



SE SUSCRIBE En Madrid en el Despacho de la IMPRENTA NACIONAL.

PRECIOS DE SUSCRICION. MADRID. Por un mes... 12 rs. Por tres meses... 36

SE SUSCRIBE En provincias, en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS. En Paris, G. A. SAavedra rue d'Hauteville, núm. 43.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with subscription rates for different provinces and terms. Columns include 'PROVINCIAS, ISLAS BALEARES Y CANARIAS', 'ULTRAMAR', 'EXTRANJERO', and 'PRECIOS'.

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. la REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

Subsecretaria.—Seccion de orden público.—Circular.

Terminados fácilmente los lamentables sucesos que han tenido lugar en el confin de las tres provincias de Andalucía, el Gobierno de S. M., que no ha cesado de comunicar a V. S. instrucciones parciales encaminadas a restablecer o conservar el orden público, juzga ya conveniente darle a conocer las bases de la conducta que se propone observar en lo sucesivo.

Preciso es evitar que los enemigos de la sociedad y de la Monarquía, merced a la punible connivencia de políticos ambiciosos, logren producir nuevas perturbaciones que, aunque de suyo estériles, podrían comprometer de nuevo en el mundo el nombre, por tantos años desafiado, de nuestra patria, y privar a la Corona y a su Gobierno responsable del prestigio y la fuerza necesarias para conservar incólumes, en las difíciles circunstancias de la época, los intereses fundamentales de la nacion española.

El Gobierno de S. M. se vanagloria de haber sometido hasta aquí todos sus actos a las prescripciones legales, oponiendo a los ataques encarnizados de los descontentos políticos la tolerancia y la benevolencia conciliables con el cumplimiento de las leyes.

En adelante por ningún concepto salvará los límites que señalan estas a su acción política; pero es claro que no podrá tener la misma indulgencia que hasta ahora con los que abusan de ella para provocar y ejecutar excesos como los que acaban de consumarse en Andalucía.

Los sucesos del Arahal en 1857 y los más recientes de Loja señalan con evidencia el fruto de ciertas doctrinas difundidas con perversa intencion entre las gentes sencillas de los campos y de las fábricas.

Ellos demuestran que contra la pertinacia con que se procura arrancar de raíz los sentimientos de religión y de moral cristiana, inspirando aversion a toda Autoridad y toda categoría social; contra esa guerra sorda, insidiosa, malévola, dirigida a la sombra de las leyes contra las leyes mismas, es preciso buscar una defensa eficaz que tranquilice los ánimos siempre alarmados, y asegure el orden público asentándole sobre la razon y la justicia.

Que hay derecho en la sociedad para reprimir la propagación de ciertas doctrinas; que sus expendedores cometen diariamente el crimen más grave que se puede perpetrar en una nacion civilizada; que este crimen es tanto más indigno, cuanto mayor es la impunidad con que puede cometerse y más groseros los móviles que le inspiran, es el grito universal de todos los hombres honrados, temerosos de perder el fruto de su trabajo a manos de esas turbas instruidas y organizadas de vago y malhechores.

Pero la gravedad de estos hechos no debe perturbar la serena razon del Gobierno, que si bien los deplora y se ocupa, tanto de prevenirlos, como de aplicarles, si fuere necesario, el oportuno correctivo, no por eso olvida que en estos tiempos de agitacion intelectual y material, en que tanto agente irresistible pone en comunicacion diaria e incesante las naciones y las zonas más apartadas, sería quimérica la pretension de impedir que circularan libremente las personas y las cosas, cuanto más las ideas y las doctrinas.

Es un error venido de otros tiempos y otra organizacion social el que ha señalado a algunos Gobiernos modernos, como preservativo de todos los males públicos, la supresion del derecho de discutir en la prensa. Deben castigarse los excesos de esta por respecto a las costumbres y a la moral y en justa condenacion de intenciones, frecuente y notoriamente criminales; pero no es de esperar la completa extincion de tales delitos (como de tantos otros que el Código penal castiga), y en vano sería lisonjarse creyendo evitables en su totalidad los estragos que puedan producir sus autores en las conciencias débiles por ignorancia o perversion de principios.

La razon aconseja, pues, y la necesidad obliga a permitir la publicacion de las ideas; y entretanto los Gobiernos se ven condenados a resolver el árduo problema de evitar los efectos del mal, sin hacer imposible su reproduccion, y a defender a la sociedad de perniciosas doctrinas, no cuando por sí mismas labraron ya su descrédito, sino en el periodo de su novedad, cuando los ilusos o los perversos intenten convertir en hechos meras palabras y vergonzosas teorías.

Tal es hoy la posicion del Gobierno de S. M. respecto a la imprenta periódica, que se presta a ser el principal instrumento de los perturbadores.

Como este problema no está solo planteado en España, sino que preocupa a la sazón a todos los Gobiernos civilizados, en todas partes viene siendo objeto preferente de estudio, y en todas se hallan para idénticas soluciones.

En las naciones europeas especialmente, bien dando una fuerte organizacion a la política, bien au-

mentando los ejércitos permanentes, se han apresurado los Gobiernos a defender las bases fundamentales de la sociedad, haciéndolas incontestables con el fin de poder asegurar y mantener libre el palenque a las justas de los discutidores. Y donde quiera se vé por las mismas causas, que a medida que la sociedad progresa, la Autoridad se organiza más y se robustece todo lo necesario para atender a los intereses públicos y defender los derechos particulares. Fundado en estos ejemplos, a pesar de que los tímidos o poco experimentados esperan tal vez con impaciencia medidas extremas y excepcionales, el Gobierno de S. M. no adoptará otras disposiciones por ahora que las que están en el círculo de sus facultades constitucionales; y solo cuando no bastaren estas, propondrá en su día a las Cortes los proyectos de ley que juzgue necesarios para tranquilizar a los hombres de bien y enfrenar las pasiones egoistas de los malvados.

Entretanto se limita a recordar a V. S. que dentro del círculo legal hay medios para contener a los criminales y cobardes instigadores de atentados contra la sociedad; porque si es cierto que las personas separadas del movimiento político, y atentas solo a vivir de su trabajo, se asustan de la proximidad de ciertos escritos, y ni aun tienen el valor de condenarlos; y si la audacia de los revolucionarios contrasta con las contemplaciones que les guardan por lo común los ciudadanos pacíficos, tambien lo es que la Autoridad puede volver a la opinion pública su natural energía por medio de una rigurosa aplicacion de las leyes.

Con este sistema, no solo dejarán de quedar impunes generalmente los excesos de la prensa, sino que podrá impedirse que los perturbadores usen a mansalva de otros instrumentos y medios de propaganda, no poco eficaces tambien para el logro de sus malos intentos.

Vigilando las reuniones de todas clases, no se convertirán en sociedades políticas las que solo pueden ser de trabajo, de instruccion o de pasatiempo; manteniendo la libre contratacion, y haciendo respetar los derechos del capital y del trabajo, no se llegará nunca a colisiones que turben el orden público; estimulando el celo de los que tienen a su cargo la enseñanza o la predicacion moral, y corrigiendo inmediatamente o poniendo en noticia del Gobierno los abusos que por tales medios se cometen, se extenderán y fortalecerán las buenas doctrinas; denunciando y entregando inexorablemente a los Tribunales a los afiliados de sociedades secretas, a los vagos de profesion, a los que se mantienen de cuestiones y estafas entre sus amigos políticos, desapareciendo todos estos criminales o vivirán respetando el derecho, la moral y las leyes. Y si tantos medios de vigilancia, de libertad, de enseñanza y de prevision no fueran suficientes y se viera amenazado o turbado el sosiego público, el Código penal y la ley de 17 de Abril de 1821 determinan el modo de mantener o restablecer el orden.

El Gobierno de S. M., que ha empleado siempre la mayor franqueza en sus actos, no vacila en manifestar lealmente su plan de conducta. Conocido este, ninguno temerá que la arbitrariedad del poder venga a descargar sobre su frente; pero nadie podrá lisonjarse tampoco de que por falta de energía en la aplicacion de las leyes vigentes hallará abandonada la sociedad a sus criminales ataques.

Para aplicar debidamente los principios que quedan consignados, el Gobierno hace a V. S. especial encargo de proceder en lo sucesivo con arreglo a las siguientes observaciones:

1.º El instrumento más eficaz de que puede servirse la propaganda revolucionaria es la imprenta. Conviene, pues, que V. S. se fije en la diversa condicion de los impresos, sobre los cuales ha de ejercer su vigilancia o su autoridad, según los casos.

2.º Ante todo haga cumplir V. S. rigurosamente las disposiciones que prohíben la expencion y publicidad de todo impreso antes de llenar los requisitos al efecto indispensables. Para que se cumpla convenientemente la prescripcion del art. 3.º de la ley de imprenta, dispondrá V. S. que los impresos, que no sean periódicos políticos se entreguen en las oficinas de los Gobiernos de provincia con las horas de anticipacion que juzgue necesarias; y respecto de los periódicos políticos, bastará con que haga observar estrictamente el art. 21 de la ley de imprenta. Si a pesar de estas prescripciones se distribuye cualquier impreso antes del plazo reservado para su examen, V. S. deberá aplicar a los periódicos políticos el art. 92 de la ley de imprenta, y castigar con la multa que tenga por conveniente a los autores y cooperadores de esta falta dentro de la facultad que concede a V. S. el art. 3.º de la misma ley.

3.º De la previa presentacion de ejemplares a su autoridad no se exceptuarán más impresos que los que conduzca con fajas y al descubierta el correo de Madrid ó de otras provincias. Dará V. S., no obstante, cuenta inmediata al Gobierno de cualquier impreso que considere perjudicial, aunque se halle en el caso antes citado, para adoptar sobre él la resolucion conveniente.

