examinar siquiera cuál era el objeto de ella: esta grande aficion se explotó por agiostistas y especuladores, y hasta la inmoralidad se apoderó de ella. Pero no paró en esto; pagáronse por la adquisicion de acciones unas primas exorbitantes, y esto fue lo que produjo mayores ruinas. Se ve pues que en el espíritu de asociacion hubo exageracion. Pero, señores, ¿qué idea ha existido jamas en política ni en religion que no haya sido exagerada? Sin embargo, señores, despues ha venido la razon y ha modificado esas exageraciones. Las ideas exageradas en la administracion han invadido todas las naciones: la Francia y la Inglaterra han tenido que sufrir sus consecuencias; y no es pues extraño que á la España haya sucedido otro tanto.

Conviene tambien no perder de vista que á esta época de exageracion en la idea de sociedades sobrevino primero una crisis mercantil europea; segundo la guerra civil que prendió en las provincias del Norte de España; tercero la poca consistencia que entonces ofrecia el Gobierno, que no parecia tan fuerte como debía serlo en aquellas circunstancias; y últimamente, señores, sobrevino la revolucion de Febrero en la nacion vecina: todo esto cayó sobre nuestro país, y lo que habia sido una pérdida militar se convirtió en una verdadera catástrofe.

Sin embargo, señores, algunas sociedades han atravesado incólumes por medio de todos estos escollos; una de ellas es la de Langreo: esta sociedad no distrajo un solo maravedí, no contrajo ningun empréstito y conserva íntegro su capital: en este mismo caso se encuentran algunas otras.

Señores, el espíritu de asociacion es necesario despertarlo y protegerlo, porque hay cierto género de empresas que no pueden llevarse á cabo de otro modo, y en este caso se encuentran en España las de caminos de hierro.

Los caminos de hierro, como he dicho ya, son los que han de variar con el tiempo la faz del mundo, los límites de los Estados y la política en general del globo, y la han de variar en el sentido del progreso por cosas que algunos señores cuentan lo contrario y se lamentan del estado de la sociedad en general. Pasamos por una época de transaccion, por una época de angustias, y ya que nos ha tocado nacer en ella, ya que veamos el desórden de los espíritus, el trastorno del orden moral, tenemos que confesar que en el orden físico y material, cuya forma no está todavia delinida, vamos haciendo adelantos que nos conducirán en lo uno y en lo otro á un nuevo orden de cosas, y sería un contrasentido que en este orden de cosas la España permaneciera estacionaria cuando otros países con menos elementos que nosotros caminan á un bienestar que aumentará en mucho su prosperidad. En España no puede haber riqueza, porque no hay caminos de hierro; y al contrario no puede haber caminos de hierro porque no hay riqueza. Por último, señores, si se quiere fomentar nuestra industria, tanto en el litoral como en el interior, es preciso que demos el primer paso, y este primer paso es la aprobacion del proyecto que se discute.

El Sr. MENDIZABAL, para rectificar: El Sr. Oliván ha abandonado el terreno de la práctica para entrar en el terreno de las teorías, y en este terreno no puede negarsele que ha examinado esta cuestion con mucho talento. Siento sin embargo que S. S. no haya tomado en consideracion dos cuestiones importantes; la primera, si pueden hacerse en España los caminos de hierro con capitales nacionales; y la segunda, de si no pudiéndose hacer con estos capitales, qué deberá hacer el Gobierno para que vengan los capitales del extranjero á dar impulso á esas empresas, cuyo buen éxito todos reconocemos. Desde luego creo que con los primeros no se pueden llevar á cabo, para que tengamos los segundos es preciso que se estudien bien las minas, se levanten los planos, se examinen todas las ventajas que pueden sacarse, y entonces se llamen ingenieros extranjeros para que en union de los ingenieros españoles vean los beneficios que se pueden reportar; y siendo estos positivos no faltarán capitalistas extranjeros que se apresuren á dar su dinero para la realizacion de semejantes empresas, contando con que estas deben proporcionar la economía y baratura que proporcionan los caminos de hierro de Inglaterra, porque este es el único medio de que prosperen.