4.º No deberá V. S. guardar ninguna consideracion con los impresos que, no siendo periódicos políticos se encuentren en los casos definidos en el artículo 4.º de la ley de imprenta, y prohibirá desde luego la circulacion de todos los que sean contrarios en cualquier modo a la Religión, la Monarquía, la dinastía, el orden público ó la disciplina del ejército. Si V. S. tuviese conocimiento de que un impre-

so de esta clase, recogido sin que se haya reclamado la denuncia, ha tenido alguna circulacion, impondrá al editor ó persona responsable la correccion que estime oportuna dentro de la facultad general que le concede el caso 3.º del art. 5.º de la ley vigente para el gobierno de las provincias. De la misma manera, y con arreglo al propio artículo, castigará V. S. la ocultacion maliciosa de impresos recogidos, y cuya denuncia no se hubiere reclamado.

5.º La estrecha aplicacion de los artículos 6.º y 96 de la ley de imprenta deberá ser para V. S. objeto de particular vigilancia. Ningun escrito que trate directa ó indirectamente de religion deberá circular sin previo permiso del Obispo, bajo la responsabilidad establecida en la ley de imprenta, y sin perjuicio de los procedimientos a que dé lugar el fondo de los escritos de que se trate.

6.º Los artículos 23 y 25 de la ley de imprenta deben llamar especialmente la atencion de V. S. En ellos se establece de un modo general que todos los delitos cometidos en impresos y no definidos en la ley de imprenta, son de la competencia de los Tribunales ordinarios. Por otra parte, los impresos que atacan la sagrada persona del Rey ó sus derechos y prerogativas, y las personas y derechos y prerogativas de los individuos de la Real familia, son, según la misma ley, de la competencia de los Tribunales ordinarios; y únicamente cuando se trate de ataques no definidos en el Código penal, son competentes para entender en los delitos de esta clase los Tribunales de imprenta. Corresponde, pues, por punto general a estos delitos la aplicacion de los artículos 164 y 165 del Código penal, y V. S. obrará en el círculo de sus atribuciones apoderándose en tales casos de los presuntos culpables, como primer delegado de la justicia, y entregándolos a los Tribunales competentes. Cuando los ataques de esta naturaleza no estén definidos en los citados artículos del Código, deberá V. S. estimular el celo del Fiscal de imprenta para que formule su denuncia ante el Tribunal especial de Jueces de primera instancia.

7.º En la segunda parte del mismo art. 23 antes citado se establece asimismo que cuando la publicacion de impresos constituya actos de complicidad en delitos de otra naturaleza, como por ejemplo de conspiraciones contra el orden público, queda este hecho sujeto a las penas establecidas por el Código, y corresponde su persecucion y castigo a los Tribunales ordinarios. Pero si por ventura el impreso subversivo se publicase durante alguna perturbacion del orden público, deberá V. S. tener presente, no solo los artículos 168 y 175 del Código penal, sino tambien las disposiciones de la ley de 17 de Abril de 1821 en los casos en que estuviere ya publicada.

8.º Siendo necesario conservar ahora más que nunca el prestigio y respeto de la autoridad que V. S. ejerce, deberá reclamar de los Tribunales ordinarios la aplicacion de las prescripciones de los artículos 192, 193 y 194 del Código, sin contemplacion alguna.

9.º Con arreglo a las facultades que concede al Ministro de la Gobernacion el art. 8.º de la ley de imprenta, prevengo a V. S. que en adelante puede prohibir que los impresos sean vendidos en voz alta por las calles, siempre que lo estime oportuno.

10. La aplicacion conveniente del título 9.º de la ley de imprenta y las demás prevenciones de la misma ley dan a V. S. medio suficiente para evitar, que fuera de las hojas impresas y periódicos políticos, se den a luz escritos subversivos en forma alguna. Para impedir las hojas sueltas de esta clase tiene V. S. tambien bastantes medios legales; y respecto de los periódicos políticos, V. S. deberá excitar constantemente el celo del Fiscal de imprenta, a fin de que haga respetar especialmente los artículos 24, 25, 26 y 27 de la ley de imprenta cuando sean estos los infringidos, reservando por su parte a los Tribunales ordinarios todos los demás delitos que son de su competencia.

11. Otro medio de propaganda revolucionaria tan importante como la imprenta es la creacion de sociedades públicas, que con diversos pretextos plausibles suelen tener un malévolo fin político. Sobre estas asociaciones y sobre las sociedades secretas llamo tambien muy especialmente la atencion de V. S.

12. Respecto de las asociaciones que aparentan un objeto lícito, bastará que V. S. haga observar rigurosamente la prevencion contenida en el art. 212 del Código penal, entregando inflexiblemente los contratadores a los Tribunales de justicia. Y siendo enteramente potestativo en V. S. el conceder ó negar permiso para toda clase de reuniones, y no pudiendo existir ninguna organizacion sin su consentimiento, procederá además a revocar sin demora el que hayan obtenido con anterioridad las que por cualquier motivo no merezcan ya su confianza. El Gobierno desea que se muestre V. S. tolerante con toda asociacion literaria, benéfica ó de mero entretenimiento, que no tenga por objeto encubierta la perturbacion del orden público; mas no cumplirá V. S. con sus deberes permitiendo asociaciones disfrazadas que con este ó el otro nombre engañoso se hiciesen centros permanentes de malévolos y peligrosas maquinaciones. El hecho solo de componerse una sociedad de individuos pertenecientes todos a un solo partido político, sea cualquiera su denominacion, demostrará a V. S. que no es de las que pueden ser consentidas por el Gobierno, ni de las que amparan las leyes.

13. El desarrollo extraordinario de los trabajos públicos, el acrecentamiento incesante de la industria y el comercio y los progresos evidentes de la agricul-

tura disculpan ménos cada día el delito de vagancia comprendido en el título 6.º, libro 2.º del Código penal; y la autoridad de V. S. dispone de medios especiales para descubrir esta clase de delinquentes y entregarlos a los Tribunales.

14. No es de los medios ménos frecuentes de que se valen ahora los enemigos de la paz pública, prevalidos del exceso mismo de ocupacion y trabajo que hay en todas las provincias del reino, el de excitar al aumento ó disminucion del valor de los jornales por medio de coligaciones entre los capitalistas ó entre los jornaleros. Es deber de V. S. mantener la libertad de unos y otros, pero evitando las coligaciones y denunciándolas a los Tribunales, conforme a los artículos 461 y 462 del Código penal.

15. En cuanto a las asociaciones definidas en el art. 207 del Código penal como sociedades secretas, V. S. deberá perseguirlas sin descanso en uso de sus atribuciones, entregando los afiliados que caigan en sus manos, en cualquier número que sean, a los Tribunales de justicia.

16. Si a pesar de la vigilancia y el celo de V. S. en el cumplimiento de estas disposiciones, y las demás que le sugiera su lealtad y experiencia llegara a alterarse el orden en la provincia de su mando, deberá V. S. apresurarse a cumplir lo que prescribe el art. 181 del Código penal, adoptando además cuantas medidas preventivas juzgue oportunas, de acuerdo siempre con las demás Autoridades.

17. Una vez declarada la sedicion, y sobre todo cuando esta amenace tomar graves proporciones, procederá V. S. a publicar inmediatamente la ley de 17 de Abril de 1821, previniéndolo a las Autoridades militares para todos los efectos de la misma ley.

18. Para el caso en que, sin alzarse públicamente, hubiera personas que empleasen fuerza ó intimidacion con objeto de preparar y organizar la sedicion ó la rebelión, recuerdo a V. S. que semejante delito está previsto en el caso primero del art. 189 del Código, y en este como en todos los casos semejantes deben ser entregados los culpables aprehendidos por las Autoridades administrativas a los Tribunales competentes.

19. Con el fin de evitar competencias estériles y perjudiciales en circunstancias graves al orden público, tenga V. S. presente que, según el art. 5.º de la ley de 17 de Abril antes citada, pasadas las horas que V. S. haya señalado al publicar la ley de desistimiento del delito, se entiende que hacen resistencia a la tropa, y deben ser entregados siempre a las comisiones militares, para que los juzguen con arreglo a su art. 3.º, todas las personas: 1.º que se encuentren reunidas con los facciosos aunque no tengan armas. 2.º que sean aprehendidas huyendo despues de haber estado con los facciosos. 3.º que habiendo estado con ellos, se encuentren ocultas ó con armas fuera de sus casas.

20. Estando encargada a V. S. la conservacion del orden público en esa provincia, y siendo V. S. en ella el representante de la política del Gobierno, deberá hacer uso sin ninguna clase de consideraciones de las facultades que le concede el art. 4.º en sus casos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º y 7.º de la ley orgánica para el gobierno de las provincias, vigilando todos los establecimientos y corporaciones públicas, cualquiera que sea su naturaleza, y dando cuenta a su tiempo a los Ministerios respectivos y a este, para los efectos que convenga, de la conducta política de todos los funcionarios, del apoyo moral y material que encuentre en ellos, sea cualquiera su clase y categoría, para el sostenimiento de los principios monárquicos, religiosos y sociales que está encargado de defender el Gobierno, y de los que inculcan y propaguen especialmente los Eclesiásticos, Catedráticos y Maestros revestidos de su alto carácter público por la REINA (Q. D. G.), y obligados por las leyes a ser los mejores y más celosos de sus súbditos.

Como del exacto y riguroso cumplimiento de estas disposiciones legales depende la seguridad de los más altos intereses del Estado, el Gobierno confía en que V. S. hará cuanto esté a sus alcances para no defraudar las esperanzas que tiene depositadas en su lealtad y su celo.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid 9 de Julio de 1861.

POSADA HERRERA.

Sr. Gobernador de la provincia de....

Correos.

Las multiplicadas comunicaciones diarias para el servicio de la correspondencia, establecidas en una gran parte de las provincias del reino, están produciendo los satisfactorios resultados que fundadamente debían esperarse de tan deseada mejora. Hay, sin embargo, una necesidad urgente de perfeccionar un plan tan vasto y tan complicado: las condiciones de nuestro país, la escasa importancia de muchos de los pueblos a quienes se lleva diariamente su correspondencia, y otras cartas especiales y exclusivas de este servicio, han hecho indispensable el sistema de conductiones por peaton, único medio de hacer llegar las cartas hasta los más apartados puntos del reino. Pero como a los funcionarios destinados a estas conductiones a pie no puedan exigirse las circunstancias e instruccion que acaso conviniere al mejor desempeño de su cometido, porque ni este ni las recompensas que reciben en premio de su trabajo pueden hacer conciliables estos extremos, procede que por lo ménos se determinen en una instruccion clara los

principales deberes que contraen los carteros y peatones al aceptar sus cargos.

En su consecuencia, S. M. la REINA (Q. D. G.), de conformidad con lo propuesto por V. I., se ha dignado aprobar las dos instrucciones adjuntas formadas por esa Direccion general y sometidas a su examen, disponiendo al propio tiempo que se impriman en la segunda hoja de las respectivas credenciales, y que se expidan de nuevo estos documentos a todos los funcionarios de las clases mencionadas.

De Real orden lo comunico a V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 26 de Junio de 1861.

POSADA HERRERA.

Sr. Director general de Correos.

Instruccion para los peatones-conductores de la correspondencia pública.

El peaton-conductor de la correspondencia es la persona a quien se confía el secreto de la misma: en este concepto su conducta ha de ser intachable para que inspire al público completa confianza.

Será puntual y diligente, no faltando nunca a las horas que se le designen, para cumplir su cometido. Recibirá cerrada la cartera, y sin la menor detencion marchará para los pueblos a que deba conducir.

En los de tránsito y término repartirá la correspondencia a domicilio, recibiendo por este trabajo, además de su sueldo, un cuarto por cada carta, pliego ó periódico, que satisfarán los interesados sin excepcion alguna. Si en los citados pueblos hubiere cartería dotada por el Estado, corresponde al cartero la reparticion a domicilio y el percibo del cuarto mencionado. Del mismo modo, cuando la distancia que el peaton haya de recorrer sea demasiado larga, y se considere que no tiene tiempo para repartir a domicilio en los pueblos del tránsito, lo elevarán personas designadas por los Alcaldes, los cuales cobrarán el cuarto en carta, como única retribucion.

El peaton, al regresar de su expedicion, pasará precisamente por los mismos pueblos que le estan marcados para conducir la correspondencia depositada en los respectivos buzones al punto de arranque.

Para ser peaton-conductor es circunstancia precisa saber leer y escribir.

Las cartas certificadas han de entregarse en propia mano a las personas a quienes van dirigidas, recogiendo en el acto el sobre con el recibo del interesado para su devolucion a la Administracion ó cartería en que el peaton las recibe.

Está prohibido conducir cartas fuera de balija, y solo se admitirán en el campo ó en los caseríos en despoplados; pero con la circunstancia de que lleven en el sobre los sellos de franqueo correspondientes.

Es de cuenta de los peatones-conductores la conservacion de las mochilas ó carteras en que se conduce la correspondencia, de cuyo buen estado deberán cuidar. El peaton-conductor de la correspondencia es un empleado público a quien se guardarán en los actos del servicio las exenciones que las leyes conceden, pudiendo reclamar de las Autoridades el auxilio que necesitase para el buen desempeño de su cargo.

Por último, como dependientes de la Direccion general de Correos, y por lo tanto de los Administradores del punto a que se hallen agregados, harán por conductor de este las reclamaciones que puedan ofrecérselas.

Madrid 26 de Junio de 1861.—El Director general de Correos, Mauricio Lopez Roberts.

Instruccion para los carteros de los pueblos dotados por el Estado.

El cartero, como fiel guardador de la correspondencia que se deposita en el buzón que debe tener abierto en su casa, ha de ser persona de acreditada conducta, que inspire confianza a sus convecinos, y que sepa leer y escribir.

Tendrá abierta su oficina las horas que le designe su Jefe inmediato para que el público pueda acudir a certificar cartas ó a cualquier otro acto del servicio.

Debe hallarse puntualmente en su casa a las horas de llegada de los correos y peatones-conductores para el recibo, despacho, entrega y distribucion de la correspondencia.

Vigilará con esmero el puntual servicio de los peatones-conductores, y dará cuenta a su Jefe inmediato de las faltas que observe, y que no haya podido corregir su celo.

Por cada carta ó periódico que distribuya a domicilio percibirá un cuarto, además de la retribucion que tenga señalada.

Vigilará la conservacion de las carteras, balijas ó mochilas en que se conduce la correspondencia; y cuidará de que los candados y las llaves estén en buen estado para que jamás dejen de ofrecer la conveniente seguridad.

Por último, como dependiente de la Direccion general de Correos cumplirá las demás órdenes que le comunique el Administrador del punto a que se halle agregado, y se entenderá con el mismo en todos los actos del servicio que tiene a su cargo.

Madrid 26 de Junio de 1861.—El Director general de Correos, Mauricio Lopez Roberts.

MINISTERIO DE MARINA.

Resoluciones tomadas por este Ministerio.

Julio 6. Concediendo autorizacion para presentarse al primer concurso de oposicion que se verifique en el Colegio naval para ingresar como Cadete en el cuerpo de infantería de Marina a D. Juan Ramonacho y Clero.

Id. id. Desestimando instancia de los primeros practicantes D. Fernando Perez y Gabutti y D. Simón Diaz Miró en solicitud de aumento de goce por tener a su cargo las enfermerías del dique y astillero de Ferrol.

Id. id. Concediendo a Catalina Jimenez y Nieto, viuda del operario de albañilería que fué del arsenal de Cartagena Diego Moreno, la pension de 66 rs. mensuales que le corresponde por haber muerto este en faena del servicio.

Id. id. Id. a Manuel Fernandez y Barral, de la matrícula de Noya y grumete que fué del vapor Leon, el goce de inválidos de 33 rs. 33 céntos. vn. mensuales como por haberse inutilizado en faena del servicio.

Id. id. Resolviendo que en el presupuesto para el año de 1862 se aumente un mozo de confianza de segunda clase para el servicio de los almacenes del arsenal de la Carraca y dos para los del de Cartagena con el haber de 2.80 rs. que está señalado a los de esta clase.

Id. id. Id. que se suprima la partida de 2.880 rs. que viene comprendiéndose en el art. 4.º, capítulo 9.º del presupuesto, con aplicacion al conductor de la correspondencia pública.

Id. id. Id. que en el presupuesto redactado para los servicios de 1862 deje de figurar la cantidad de 3.200 rs. que se comprenden en el art. 3.º del capítulo 19 para gastos de reparacion de edificios al servicio de la marina.

Id. Id. Id. que desde 1.º de Enero del año próximo de

1862 se suprima la plaza de segundo delineador del arsenal de la Carraca.

Id. id. que con destino a los arsenales y a la Direccion de Ingenieros se aumenten cuatro primeros delineadores con el sueldo que disfrutaban en la actualidad los de su clase.

Id. id. Desestimando instancia de los Sres. Boix y compañía en solicitud de que se les autorice para remitiir a los arsenales, por cuenta de su contrato para el suministro de 198.000 cordos cubicos de roble, maderas procedentes de los montes de propios de los pueblos, mediante establecer la condicion 4.ª del contrato que no serán admitidas las maderas de esta procedencia.

Id. id. Aprobando la determinación del Capitan general del departamento de Cádiz para que el vapor Vulcan se incorpore a la escuadra de instruccion a que pertenece.

Id. id. Desestimando instancia de Nicolás Such y Bayona, de la matrícula del Grao de Valencia, en solicitud de indulto de la pena impuesta por el delito de desercion.

Id. id. Resolviendo se preenga al Comandante general del apostadero de Filipinas la necesidad de poner en planta el reglamento para los patrones de cabotaje de aquel Archipiélago en la forma que expresa.

GUARDA-COSTAS.

La escampavía Eclipse del apostadero de Cádiz, apresó en la noche del 4 del actual, en aguas de Torregorda, un falucho con 62 botas de tabaco; y la nombrada Favorita, del apostadero de Algeciras, aprehendió también en la misma noche en los arrecifes de Punta-carnero una barquilla con 14 botas de tabaco.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Accediendo S. M. la REINA (Q. D. G.) a lo solicitado por D. Hedefonso Vera, vecino de Madrid, ha tenido a bien autorizarle por el término de seis meses para verificar los estudios de un ferrocarril que, partiendo de Toro, en la línea de Medina del Campo a Zamora, y pasando por Villalpando, terminase en Requejante, en el concepto de que por esta autorización no se confiere derecho alguno al peticionario a la concesión del camino ni a indemnización de ningún género por los gastos que dichos estudios le ocasionen; reservándose el Gobierno la facultad de conceder iguales autorizaciones a los que las soliciten, y elegir entre los proyectos que se presenten el que juzgue más conveniente a los intereses generales del país, teniendo presentes al mismo tiempo los particulares oreados por anteriores concesiones.

De Real orden lo comunico a V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 3 de Julio de 1861.

CORVERA.

Sr. Director general de Obras públicas.

REAL ORDEN.

Vista la exposición de 28 de Mayo último de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, concesionaria también del Albacete a Cartagena, proponiendo construir en lugar de este último otro de Novelda a Cartagena con un ramal a Murcia:

Vistos la ley de 22 de Mayo de 1859 y el contrato de concesion del ferrocarril de Albacete a Cartagena, celebrado con arreglo a ella en pública subasta y adjudicado por Real orden de 29 de Noviembre de 1859 a D. José de Salamanca:

Vista la Real orden de 30 de Abril de 1860, por la que se aprobó la transferencia de esta concesion hecha por Salamanca por escritura de 31 de Marzo próximo anterior en favor de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, declarando a esta subrogada en todos los derechos y obligaciones inherentes al referido contrato de concesion; y teniendo en consideracion lo expuesto por V. I. en su informe de 28 de Junio próximo pasado, S. M. la REINA (Q. D. G.), de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha dignado declarar que no ha lugar a admitir la variacion propuesta por la mencionada Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, y resolver que se obligue a esta a cumplir las prescripciones y cláusulas del contrato de concesion de la línea de Albacete a Cartagena, llevándose a efecto lo dispuesto por la Real orden de 19 de Mayo último.