El Sr. COIRA: Muchas son las reflexiones que el Sr. Oliván nos ha presentado en apoyo del proyecto que ocupa al Congreso, y si bien con algunas estoy conforme, con las mas no lo estoy, de modo que esto me ha obligado á exponer algunas razones que en mi concepto son de algun valor para la aprobacion ó desaprobacion de esta ley. Lo primero que nos ha dicho el Sr. Oliván es que en el camino de Langreo hay construidas ya á expensas de la sociedad encargada sobre unas 18,000 varas de camino, y nos ha dicho ademas que las ventajas que se pueden reportar en este camino han de ser inmensas, y que por lo tanto es indudable que el Gobierno puede y debe auxiliar á esta empresa, porque sino quedará sin concluirse, y no se disfrutarán ni realizarán aquellas ventajas. Lo primero que yo encuentro es que las ventajas que han de obtenerse no serán ni con mucho tan grandes como S. S. cree, y por esta razon no hallo la oportunidad que ha tenido el Gobierno al presentarnos esta ley con preferencia á los presupuestos y á otros muchos mas urgentes.

Se nos dice que se reportará una gran ventaja en que el Gobierno anticipe á esta empresa el 6 por 100 del importe de las obras que han de construirse, y no se nos dice ni á cuánto ascienden estas, ni cuál es el estado de las ya terminadas y á cuánto ascienden, ni se nos presentan estos datos de un modo tal que podamos formar juicio exacto acerca de ellos dándole entera fe, pues que los únicos que se acompañan son unos datos que no tienen mas garantía que la firma del ingeniero que los ha formado, y que pueden muy bien ser inexactos; por esta razon juzgo que no podemos aprobar un proyecto que se presenta tan oscuro. En cuanto á la oportunidad no la veo, porque el Tesoro público no puede en el día atender á estos desembolsos cuando hay tantos acreedores á él, así nacionales como extranjeros, que estan reclamando con justicia sus créditos é intereses, y juzgo que no se está en el caso de dar auxilios ni hacer préstamos á una compañía anónima que no tiene capital real en perjuicio de atenciones mas sagradas. Mas el Sr. Oliván cree que importa muchísimo que este camino de hierro se concluya, pues que de este modo el carbon de piedra que se extrae de Asturias irá á fomentar nuestras fábricas, y por su baratura hará que el carbon que se importa de Inglaterra ó abarate ó desaparezca.

Todo esto podrá ser que suceda, pero creo que nunca se conseguirá los resultados que S. S. espera. Por el contrario hay en España otras industrias que se mantienen y prosperan sin los auxilios del Gobierno; la salazon, por ejemplo, en Galicia, es una industria que da grandes productos al Estado, y que sin embargo no ha solicitado auxilios del Gobierno ni este se los ha dado nunca, y siguiendo la máxima de S. S., sería muy justo que se le facilitase por la misma razon que se pretende que se facilite á la empresa del camino de Langreo. Por último, señores, no veo ventajosa ninguna para la nacion en que se den estos auxilios, por lo que me opongo á que se apruebe este proyecto.

El Sr. BARZANALLANA: A pesar de que el Sr. Oliván ha conseguido ya demostrar la conveniencia y utilidad de este proyecto, como despues le ha combatido el Sr. Coira bajo este mismo aspecto, me creo en la necesidad de hacer algunas observaciones que hagan ver á los que piensan como el Sr. Coira la utilidad y conveniencia del mencionado proyecto.

Dice el Sr. Coira que las ventajas que este reporte son nulas en comparacion del sacrificio que se va á exigir al país, imponiéndole una contribucion. Si no temiese cansar demasiado al Congreso, y mas siendo hoy la vez primera que tengo el honor de dirigirme la palabra, yo haria ver detenidamente al Sr. Coira la ninguna razon con que ha sentado su aserto; pero ya que no detenidamente, haré sin embargo una observacion. Se calcula que se consume en España tres millones de quintales de carbon; es así que se puede probar matemáticamente que ese producto con la adopcion de ese proyecto, resultará dos reales en quintal mas barato; luego es evidente que multiplicando dos por tres millones, resultarán seis millones de ventaja ó de beneficio á la industria desde el momento en que se adopte. Pero ademas y para mayor esclarecimiento, voy á leer el cálculo siguiente (lee). Me parece que esto no se puede poner en duda, y es suficiente prueba de que el sacrificio que se exige no es tan oneroso, y está mas que suficientemente recompensado con las ventajas que reporta.