De Real orden lo digo a V. I. para su inteligencia y cumplimiento, siendo la voluntad de S. M. que se publique en la Gaceta de Madrid esta resolucion, juntamente con el informe de esa Direccion general a que se hace referencia. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 8 de Julio de 1861.

CORVERA.

Sr. Director general de Obras públicas.

INFORME.

DE LA DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS QUE SE CITA EN LA PRECEDENTE REAL ORDEN.

Excmo. Sr.: La grave cuestion suscitada por la Compañía concesionaria del ferrocarril de Albacete a Cartagena en su exposicion de 28 de Mayo próximo pasado, proponiendo sustituir a dicha línea otra que arrancando de la de Almansa a Alicante, en la estación de Novelda, terminase en Cartagena, con un ramal a Murcia, merece un detenido y concienzudo examen por los grandes intereses que afecta esta innovacion y las gravísimas consecuencias que de ella pudieran seguirse. Antes de ventilarla, como su importancia requiere, en el doble terreno de la legalidad y de la conveniencia, será oportuno recordar brevemente todos los antecedentes de este asunto, haciendo en pocas palabras la historia del ferrocarril de que se trata.

Fue éste, a cabser sin duda de la bondad por todos reconocida del puerto de Cartagena, uno de los primeros que se proyectaron en España, habiendo fijado la atencion de las más distinguidas cabezas en la milicia, en el comercio y en las ciencias, que en la célebre informacion parlamentaria sobre los caminos de hierro le concedieron la preferencia entre los que debian dirigirse al Mediterráneo; está era también entonces la opinion del Gobierno, pues así el seño de la comision del Congreso, con motivo de dicha informacion en 4 de Junio de 1856, manifestó el Excmo. Sr. Ministro de Fomento (D. Manuel Bellos Lezcano) que «no levarse el ferrocarril a aquel puerto (Cartagena) nos exponiamos, además de las fatales consecuencias que pudiera producir la falta de la anárga, pero justa, cesura de propios y extraños quedados acordado por la comision que el término de la línea de Levante fuere Cartagena, é indicándose como puntos intermedios por donde debía pasar las ciudades de Albacete y Murcia».

La corta duracion de aquella legislacion impidió convalidar la ley, el acuerdo de la comision del Congreso; pero el Gobierno, reconociendo la gran importancia de la línea de Madrid a Cartagena, otorgó su concesion provisional por Real decreto de 30 de Octubre de 1856 a Sr. Carlos Enrique Esteban Iñry, concediéndole por vía de subvencion la garantía de intereses de 6 por 100 sobre un capital convalidado a razon de dos millones de reales por kilómetro.

Hubo, sin embargo, un efecto en esta concesion, y deseando el Gobierno que los estudios facultativos de los puertos de Valencia, Alicante y Cartagena para decidir con pleno conocimiento de causa cada uno de ellos mereciera la preferencia, mandó en 6 de Agosto de 1857 proceder a la formacion de los respectivos proyectos, rectificándose por esta Direccion general el estudio anterior así como en la línea de Cádiz, en el Ministerio D. José Almazan, pue-

to que su nombramiento de 15 de Agosto dice así: «En consecuencia de lo dispuesto por Real orden de 6 del corriente, nombro a V. para que realice los estudios convenientes para el proyecto de un ferrocarril de Aranjuez a Albacete, y el ramal de Albacete a Murcia y Cartagena.»

Antes de terminarse estos estudios tuvo efecto en el Congreso de los Diputados la discusion de la ley general de ferrocarriles, y como en el art. 2.º del dictamen de la comision se clasificaba de línea de primer orden la de Madrid a Cartagena por Albacete, no satisfaciendo esta ftedacion a varios Diputados murcianos, propusieron la de Madrid a Cartagena por Albacete, enmienda que fué aprobada por el Congreso.

Mientras esto sucedia en la sesion del 4 de Mayo de 1855, es de notar que el Sr. Montesino, digno Director de Obras públicas en aquella época, é individuo de la comision encargada de formular el proyecto de ley que se discutia, aceptó la enmienda sin prejulgar el trazado que habia de adoptarse para el ferrocarril a Cartagena, y esta es la primera vez que de una manera oficial y pública aparece la idea de un ramal derivado del ferrocarril de Alicante en Novelda, marchando paralelamente a la costa hasta Cartagena.

A los pocos dias, el 15 de Agosto de 1855, presentó el Ingeniero Sr. Almazan el proyecto que se le habia encomendado, y en la memoria oficial que forma parte del mismo, no discute detenidamente las circunstancias del ramal de Novelda comparándolo con la línea directa por Albacete y Murcia, sino que la primera de las dos líneas que ilustran las descripciones y racionales hechos en el cuerpo del escrito, está formada del conjunto de las tres líneas férreas de Albacete a Cartagena, Albacete a Almansa y Almansa a Alicante, con más el ramal indicado de Novelda a Cartagena y su derivación a Murcia.

Los estudios de la vía férrea de Alicante a Murcia y Cartagena siguieron su curso ordinario, siendo aprobados por Real orden de 6 de Junio de 1856 en estos términos: «La Reina (Q. D. G.) en vista de los dictámenes emitidos por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se ha servido aprobar el proyecto de ferrocarril de Albacete a Cartagena formado por el Ingeniero Don José Almazan, con las modificaciones propuestas por dicha Junta é indicadas por el expresado Ingeniero.»

Para comprender todo el significado de esta Real orden, hay que examinar cuáles son esas modificaciones propuestas por la Junta é indicadas por el autor del proyecto, y estudiando la memoria descriptiva oficial se ve que consisten principalmente:

1.º En rectificar el trazado entre Agramon y Cieza, manteniéndolo siempre a la izquierda del Mundo y del Segura.

2.º En acortar la línea entre Cieza y Alguazas, llevándola por el valle del Segura en vez de ir por Campo-Tejas.

3.º En atravesar la sierra de Carrasoc por el puerto del Garruchal, en lugar de dirigirse por el de San Pedro que ocasiona un rodeo de unos 17 kilómetros. Estas modificaciones, no solo se describen en la memoria, sino que están representadas en la segunda lámina, y teniendo las tres por objeto disminuir la línea de ferrocarril en unos 40 kilómetros, se ve que al aprobar el proyecto de Albacete a Murcia y Cartagena, no solo se sancionaba el trazado directo, sino que se quería fuese el más corto posible, puesto que con esas modificaciones, y no de otra manera, era como le daba la aprobación, y esto se verificaba a propuesta del mismo Sr. Montesino, que en el Congreso rebasaba prejulgar la cuestion de trazado, teniendo presente sin duda, no solo la importancia del puerto de Cartagena, sino tambien lo propuesto en 1850 cuando tuvo lugar la informacion parlamentaria, y lo acordado por el Congreso en 4 de Mayo de 1855.

En 3 de Marzo de 1857 los Sres. Hubbard, Castilla y compañía pidieron autorizacion para hacer un estudio desde Venta de la Encina a Cieza, que practica y su método é examen comparativo con el directo de Albacete a Cieza, fué desechado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos en la sesion del 4.º de Marzo de 1859, acordándose por la mayoría de 14 votos contra dos se consultase a esta Direccion general: «Que entre las dos líneas en competencia debe ser preferida la correspondiente al ferrocarril directo desde Albacete a Cieza, de conformidad en esta parte con lo informado por el Ingeniero Jefe de Murcia.»

Posteriormente y deseando el Gobierno enlazar cuanto antes a Cartagena con el interior de la Monarquía por medio de un ferrocarril, presentó a las C. rtes un proyecto de ley basado en el único estudio oficial que existia, y la necesidad de la línea estaba de tal modo en la conciencia de todos, que casi sin discusion, y habiendo esta tenido por objeto mejorar notablemente las condiciones económicas de la empresa, fué votado el proyecto y acordado en la ley de 22 de Mayo de 1859.

En 7 de Julio siguiente se publicó la subasta para el 8 de Noviembre inmediato; y habiéndose presentado una proposicion aceptable a nombre del Sr. D. José de Salamanca, fué adjudicada a éste la concesion del ferrocarril de Albacete a Cartagena en 29 del mismo mes.

Por Real orden de 30 de Abril de 1860 se declaró subrogada la Compañía de los ferrocarriles de Alicante a Zaragoza en la concesion hecha a D. José de Salamanca, y desde aquella fecha las Reales ordenes de 26 de Febrero, 28 de Noviembre, 24 de Diciembre de 1860, 22 de Enero, 8 de Marzo y 19 de Mayo de 1861 hacen valer la morosidad con que ha procedido la Empresa concesionaria en la ejecucion de las obras, dando lugar a tan repetidos apertrechamientos.

A consecuencia de la última Real orden de 19 de Mayo próximo pasado, publicada en la Gaceta de Madrid del 22, la Compañía concesionaria ha elevado al Gobierno la exposición de 28 de Mayo mismo, cuyo escrito se divide en dos partes totalmente distintas. En la primera intenta disculpar la lentitud con que procede en los trabajos; en la segunda propone construir, en lugar del ferrocarril objeto de la concesion, otro muy distinto que partiendo de Novelda, terminase en Cartagena con un ramal a Murcia.

Para justificar la morosidad con que ha procedido hasta ahora en la ejecucion de las obras, supone la Compañía que la Real orden de 19 de Mayo próximo pasado solo se refiere al estado de los trabajos en la primera seccion de Albacete a Hellin, y que la fecha de 21 de Febrero anterior en que quedó definitivamente acordado el proyecto de toda esta seccion.