Ha citado despues el Sr. Coira la fábrica del Saladero, y ha dicho que esta, sin embargo de que no se le concede ese apoyo, marcha adelante; y justamente esa es una de las fábricas que mas mejoras va á reportar de la ejecucion de este pensamiento. En la provincia del Sr. Coira se consumen 85,000 quintales de carbon, sin contar con el que entra del extranjero: calcule S. S. las ventajas que de esto resultarán. Porque, señores, es menester que nos persuadamos de que mientras no tengamos carbon de piedra es imposible que se piense en proporcionar fomento á la industria. Hace pocos meses que he tenido que recorrer algunas de las provincias mas importantes; he ido desde la frontera de Portugal á Cataluña, y en todas partes he visto los mismos resultados, que la escasez de carbon es la que hace subir de precio á las manufacturas. En Sevilla, por ejemplo, en la fábrica de loza dicen que se les dé carbon barato y habrá loza barata: en Málaga lo mismo; y en Almería, preguntándoles por qué no explotan mas plomo, dicen que porque cada vez se hace mas difícil la competencia con los Estados Unidos, que van abaratando su carbon. Lo mismo sucede en las fundiciones de metales: en Alicante y en Valencia he visto trabajar fábricas cuyas calderas se alimentaban con leña.

Nosotros consumimos tres millones de quintales, cantidad que da pena compararla con la de otras naciones; la Francia, por ejemplo, que consume seis millones de toneladas, y la Inglaterra que consume 85 millones de toneladas. ¿No será por consecuencia útil y conveniente un proyecto que tiene por objeto equiparar ese consumo con el de otros países? Pues estas solas consideraciones bastan para probar que este proyecto es de necesidad urgente, imprescindible. Pero ha manifestado en seguida el Sr. Coira que no se expresa cuál sea la importancia del sacrificio que se va á exigir, ni por cuánto tiempo. En cuanto á su importe ya se ha dicho que se calcula en cosa de dos millones en dos años; y respecto á la objecion del tiempo resulta desvanecida en el mismo proyecto, en el cual hay la cláusula de que «será en tanto que continúen con la actividad necesaria para llenar las condiciones de la concesion &c.»; y una de esas condiciones es que ha de ser en cuatro años.

En cuanto al modo es menester persuadirse que los gastos de los caminos de hierro, ó por mejor decir, que todos los caminos de hierro en todas partes han tenido para generalizarse que valerse de la cooperacion del Gobierno. El Gobierno absoluto prusiano no los ha realizado sino despues de que ese mismo Gobierno facilitó 44 millones de reales. En toda el Austria y Alemania meridional estas obras se han acreditado lo mismo; y en la Alemania septentrional las compañías han necesitado de una garantía de intereses asegurada por el Gobierno; y lo mismo ha sucedido en Francia. En los Estados Unidos, á pesar de que hay muchísimos mas capitales, se ha necesitado de ese mismo apoyo por parte del Gobierno hasta el punto de invertir una cantidad considerable en esos caminos; habiendo algunos de ellos que han sido completamente costeados por el mismo Gobierno. Si esto pues sucede en otros países que cuentan con mejores elementos, con circunstancias mas favorables, ¿cómo quiere el Sr. Coira que en el nuestro, donde el espíritu de asociacion no está desarrollado, donde faltan en fin esas circunstancias favorables, se construyan esos caminos sin apoyo de ninguna especie por parte del Gobierno?

Dice el Sr. Coira que por qué no se trata de otras cosas mas interesantes, que por qué no se trata de los presupuestos. En los presupuestos se tratará de una cantidad cuyo objeto no es mas importante por cierto que este camino. Pues qué ¿no se ha hecho un empréstito; por ejemplo para el camino de las Cabrillas? ¿no es esta una contribucion que se impone al país por una obra que seguramente no es de una utilidad mas general que la de que se trata? Ademas cuando se impone esa clase de contribuciones, ¿se hace otra cosa mas que aplicar de un modo ó de otro el sistema protector á la industria nacional? Ciertamente que no, y estos medios de proteccion á esa clase de empresas no tienen nada de nuevo: en Alicante he visto almacenados utensilios para el camino de hierro de Aranjuez, cuya empresa habia conseguido la proteccion de que se la eximiese del pago de un derecho que sube, segun cálculos aproximados, á seis millones de reales, y no puede menos de ser así.