Preciso será examinar los antecedentes y fundamentos de la citada Real orden para poder apreciar debidamente la constatacion de la Empresa en esta parte.

Adjudicada la línea de Albacete a Cartagena en 29 de Noviembre de 1859, dice la condicion 3.ª de las particulares que sirvieron de base para la subasta: «La Empresa deberá dar principio a los trabajos de este ferrocarril dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la concesion, y tenerlo concluido y dispuesto para la explotación a los cinco años contados desde la misma fecha. Las obras empezarán a la vez por los dos extremos de la línea y seguirán construyéndose con la posible igualdad.» Creyendo sin duda el primitivo concesionario cumplir con este precepto, hizo en 27 de Enero y 6 de Febrero de 1860, a las puertas de Albacete y Cartagena, la ceremonia de la inauguracion, y trascurrieron muchos meses sin que el país viera emprenderse y principiarse los trabajos como la comision de Novelda, Hubiera podido entonces aplicarse a la Compañía el art. 22 de la ley general de ferrocarriles que dice así: «Las concesiones de ferrocarriles caducarán si no se diese principio a las obras, ó si no se concluyese el camino ó las secciones en que se divide dentro de los plazos señalados en ellas, salvo los casos de fuerza mayor; pero el Gobierno paternal y mesurado, como debe serlo, se ha limitado a dirigirse a la Empresa el día 26 de Octubre de 1860 en que se le manifestó que S. M. la Reina (Q. D. G.) veia con desagrado la falta de celo y actividad con que la compañía concesionaria de la referida línea atiende a su construcion, con grave perjuicio de los intereses generales del país y sin que exista motivo alguno que justifique semejante proceder. Esta fué la primera advertencia que hizo el Gobierno a la compañía, y con ella le dió una prueba de benevolencia, prestando al castigo y a la severidad de la ley la correccion y el recuerdo de sus obligaciones. Un mes corría y las obras no se principiaban: en 28 de Noviembre de 1860 se aprobó el trazado definitivo entre Pozo-Canada y Hellin, y el Gobierno no dejó pasar esta coyuntura sin recomendar nuevamente a la Empresa el cumplimiento de su contrato. Trascurrió otro mes, y al aprobar el Gobierno en 24 de Diciembre de 1860 el trozo desde Albacete a Pozo-Canada, excitó por tercera vez el celo de la Compañía. Todavía pasó otro mes y en 22 de Enero de 1861 volvió a recordar a la Empresa sus compromisos; y por fin, en 19 de Febrero siguiente dió parámetro el Ingeniero Jefe encargado de la inspeccion de que en la semana última se han principiado los trabajos de explanacion del trozo desde Sucina a San Anton y en la 4.ª seccion del ferrocarril de Albacete a Cartagena. Hasta ahora, Excmo. Sr., la Empresa estaba fuera de la ley por un solo concepto, por no haber dado principio a los trabajos del ferrocarril dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la concesion: desde este punto se coloca fuera de la ley por un segundo motivo, por faltar a la cláusula de que las obras se empezarán a la vez por los dos extremos de la línea; se apertrechó el otro cominador de 8 de Mayo de 1861, y en 28 de Abril siguiente dió el Ingeniero Inspector, que en el día anterior habia recibido parte de la Compañía concesionaria de que en el mes que ha trascurrido desde que se dió principio a los trabajos ha adelantado la ex-

planacion cinco kilómetros próximamente. Se pide por el Gobierno a la concesionaria que realice el progreso de las obras, y por el estado de 15 de Mayo próximo pasado se ve que a los 17 meses de la fecha de la adjudicacion del camino, la Compañía concesionaria tenia ocupados en las dos secciones de esta línea 356 jornaleros y 9 caballerías, trabajándose en la explanacion de 28 kilómetros de un terreno casi explanado por la naturaleza.

Estos precedentes tiene la Real orden de 19 de Mayo publicada en la Gaceta de Madrid. A una Administracion pública no le es dado dejar trascurrir impasible los años señalados por la ley para la ejecucion de una obra, contentándose con averiguar al fin de ellos si se ha llevado ó no a efecto; a un Gobierno circunspecto tampoco le era permitido declarar la caducidad de una concesion sin apurar el último recurso que le quedaba con una Compañía que tan abiertamente faltaba a sus compromisos; por eso hizo aparecer en el periódico oficial la Real orden citada, y en vez de acortar, en vez de apresurarse a cumplir lo que por sexta vez y con tan sobrada razon se le exigia, se le dio lugar a un nuevo sistema de resistencia, proponiendo, no un variacion radical, sino el proyecto de un camino nuevo, totalmente distinto del que le fué concedido, é indicando que emprenderá las obras con actividad si la proposicion a no se le admite.

La Direccion no puede dejar de hacer observar a V. E., que no hay disculpa para esta nueva falta de la Empresa, que voluntariamente se coloca en una actitud evidentemente ilegal, en el mero hecho de mantener la paralización de las obras sobre hasta aquí, é pretendiendo de una proposicion que sabe muy bien no la compete formular, como lo hace, ni al Gobierno le es dado aceptar.

Viniendo ya a la propuesta de la Compañía concesionaria del ferrocarril de Albacete a Cartagena, dice esta que, «conservando todos sus derechos, sin renunciar á ellos ni en todo ni en parte en caso de que el Gobierno no acepte, hace al Gobierno de S. M. la siguiente proposicion: 1.º Hacer los 65 kilómetros de Cartagena a Murcia, segun lo está ya verificando, con la subvencion de 300.000 rs. que se señala la ley de concesion; 2.º Construir los 63 kilómetros desde Novelda a Murcia con un subvencion de la mitad, ó sean 150.000 rs. por kilómetro, añadiendo despues que si el Gobierno de S. M. apriere el trazado por Hellin y Calasparra, la Compañía se apresurará a emprender las obras con toda actividad; y si, por el contrario, el Gobierno de S. M. encuentra ventajosa esta proposicion para los intereses públicos, la compañía no tiene por su parte inconveniente en dejar la cuestion en estudio en que hoy se encuentra durante lo que resta de año, é fin de que el Gobierno pueda obtener la sancion legislativa.» Verdaderamente, Excmo. Sr., la Direccion de Obras públicas se ve perpleja para informar a V. E. sobre los puntos que esta proposicion encierra; porque si bien es clara y sencilla la marcha legal y única que al Gobierno le compete seguir en este asunto, por lo mismo no se concibe cómo se explica como una Compañía, avizada a la construcción de ferrocarriles, y que en materia de legislación y gestión sobre estas vías y sobre contratación de servicios públicos, puede hacer una propuesta tan inadmisibile, sea cual fuere el punto de vista bajo que se considere.

La ley de 22 de Mayo de 1859 autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesion de un ferrocarril de primer orden que, continuando el de Madrid a Albuera, vaya desde este punto a terminar en el puerto de Cartagena. El artículo 1.º de esta ley, que es el que para la concesion de esta línea, al cual se dió por el art. 5.º de la ley la misma fuerza que tiene esta, dice en su artículo 1.º: «Este camino (el de Albacete a Cartagena) se dirigirá por Pozo-Canada, Tobarra, Hellin, Cieza y Murcia a Cartagena; y la tercera de las condiciones estipula que el camino deberá estar concluido y dispuesto para la explotación a los cinco años, contados desde la fecha de la concesion.» Estas prescripciones se hicieron a la subasta y el contrato, y cabe dentro de la ley la proposicion hecha por la Compañía. No se le olvida que en el párrafo que se acaba de transcribir, «Hay facultades en el Gobierno para suspender los efectos de una ley, cuyo objeto deba tener lugar en un determinado periodo; pero fuertes y de gran peso debieran ser las razones que tuviese para arrostrar tan grave responsabilidad; pero aun cuando el Gobierno tuviera é la facultad con aceptables las condiciones que propone la Empresa? De ninguna manera; porque siendo un camino nuevo y enteramente distinto del que está concedido el que ofrece construir, lo que el artículo 1.º de la ley de 22 de Mayo general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855 y la instrucion para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856 marcan terminantemente los trámites que deben seguir estos asuntos, siendo, entre otros, indispensables la formacion del proyecto del camino que se pretende, la informacion en que se oiga a las Diputaciones de las provincias interesadas para justificar su utilidad, la ley de concesion y la pública subasta para adjudicar la línea al mejor postor; faltan en el caso presente todos los requisitos exigidos por la ley; pero demos por supuesto que el proyecto se forma, que de la informacion de utilidad pública resulta demostrada esta y la preferencia de la nueva línea sobre la actualmente concedida, y lo que es más, que se aprueba y sanciona la ley, mandando proceder a su ejecución, ¿cómo se justificará con un óculo insuperable puesto por la ley, que el camino que se propone sea el que se adjudica? ¿cómo se justificará el que se adjudica con las condiciones que ha tenido a bien señalar, imposibilitando de este modo la subasta y la rebaja de subvencion que en ella pudiera obtenerse, poniéndose así en contradiccion abierta con uno de los principios fundamentales de la ley general de ferrocarriles, y por consiguiente haciendo imposible la admision de su propuesta, ni aun con el concurso de todos los poderes públicos.