Peró dice el Sr. Coira que antes de hacer esos gastos pudiéramos debiéramos pagar á nuestros acreedores y cubrir otras atenciones que estan desatendidas. ¿Y por qué estan desatendidas? Porque el país no tiene la fuerza suficiente; hagamos pues gastos reproductivos que nos darán los medios de satisfacer esas atenciones. Señores, los gastos de un país no deben atomizarse cuando son verdaderamente útiles y reproductivos; esa economía exagerada ó mal entendida ocasiona un mal grave inculcando esa misma idea en el país.

Otra observacion ha hecho el Sr. Coira que lleva cierta apariencia de provincialismo, y á la cual no puedo menos de contestar. S. S. ha dicho que las ventajas de este proyecto son meramente provinciales, y esto está muy lejos de ser exacto. ¿Cuál es la ventaja de Asturias respecto á las demas provincias? Nada mas que la baratura del carbon. Allí no hay capitales; allí hay dificultades en las comunicaciones por lo áspero del terreno; allí, por consecuencia, no hay mas que esa ventaja. ¿Y cuál es el beneficio que se va á reportar de este proyecto? El beneficio es bien obvio y natural: que todas las demas provincias vendrán á ser equiparadas con Asturias; luego las ventajas no las va á reportar Asturias, sino las demas provincias de España, ayudadas por el consumo fácil y barato de ese carbon, como Galicia, la Andalucía, y sobre todo Cataluña.

Dice el Sr. Pinzon que los buques mercantes: efectivamente es imposible que tengamos marina mercante si no hacemos grandes consumos de carbon, y hasta da vergüenza que nuestros buques tengan que alimentar sus calderas con carbon extranjero. Pero desde el momento en que á consecuencia de este proyecto tengamos carbon barato, ¿quién puede calcular la suma de toneladas que se consumirán? ¿Y quién dice que no llegemos á adquirirlo tan barato, que podamos mandar á Francia que consume once millones de quintales de carbon inglés, es decir, medio millon de toneladas?

Mas pudiera decir; pero creo que las observaciones expuestas son muy suficientes para demostrar la conveniencia de que el Congreso apruebe el proyecto, por el cual se impone al país una contribucion que no es sino la tercera parte de las ventajas que ha de reportar.

El Sr. COIRA: Señores, debo decir á lo manifestado por el Sr. Barzanallana que si he votado fondos para otros objetos ha sido porque los he concebido de una inmediata utilidad pública. Ha dicho tambien S. S. algo acerca del número de toneladas que se exportarian de carbon de piedra; pero yo debo hacer presente que buques de 200 toneladas no entran en el puerto de Jijon, por lo que no creo que pueda reportar las ventajas que se expresan la conclusion de ese ferro-carril; por lo demas ya entiendo que si fuera tan importante como se nos dice, no hubiera faltado quien tomara parte en esa empresa para llevarla á cabo.

El Sr. SANCHEZ SILVA: Señores, se han ocaecido tanto las favora-

bles consecuencias que ha de producir á la industria la construccion de ese ferro-carril, que he creido de mi deber tomar la palabra en contra...

Yo, señores, recuerdo, que con objeto de que el carbon de piedra pudiera expenderse mas barato, se trató de facilitar algun tanto las comunicaciones...

Me parece, señores, que el Sr. Barzanallana ha estado algo exagerado al decirnos la cantidad de carbon que se consume en España; puesto que lo que se consume del extranjero no es mas que 1.200,000 quintales...

Ahora, partiendo de esta base, tendremos que el carbon de piedra de Asturias costará dos reales menos por quintal, lo que producirá una economia de tres millones de reales...

Todas las ventajas enumeradas concibo yo que podrían tener lugar si se tratara de un camino que atravesara de unas provincias á otras, y que hubiera comunicacion con poblaciones y puertos importantes...