Y si despues de esta razon capital pudiéramos descender todavía a examinar las condiciones que la Compañía impone, veriamos en primer lugar que la subvencion de 300.000 rs. por kilómetro en la línea de Albacete a Cartagena se fijó con relacion a todo el trayecto, buscando un término medio entre lo fácil y lo difícil, y precisamente la seccion de Murcia a Cartagena pertenece en su totalidad a la primera de las dos clases, y en la figura una alineacion recta de más de 23 kilómetros en un terreno que por lo llano se llama el plan de Cartagena, y en segundo lugar el movimiento de viajeros entre Murcia y Cartagena es tan considerable que la Compañía general de Crédito en España hizo proposicion adelantada en 19 de Setiembre de 1857 para construir ese trozo sin subvencion alguna, y no se aceptó por no desmembrar la línea otorgando la concesion de la parte menos costosa y más productiva; pues bien, para esa misma seccion es para que la Compañía proponga conservar la subvencion de 300.000 rs. por kilómetro, que por una contradiccion inexplicable elevada para toda la línea. El terreno desde las inmediaciones de Murcia a Novelda tampoco presenta grandes dificultades, y todo induce a creer llegue día en que sea atravesado por un ferrocarril sin necesidad de darle subvencion alguna: la Compañía pide sin embargo para este trayecto 150.000 rs. por kilómetro. Resulta, pues, clara y evidente la confusion que para la ley de concesion administrativa la propuesta de la Compañía, la imposibilidad legal de admitirla, y aun lo onerosa que sería su adopcion.

Peró a fin de que no quede la menor duda en el ánimo de V. E. al proponer a S. M. la resolucion de este asunto, vamos a examinar la cuestion como is se hallase completamente íntegra, suponiendo que la Empresa consiente sin condicion alguna en la rescision del contrato de concesion de la línea de Albacete a Cartagena, sin reservarse ningún derecho sobre la de Novelda a Cartagena en caso de ser esta permitida, y que el Gobierno en plena libertad el Gobierno para aceptar a su voluntad la una ó la otra de las dos líneas, segun a los intereses públicos convenga. No puede darse una hipótesis más favorable a los partidarios del trazado de Novelda. Para hacer esta comparacion aprovecharemos los apreciables datos oficiales que suministra el informe que sobre la propuesta de la Compañía acaba de emitir el Ingeniero Jefe de la provincia de Murcia, Inspector interino del ferrocarril de Albacete a Cartagena, teniendo a la vez presentes las numerosas exposiciones que en pro y en contra de la misma propuesta se han dirigido al Gobierno.

Con esta lata informacion popular, con la memoria del indicado Inspector y con los muchos datos oficiales y fidedignos que obran en esta Direccion, nada más fácil que conocer la importancia relativa de entrambas líneas, las necesidades que están llamadas a satisfacer y la preferencia que en su orden de ejecucion debe adoptarse, y por fin, en 19 de Febrero siguiente dió parámetro el Ingeniero Jefe encargado de la inspeccion de que en la semana última se han principiado los trabajos de explanacion del trozo desde Sucina a San Anton y en la 4.ª seccion del ferrocarril de Albacete a Cartagena. Hasta ahora, Excmo. Sr., la Empresa estaba fuera de la ley por un solo concepto, por no haber dado principio a los trabajos del ferrocarril dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la concesion: desde este punto se coloca fuera de la ley por un segundo motivo, por faltar a la cláusula de que las obras se empezarán a la vez por los dos extremos de la línea; se apertrechó el otro cominador de 8 de Mayo de 1861, y en 28 de Abril siguiente dió el Ingeniero Inspector, que en el día anterior habia recibido parte de la Compañía concesionaria de que en el mes que ha trascurrido desde que se dió principio a los trabajos ha adelantado la ex-

planacion cinco kilómetros próximamente. Se pide por el Gobierno a la concesionaria que realice el progreso de las obras, y por el estado de 15 de Mayo próximo pasado se ve que a los 17 meses de la fecha de la adjudicacion del camino, la Compañía concesionaria tenia ocupados en las dos secciones de esta línea 356 jornaleros y 9 caballerías, trabajándose en la explanacion de 28 kilómetros de un terreno casi explanado por la naturaleza.

Estos precedentes tiene la Real orden de 19 de Mayo publicada en la Gaceta de Madrid. A una Administracion pública no le es dado dejar trascurrir impasible los años señalados por la ley para la ejecucion de una obra, contentándose con averiguar al fin de ellos si se ha llevado ó no a efecto; a un Gobierno circunspecto tampoco le era permitido declarar la caducidad de una concesion sin apurar el último recurso que le quedaba con una Compañía que tan abiertamente faltaba a sus compromisos; por eso hizo aparecer en el periódico oficial la Real orden citada, y en vez de acortar, en vez de apresurarse a cumplir lo que por sexta vez y con tan sobrada razon se le exigia, se le dio lugar a un nuevo sistema de resistencia, proponiendo, no un variacion radical, sino el proyecto de un camino nuevo, totalmente distinto del que le fué concedido, é indicando que emprenderá las obras con actividad si la proposicion a no se le admite.

La Direccion no puede dejar de hacer observar a V. E., que no hay disculpa para esta nueva falta de la Empresa, que voluntariamente se coloca en una actitud evidentemente ilegal, en el mero hecho de mantener la paralización de las obras sobre hasta aquí, é pretendiendo de una proposicion que sabe muy bien no la compete formular, como lo hace, ni al Gobierno le es dado aceptar.

Viniendo ya a la propuesta de la Compañía concesionaria del ferrocarril de Albacete a Cartagena, dice esta que, «conservando todos sus derechos, sin renunciar á ellos ni en todo ni en parte en caso de que el Gobierno no acepte, hace al Gobierno de S. M. la siguiente proposicion: 1.º Hacer los 65 kilómetros de Cartagena a Murcia, segun lo está ya verificando, con la subvencion de 300.000 rs. que se señala la ley de concesion; 2.º Construir los 63 kilómetros desde Novelda a Murcia con un subvencion de la mitad, ó sean 150.000 rs. por kilómetro, añadiendo despues que si el Gobierno de S. M. apriere el trazado por Hellin y Calasparra, la Compañía se apresurará a emprender las obras con toda actividad; y si, por el contrario, el Gobierno de S. M. encuentra ventajosa esta proposicion para los intereses públicos, la compañía no tiene por su parte inconveniente en dejar la cuestion en estudio en que hoy se encuentra durante lo que resta de año, é fin de que el Gobierno pueda obtener la sancion legislativa.» Verdaderamente, Excmo. Sr., la Direccion de Obras públicas se ve perpleja para informar a V. E. sobre los puntos que esta proposicion encierra; porque si bien es clara y sencilla la marcha legal y única que al Gobierno le compete seguir en este asunto, por lo mismo no se concibe cómo se explica como una Compañía, avizada a la construcción de ferrocarriles, y que en materia de legislación y gestión sobre estas vías y sobre contratación de servicios públicos, puede hacer una propuesta tan inadmisibile, sea cual fuere el punto de vista bajo que se considere.

La ley de 22 de Mayo de 1859 autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesion de un ferrocarril de primer orden que, continuando el de Madrid a Albuera, vaya desde este punto a terminar en el puerto de Cartagena. El artículo 1.º de esta ley, que es el que para la concesion de esta línea, al cual se dió por el art. 5.º de la ley la misma fuerza que tiene esta, dice en su artículo 1.º: «Este camino (el de Albacete a Cartagena) se dirigirá por Pozo-Canada, Tobarra, Hellin, Cieza y Murcia a Cartagena; y la tercera de las condiciones estipula que el camino deberá estar concluido y dispuesto para la explotación a los cinco años, contados desde la fecha de la concesion.» Estas prescripciones se hicieron a la subasta y el contrato, y cabe dentro de la ley la proposicion hecha por la Compañía. No se le olvida que en el párrafo que se acaba de transcribir, «Hay facultades en el Gobierno para suspender los efectos de una ley, cuyo objeto deba tener lugar en un determinado periodo; pero fuertes y de gran peso debieran ser las razones que tuviese para arrostrar tan grave responsabilidad; pero aun cuando el Gobierno tuviera é la facultad con aceptables las condiciones que propone la Empresa? De ninguna manera; porque siendo un camino nuevo y enteramente distinto del que está concedido el que ofrece construir, lo que el artículo 1.º de la ley de 22 de Mayo general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855 y la instrucion para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856 marcan terminantemente los trámites que deben seguir estos asuntos, siendo, entre otros, indispensables la formacion del proyecto del camino que se pretende, la informacion en que se oiga a las Diputaciones de las provincias interesadas para justificar su utilidad, la ley de concesion y la pública subasta para adjudicar la línea al mejor postor; faltan en el caso presente todos los requisitos exigidos por la ley; pero demos por supuesto que el proyecto se forma, que de la informacion de utilidad pública resulta demostrada esta y la preferencia de la nueva línea sobre la actualmente concedida, y lo que es más, que se aprueba y sanciona la ley, mandando proceder a su ejecución, ¿cómo se justificará con un óculo insuperable puesto por la ley, que el camino que se propone sea el que se adjudica? ¿cómo se justificará el que se adjudica con las condiciones que ha tenido a bien señalar, imposibilitando de este modo la subasta y la rebaja de subvencion que en ella pudiera obtenerse, poniéndose así en contradiccion abierta con uno de los principios fundamentales de la ley general de ferrocarriles, y por consiguiente haciendo imposible la admision de su propuesta, ni aun con el concurso de todos los poderes públicos.

Y si despues de esta razon capital pudiéramos descender todavía a examinar las condiciones que la Compañía impone, veriamos en primer lugar que la subvencion de 300.000 rs. por kilómetro en la línea de Albacete a Cartagena se fijó con relacion a todo el trayecto, buscando un término medio entre lo fácil y lo difícil, y precisamente la seccion de Murcia a Cartagena pertenece en su totalidad a la primera de las dos clases, y en la figura una alineacion recta de más de 23 kilómetros en un terreno que por lo llano se llama el plan de Cartagena, y en segundo lugar el movimiento de viajeros entre Murcia y Cartagena es tan considerable que la Compañía general de Crédito en España hizo proposicion adelantada en 19 de Setiembre de 1857 para construir ese trozo sin subvencion alguna, y no se aceptó por no desmembrar la línea otorgando la concesion de la parte menos costosa y más productiva; pues bien, para esa misma seccion es para que la Compañía proponga conservar la subvencion de 300.000 rs. por kilómetro, que por una contradiccion inexplicable elevada para toda la línea. El terreno desde las inmediaciones de Murcia a Novelda tampoco presenta grandes dificultades, y todo induce a creer llegue día en que sea atravesado por un ferrocarril sin necesidad de darle subvencion alguna: la Compañía pide sin embargo para este trayecto 150.000 rs. por kilómetro. Resulta, pues, clara y evidente la confusion que para la ley de concesion administrativa la propuesta de la Compañía, la imposibilidad legal de admitirla, y aun lo onerosa que sería su adopcion.

Peró a fin de que no quede la menor duda en el ánimo de V. E. al proponer a S. M. la resolucion de este asunto, vamos a examinar la cuestion como is se hallase completamente íntegra, suponiendo que la Empresa consiente sin condicion alguna en la rescision del contrato de concesion de la línea de Albacete a Cartagena, sin reservarse ningún derecho sobre la de Novelda a Cartagena en caso de ser esta permitida, y que el Gobierno en plena libertad el Gobierno para aceptar a su voluntad la una ó la otra de las dos líneas, segun a los intereses públicos convenga. No puede darse una hipótesis más favorable a los partidarios del trazado de Novelda. Para hacer esta comparacion aprovecharemos los apreciables datos oficiales que suministra el informe que sobre la propuesta de la Compañía acaba de emitir el Ingeniero Jefe de la provincia de Murcia, Inspector interino del ferrocarril de Albacete a Cartagena, teniendo a la vez presentes las numerosas exposiciones que en pro y en contra de la misma propuesta se han dirigido al Gobierno.

Con esta lata informacion popular, con la memoria del indicado Inspector y con los muchos datos oficiales y fidedignos que obran en esta Direccion, nada más fácil que conocer la importancia relativa de entrambas líneas, las necesidades que están llamadas a satisfacer y la preferencia que en su orden de ejecucion debe adoptarse, y por fin, en 19 de Febrero siguiente dió parámetro el Ingeniero Jefe encargado de la inspeccion de que en la semana última se han principiado los trabajos de explanacion del trozo desde Sucina a San Anton y en la 4.ª seccion del ferrocarril de Albacete a Cartagena. Hasta ahora, Excmo. Sr., la Empresa estaba fuera de la ley por un solo concepto, por no haber dado principio a los trabajos del ferrocarril dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la concesion: desde este punto se coloca fuera de la ley por un segundo motivo, por faltar a la cláusula de que las obras se empezarán a la vez por los dos extremos de la línea; se apertrechó el otro cominador de 8 de Mayo de 1861, y en 28 de Abril siguiente dió el Ingeniero Inspector, que en el día anterior habia recibido parte de la Compañía concesionaria de que en el mes que ha trascurrido desde que se dió principio a los trabajos ha adelantado la ex-

irregularidad de las lluvias y de la consiguiente inseguridad de las cosechas.

1.º Hacer posible el beneficio y explotacion de las sierras de Alcaraz y Segura, ricas en maderas de construcion y en minerales, pero aisladas, improductivas é inaccessibles:

2.º Proteger y desarrollar la industria minera y metalúrgica, no solo en Cartagena donde es ya tan importante, sino en varios otros puntos del interior de España.

Con la línea de Novelda a Cartagena y su derivacion a Murcia se consigue:

1.º Continuar la comunicacion paralela a la costa que viene desde Francia por Barcelona, Valencia y Játiva, facilitando las transacciones del Este con el Sur-Este de España:

2.º Atraer y concentrar en el actual ferrocarril de Alicante la explotación de una rica zona de terreno Justificadas estas aseeraciones, como pasa a hacerlo la Direccion, fácilmente se deducirá la preferencia que en el orden de ejecucion debe acordarse a las dos líneas.

La conveniencia y la importancia de abrir el camino más breve desde el interior a Cartagena, no crea esta Direccion haya que la ponga en duda; por la rápida histonoria hecha al principio de este informe se ve que en todas épocas, por todos los Gobiernos, por todos los hombres importantes de nuestro país y en todos los Parlatamentos, se ha reconocido la utilidad político-administrativa de un ferrocarril que aproximase todo lo posible a la residencia habitual del Gobierno el gran puerto que poseemos en el Mediterráneo, único departamento de Marina y única plaza fuerte que en él tenemos.

Y esta idea, comun entre los hombres pensadores, de la importancia, comercio y militar de Cartagena acaba de recibir su confirmacion con el estudio recientemente hecho de su fundador, reemplazando hoy la rigurosa exactitud de los números a la vaguedad de las apreciaciones, y poseyendo la Administracion profetas datos que le permiten estimar en su justo valor lo que es y lo que puede ser aquí admirablemente.

Con una extension de 226 hectáreas y una enseada ancha de 212, hay espacio para que estén al ancla con separacion varias escuadras de buques desde 30 a 140 pies. En el proyecto de mejora que se halla a ínfimo, se le da un espacio de 171 metros de anchura, y se le da un espacio de 170 de muelle, 57 de dársena mercante con 2.600 metros lineales de muelle, 2 de dársena cerca de la puerta de mar para laudes y buques pequeños con 147 metros de muelle, y las 18 que tiene la dársena militar; total 439 hectáreas, de las cuales, excepto las 2 de la dársena pública, las 437 restantes tendrán cada una desde 36 pies en adelante, con separacion completa entre la marina militar y la mercante, siendo la primera de la parte occidental del puerto y la segunda de la oriental.

Ante tan satisfactorios resultados a que solo puede aspirar el hombre cuando su mision se reduce a completar y perfeccionar la obra de la naturaleza, exigios aparecen los que logra el arte abandonado a sus propios recursos. Cerca de un siglo de perseverantes trabajos, y 254 millones de reales cuesta a la Francia el dique de Cherbourg con que poder resguardar 15 ó 30 buques anclados en su dársena. En el puerto de Cartagena, y sobre lo mismo, se construyeron con el antiguo sistema y en el mismo tiempo 60 hectáreas de dársena mercante y 170 de muelle de Levante, hoy se están mejorando a costa de cuantiosas sumas de los reinos de Barcelona, Valencia y Alicante: la superflua de los tres, cuando terminadas las obras, será respectivamente de 143, de 36 y de 30 hectáreas: sus calados, sobre no ser grandes, exigen para conservarse una continua limpieza.

Y no se diga que a pesar de sus excelentes condiciones el puerto de Cartagena es poco frecuentado por el comercio. Esto depende de la falta de canales que lo pongan en comunicacion con el interior del reino, de Andalucía y hasta con las demás poblaciones importantes de la costa, llegando el abandono en que se encuentra hasta verse privado de muelles para las operaciones de carga y descarga. Otro tanto sucede con Vigo, siendo por una anomalia inexplicable nuestros dos mejores puertos los menos favorecidos por la solicitud y los cuidados de la Administracion pública.

tando la emigración a la Argelia que no alcanza a contener el empleo de más de 20.000 obreros que ocupan la minería de Cartagena, el arsenal y las obras públicas. Deber es del Gobierno no omitir medio para modificar este estado de cosas; y además de promover un sistema de plantaciones que tienda a corregir la falta y escasez de las lluvias; ha querido llevar la fabricación a una comarca que cuenta como primeras materias la seda, el lino y el cáñamo en abundancia, y con un río como el Segura, que llevando en su estajo más de 10 metros cúbicos de agua por segundo de tiempo, brinda con sus fuertes desvíes a obtener uno de los motores más baratos que ofrece la naturaleza al hombre.

Las previsiones del Gobierno, han principiado a realizarse; y aunque en muy pequeña escala, las márgenes del Segura empiezan a animarse con alguna fabricación: cuando el ferro-carril se asiente en su vega, y los cereales de la Mancha puedan ir a alimentar sus fábricas harineras, y cuando a consecuencia del Real decreto de 29 de Abril de 1886 los riegos de invierno y el aprovechamiento de las avenidas hagan más segura y constante la producción; de esperar es que ese la emigración a tierras extrañas de una población laboriosa y activa, que en el feliz enlace de la agricultura y de la industria, hallará trabajo continuo y abundante y justa remuneración de sus fatigosas tareas.

También hay que tener en cuenta que, tomando por base el trazado del ferro-carril directo, se fijaron en el plan general de carreteras, decretado en 7 de Setiembre de 1860, como de segundo orden, la de Yecla al Hellín y de Hellín a Murcia por Caravaca por Mula Alcantarilla y Cieza, y la de Caravaca a Calasparra, además las de tercer orden de Ballesteros a Hellín y de la Puebla de D. Padri que a Caravaca: todas afluyen al ferro-carril, y contribuirán con él a hacer posible el beneficio y explotación de las sierras de Alcaraz y Segura, tan ricas en buenas maderas de construcción como inaccesibles a la industria. El pino de Segura vale a 8 rs. el codo en el monte, y se pega a 70 en el arsenal de Cartagena y a 75 en la maestranza de artillería (véanse los estados números 4 y 5); así es que sólo facilitando los transportes podrá darse movimiento a esa inmensa riqueza que hoy asorara las sierras de Alcaraz y Segura sin que haya medio de beneficiarla.

De la clasificación general de los montes públicos, hecha por los Ingenieros del ramo en cumplimiento del Real decreto de 16 de Febrero de 1859, resulta que la extensión forestal de las provincias de Albacete, Jaén, Granada y Murcia en que radican las sierras ya citadas, llegaba a la considerable cifra de 1.225.963 hectáreas, divididas en 463.878 enajenables y 762.085 exceptuadas de la venta; poner en circulación esta considerable masa de productos, juntamente con la que pueden ofrecer los montes que se hallan en manos de los particulares y lograr que nuestros arsenales se abastezcan de maderas del país, de-

jando de comprárselas a la Suecia y al Canadá, no es por cierto otro de los resultados menos importantes del ferro-carril directo; advirtiéndose que esta ventaja no se consigue con el de Novelda, que atraviesa un territorio muy pobre en arbolado.