El carbon inglés paga de derechos 2 rs. por quintal; pero sin embargo es preciso advertir que los ingleses no hacen sus viajes sino con grandes cargamentos...

Demostrado esto voy á ocuparme de la parte mas esencial. Cuando se estableció la sociedad del ferro-carril de que ahora se trata, se le otorgaron varias concesiones por el Gobierno...

En mi concepto, señores, es preciso que haya la suficiente energía para que los particulares cumplan exactamente aquello á que se obligan con el Gobierno; y aqui lo que hace falta saber es si ha pasado el tiempo estipulado...

He demostrado de un modo sencillo, pero claro, que se va á gravar á la nacion en 10 millones de reales con esta concesion, y en segundo lugar he hecho ver tambien que se está en el caso de hacer que se cumpla lo establecido en la cláusula 43...

El Sr. BARZANALLANA: El Sr. Sanchez Silva ha querido poner en duda la exactitud del dato que he presentado acerca del número de quintales de carbon de piedra que se consumen en España...

En el año de 46 entraron en España 100.586,000 arrobas de carbon extranjero, y se recibieron en los puntos 770,000 arrobas de carbon asturiano...

S. S. que ha visitado conmigo las ricas minas de Duncaster, sabe bien que el carbon de piedra está allí á 2 rs. lo mas superior, ¿quién duda que el carbon asturiano no puede expenderse á este precio?

Dice S. S., ¿por qué no se hacen otras líneas de caminos, de mayor interes, como podría hacer la que aprovechara las minas de las orillas del Guadalquivir? La razon es porque hasta ahora en España el consumo de carbon de piedra es muy corto...

En Asturias hay minas de hierro al lado de las de carbon; y si aque pais es pobre, lo es solo porque no tiene los ricos frutos del Mediodia de España; porque no produce las magníficas naranjas, las pasas de Málaga, y los vinos de Jerez...

Asurias está llamado á ser un pais extraordinariamente rico, y el Gobierno debe protegerle; pero S. S., lamentándose de las demasiadas ventajas concedidas á la compañía, ha calculado que el pais va á perder algunos millones por derechos de importacion del carbon extranjero...

Dice tambien S. S. que el carbon asturiano no podrá nunca producirse á igual precio que el inglés, mientras que el Gobierno pierde los derechos de importacion. Señores, el Gobierno no perderá estos derechos hasta que el carbon asturiano reemplace al inglés...

En cuanto á los derechos de importacion, que dice S. S. se han de perder en la introduccion de los carriles, yo recordaré á S. S. que el espíritu que ha predominado en la legislacion comercial de América es el de la admision libre de derechos de los carriles...

habia necesidad de recurrir á los caminos extranjeros, pues habiendo esa baratura de precio en el carbon asturiano podría hacerse en España tan barato como en Inglaterra el quintal de carril que necesita seis quintales de carbon.

Para contestar debidamente al grande argumento de S. S. sobre las cargas que se van á echar al pais, seria necesario hacer la demostracion de los sacrificios hechos por todos los pueblos que tienen caminos de hierro; pero esto seria muy largo y solo diré que en el pais mas celoso en la distribucion de las rentas públicas, en Francia, el Gobierno no ha tenido inconveniente en contraer crecidas deudas en favor de las empresas...

El Sr. SANCHEZ SILVA: El Sr. Barzanallana está seguramente tan enterado como yo de los datos de que he hecho uso, pero no puedo menos de insistir en que en España no se consumen anualmente tres millones de quintales de carbon, y creo que en mi cálculo descarté yo el consumido por los buques de guerra que no paga derecho; sobre todo lo que debo decir á S. S. es que no ha entrado en la parte principal de la cuestion, la que creo que no olvidará el Gobierno de S. M., á saber, que la empresa está fuera del pacto, y que debe reconocerse llegado el caso de la cláusula 43.

El Sr. PRESIDENTE: Se suspende esta discusion. Orden del dia para mañana. Discusion de los asuntos pendientes. Se levanta la sesion. Eran las cinco y media.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

FRANCIA.

PARIS 31 DE ENERO.

Se lee en la Gaceta de los Tribunales: Al anoecer de antes de ayer se han hecho numerosos arrestos, en virtud de mandamientos librados con urgencia por el Prefecto de policia, por conspiracion. En la calle del arrabal de San Dionisio, núm. 50, en el local especial de la asociacion llamada de la Solidaridad republicana, se encontraron 47 personas reunidas á las siete de la noche...

Las prisiones verificadas en la calle Juan Roberto son de los individuos delegados por las corporaciones de obreros y de antiguos comisionados de Luxemburgo.

Cierto número de guardias de Paris y algunos oficiales de la guardia movil han sido ayer arrestados; los primeros en virtud de órden del Prefecto, y los segundos por mandado del estado mayor.

Tambien se cita entre las personas arrestadas á Mr. Aubert Roche, redactor de la Reforma.

Las noticias que llegan de los departamentos prueban que la conspiracion que debia estallar en Paris estaba preparada en una vasta escala. Un despacho telegráfico de Dijon anuncia que en dicha ciudad ha tenido lugar una tentativa de alboroto.

Los autores de él debian llevar uniformes de dragones para hacer creer al pueblo que la tropa marchaba en su favor. Pero este proyecto ha sido descubierto y los culpables arrestados.

Aseguran que en Strasburgo y en Marsella ha estallado el mismo movimiento y en el propio dia. Bien pronto se descubrirá todo.

El arresto del coronel Forestier no se ha hecho por órden del General Changarnier, á pesar de haberlo anunciado algunos periódicos. Esta prision se ha hecho por mandado de la Autoridad administrativa.

A las tres de la tarde de ayer el General Changarnier, acompañado de dos Ayudantes de campo vestidos como él de paisano, pasaba á caballo por la calle de Rivoli, en direccion á los Campos Eliseos.

Aunque ningun distintivo da á conocer al ilustre General, que caminaba rodeado de un crecido número de obreros, todos se descubrian á su tránsito dando muestras con esta demostracion de respetuosa simpatia de todo su reconocimiento por los eminentes servicios que Mr. Changarnier acaba de tributar á la causa del órden, desbaratando con tanta energía y habilidad los siniestros proyectos de la faccion demagógica.

BORSA DE MADRID.

Cotizacion del día 6 de Febrero á las tres de la tarde

EFFECTOS PUBLICOS.

Titulos al portador del 3 por 100, 21 3/4.

CAMBIOS.

Londres á 90 dias, 49-15. Paris, 5-16 p. á 8 d. vista.

Alicante, 1/2 b. Barcelona á ps. fs., 2 1/2 id. Bilbao, 2 pap. b. Cádiz, 1/2 id. id. Coruña, 1/2 pap. d. Granada, 3/4 d. Málaga, 1/2 din. b. Santander, 1 1/2 b. Santiago, 3/4 pap. d. Sevilla, par. Valencia, 1 1/4 din. b. Zaragoza, 1/2 b.

Descuento de letras á 6 por 100 al año.

ANUNCIOS.

EMPRESA DE LA MINA DE CARBON DE LA FLORIDA.

Minas de carbon en venta.

No hallándose conformes los dueños de las conocidas con los nombres de Florida y Regalada respecto á los medios que pudieran emplearse para su explotacion y beneficio, han acordado venderlas con las demas pertenencias de la sociedad, que consisten en dos almacenes construidos el año próximo pasado, el uno en Alar y el otro en Valladolid, y ademas una barca que hoy flota en el canal de Castilla, á cuyas orillas estan situados los expresados almacenes. Las minas lo estan en el término del pueblo de San Feli-

ces de Castilleria, provincia de Palencia, distantes 6 1/4 leguas de Alar y 28 de Valladolid.

De ambas se extrae facilmente el mejor carbon que se conoce en esta para la elaboracion del gas, en cuya fabrica se consume desde mediados del año próximo pasado, á razon de unos 3000 quintales mensuales.

El carbon produce tambien un coke excelente para las fundiciones metalúrgicas, pues de su analisis resulta que 400 libras del primer combustible producen

75—35—Coke. 24—65—Materia volátil.

400—»

Desde la publicacion de este anuncio hasta el dia 24 del corriente se admiten proposiciones para su venta en Valladolid, y hasta el dia 28 del mismo en esta corte.

Las primeras se dirigirán á D. Angel Santibañez, administrador de las expresadas minas en aquella ciudad, y las segundas en esta corte á D. José de la Fuente, calle de Cedaceros, núm. 11, unas y otras en pliegos cerrados con la firma de un comerciante que garantice su cumplimiento. El dia 1º de Marzo la sociedad abrirá dichos pliegos y cederá sus pertenencias en venta al mejor postor, siempre que llegue á la cantidad en que aquella está dispuesta á efectuarlo y salvo el derecho de tanteo que individualmente se reservan los socios para usarlo si les conviniese.

El pago se hará por terceras partes; una en el acto de otorgarse la escritura, y las dos restantes á tres y seis meses. Las proposiciones se redactarán en los términos siguientes:

D. N. N., vecino de....., se compromete á comprar á la sociedad de las minas de carbon de la Florida las que le pertenecen con este nombre y el de la Regalada, con mas la barca y los almacenes de Alar y Valladolid, por todo lo cual abonará la cantidad de..... por terceras partes, una al extenderse la escritura de venta, y las dos restantes á tres y seis meses de la fecha del otorgamiento.

Fecha y firma del comprador. Garantizo esta proposicion. Firma del comerciante. Madrid 1º de Febrero de 1849.—P. P. del socio G. y A. D. L. S., José de la Fuente.

GUIA DE FORASTEROS

PARA EL PRESENTE AÑO DE 1849.

Se halla de venta en el despacho de la Imprenta nacional á los precios siguientes:

Table with 2 columns: Item description and Price (Rs. vn.). Includes Encuadernacion de lujo, Idem de medio lujo, Idem en taflete, Idem en pasta fina, Idem en tela con estampado y cortes dorados, Idem en tela con cortes blancos, Idem en pasta comun, Idem en rústica.

COMPANIA DEL FERRO-CARRIL DE LANGREO EN ASTURIAS.

Esta compañía celebrará junta general ordinaria de accionistas el domingo 25 del mes de Febrero próximo en las oficinas de la Direccion, calle ancha de los Peligros, número 48, cuarto entresuelo.

Lo que se anuncia á los Sres. accionistas á fin de que los que gusten asistir á ella pasen á recoger con anticipacion la papeleta que les ha de facilitar la entrada.

Madrid 29 de Enero de 1849.—Por acuerdo de la junta directiva, el Secretario, E. Sancho.

Los comisionados nombrados por los accionistas del puente de Sevilla desean dar á estos señores cuenta del uso que han hecho de su confianza.

Para ello les ruegan se dignen concurrir á la reunion que tendrá lugar el domingo 11 del corriente á las doce de su mañana en la calle de Cedaceros, núm. 11.

Por autorizacion de mis compañeros, G. L. de Molinedo.

FRANCO.

PRINCIPE. A las ocho de la noche.—Sinfonia.—Un viaje á América, aplaudida comedia en tres actos.—Bolas á ocho.—Terminará el espectáculo con la divertida pieza en un acto, titulada A un cobarde otro mayor.

CRUZ. A las ocho de la noche.—El trapero de Madrid, drama de espectáculo en 11 cuadros.

CIRCO. A las ocho de la noche.—Se pondrá en escena el baile fantástico en cuatro actos y cinco cuadros, titulado Los cinco sentidos, el que será exornado con todo el aparato teatral que su argumento requiere.

INSTITUTO. A las ocho de la noche.—La hermana del carretero.

VARIETADES. A las ocho de la noche.—Funcion extraordinaria á beneficio de Doña Maria Muñoz, característica de la compañía dramática.—Una brillante sinfonia.—Flaquezas y desengaños, comedia nueva, original, en tres actos y en verso.—Las calestras.—Casada, viuda y soltera, divertida comedia en un acto.

CIRCO DE PAUL. Hoy no hay funcion.—Mañana se ejecutará la aplaudida pantomima militar, en tres cuadros, titulada La toma de Constantina, la que dará principio á las nueve y cuarto, precediendo varios ejercicios de equitacion.

EDITOR RESPONSABLE GERVASIO IZAGA.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.