Esta Dirección indicó finalmente como uno de los objetos de aquel ferro-carril el proteger y desarrollar la industria minera y metalúrgica, no solo en Cartagena sino en varios otros puntos del interior, y vamos a ver por qué. La minería de Cartagena, nacida en 1842, que cuenta en el día con 68 fábricas de fundición, que han dado en el año último 404.582 quintales de plomo, ha producido en los 19 años que lleva de existencia 4.710.539 quintales de dicho metal, con onza y media de plata cada uno; cuyo valor asciende próximamente a reales vellón 471 millones, habiendo proporcionado al Erario en el último decenio un ingreso de reales vellón 33.671.450.

Estas cifras dan idea de la gran importancia de esta industria, pero contando en los legajos de trayecto con los tres magníficos fonderos de Cartagena, Escouberras y Porman, por donde recibe los carbones que necesita y extrae los minerales y metales que produce, no se advierte a primera vista la conexión que tenga con el ferro-carril directo, y sin embargo no puede ser más íntima. La causa principal del gran desarrollo que ha tenido en pocos años la industria metalúrgica de Cartagena es la gran variedad en sulfuros y carbonatos, tanto de plomo como de hierro que presenta su sierra, y la mezcla de gangas fusibles, y de calizas, margas y cuantas sustancias sean de desear para dejar al arbitrio de los maestros de hornos el cargar estos más o menos de aquellas que la experiencia ha demostrado que tienen tal o cual propiedad.

De esta manera gradúan a voluntad la fusibilidad de las mezclas, y los minerales más rebeldes se funden con tal perfección, que las escorias quedan con un medio a un 4 por 100, al paso que en el extranjero y en otros distritos mineros contienen un 5 por 100, que es un tipo muy general en los minerales que se aprovechan en Cartagena.

Por esta razón Cartagena está llamada a ser en Europa el primer punto productor de plomos, como lo es de cobres Swansea en el norte de Gales, que reúne análogas condiciones; y del mismo modo que los minerales de la Argelia francesa vienen en grandes partidas, para honra de nuestra industria, a alimentar los establecimientos de fundición de Cartagena, así vemos converger allí los minerales de comarcas próximas, y llevarlos como fundentes a Adra y Almería, en no despreciables cantidades, para beneficiar los residuos de sus minas.

Con estos antecedentes, y sabiéndose los considerables criaderos de minerales plomizos y argentíferos que encierran las provincias de Toledo, Albacete, Guadalajara, Ciudad-Real y otras del interior del reino, cuyo beneficio, si no imposible, es al menos costosísimo por la

necesidad de emplear la amalgamación del mercurio, naturalmente surge el deseo de transportar tan ricas menas a la sierra de Cartagena, donde existen en prodigiosa abundancia sus naturales fundentes; y como en este transporte el elemento principal de su coste es la distancia, de ahí es que la industria minera del centro de la Península está interesada en que el ferro-carril de Albacete a Cartagena sea lo más corto posible para facilitar el desarrollo de una industria, hoy abatida a pesar de la abundante riqueza que atesora.

Cartagena con su saludable y bonancible clima, que permite trabajar todo el año; con la gran robustez y clara inteligencia, de sus operarios, y sobre todo con esa especialidad en la constitución geológica de su sierra, está llamada a fundir todos los minerales plomizos y argentíferos de una gran parte de España y muchos del extranjero, así como va sucediendo con los de la Argelia: facilitar el desarrollo de esa industria, es otro de los deberes del Gobierno, y a ello condujera el ferro-carril directo desde Albacete a Murcia y Cartagena, mucho mejor que podría hacerlo el ramal de Novelda. Tampoco debe echarse en olvido la fábrica de azufre de Hellín, cuyo estado actual se ve por el documento inserto con el núm. 6, y cuyo desarrollo será inmenso cuando se halle favorecido por el ferro-carril.

Hasta ahora la Dirección se ha ocupado en patentizar los cinco grandes objetos que desuellan entre los que lleva el ferro-carril directo: respecto del ramal de Novelda a Cartagena con su derivación a Murcia, su carácter principal es el de continuar las comunicaciones de Levante facilitándolas; pero no debe perderse de vista que a su lado está el Mediterráneo, y que el servicio de la navegación, tan activo en su costa, llena las mismas necesidades que está llamada a satisfacer la vía férrea, no siendo por lo tanto tan urgente esta comunicación como las que se dirigen desde la región marítima al interior de la Península.

La población y riqueza que con esa vía se sirve es de 386.804 habitantes, con rs. vn. 56.717.983 de riqueza imponible, siendo de observar:

1.º Que con ese trazado se mejora la condición de los partidos de Novelda, Elche, Dolores y Orihuela, ya bastante favorecida por la proximidad a que están del ferro-carril de Alicante.

2.º Que con él dejaría de servir el camino a 164.066 habitantes, con rs. vn. 33.291.967 de riqueza, a los cuales les sería más expedito y barato irse por la carretera a Albacete que bajar a Murcia para tomar allí el ferro-carril, y subir luego por él hasta el mismo punto de Albacete.

duciones del Segura son las Castillas, donde cambian sus frutos.

4.º De ese rodeo participará la parte de provincia de Almería que viene a Alcantarilla, quedando la de Jaén sin servicio.

5.º Que examinando los cuadros de población y riqueza se ve que la zona recorrida por el ferro-carril directo en la provincia de Albacete, cuya longitud es próximamente igual a la que media entre Novelda y Callosa de Segura, es tan poblada y rica como esta última, que comprende la mitad de la vega de dicho río, en la provincia de Alicante, todo el partido judicial de Elche con su extensa y poblada huerta, con más las ricas poblaciones de Novelda, Aspe y Creyillente.

Reducido esto a números, dá por resultado para la primera zona en la provincia de Albacete 75.601 habitantes, con rs. vn. 14.761.485 de riqueza imponible, y para la segunda zona, ó sea la de Novelda a Callosa, 89.780 habitantes con rs. vn. 14.704.157; de modo que el país que generalmente se cree pobre y desierto, reúne casi la misma población y un poco más de riqueza que una de las comarcas que más fama gozan por ambos conceptos.

Hemos dicho que el segundo objeto que se consigue con el ramal de Novelda es concentrar en la línea de Alicante el tráfico de una rica zona de terreno. Este es sin duda alguna el verdadero móvil de la Compañía que se concibe a la vez de aquella línea, realizara con la combinación que propone una ganancia que no niega, antes bien la reconoce explícitamente con franqueza y buena fé. En efecto: aun reducida la subvención del trayecto de Novelda a Murcia a la mitad de la que está asignada al de este punto a Albacete, como los gastos de construcción del primero respecto del segundo disminuirían en una proporción mucho mayor, reportaría por este concepto una ventaja considerable: aun sería mayor la que le ocasionaría el ahorro en los gastos de explotación proporcionado a la mayor longitud que se aprovecharía de la línea de Alicante donde este servicio se halla ya organizado y en disposición de atender con un pequeño aumento de coste al movimiento de la nueva línea.

También obtendría no escasa ganancia, y en esta parte su interés está en abierta oposición con el interés público, en el aumento de productos que le proporcionaría el inútil rodeo que se obligaría a dar a todos los viajeros y mercancías que circularan por el ramal de Novelda; rodeo que, como hemos demostrado, es mucho más largo de lo que la Compañía supone, y que constituiría una pérdida de algunos millones anuales para la comarca que ha de servir el ferro-carril, en beneficio exclusivamente de la Empresa explotadora.

Así no es extraño que esta, atenta solo, como es natural, al provecho de sus accionistas, proponga y trate por todos los medios que están a su alcance, de llevar a

cabo un negocio que para ella sería, en el triple concepto expresado, grandemente lucrativo, tanto como ruinoso para el Estado y para los pueblos interesados.

Al efecto presenta como argumento capital la economía de 46 millones de reales que en su concepto produce al Tesoro la sustitución de un camino por el otro, sin considerar que no merece tal notificación la supresión de una cantidad destinada a realizar un servicio público, cuando por su falta de inversión queda este desatendido ó imperfectamente cubierto. Economías de esta clase son muy fáciles de obtener, pero su adopción traería pérdidas positivas e irreparables para la Nación y descredito para el Gobierno. La verdadera economía consiste en gastar bien y de modo que los gastos sean reproductivos: así lo comprende por fortuna el país, y por eso marcha cada día con más aliento por la senda de las mejoras y de los adelantos.

Pero aun examinando en el terreno puramente mercantil la expresada cifra de 46 millones, veremos a lo que queda reducida. En primer lugar, si por efecto de las modificaciones arriba indicadas se acorta la distancia que media entre Albacete y Murcia en más de 10 kilómetros, está preciso rebajar la subvención correspondiente a estos, y los 46 millones bajarán por lo menos a 40. En segundo lugar, el exceso de coste que tendría por el ramal de Novelda el transporte del material que emplean el arsenal y la maestranza de artillería de Cartagena, se calcula por el Ingeniero Jefe de la provincia de Murcia en 800.000 rs. anuales, que capitalizados al 5 por 100, representan 16 millones; pero si se atiende al desarrollo que con la facilidad de las comunicaciones han de recibir estos establecimientos, no será exagerado traer subir esta cantidad al doble.

Teniendo en cuenta por otra parte las ventajas que proporcionarían al Estado el ferro-carril directo en la construcción de las maderas de sus montes y de azufre y pólvora de sus fábricas de Hellín y Murcia; bien puede asegurarse que, aun en el estrecho círculo del interés inmediato, la pretendida economía sería una real y positiva pérdida, no echando en olvido, al tratar la cuestión en este terreno, que la tercera parte de la subvención la abonan las provincias. En cuanto a estas, bien se extrae de ver por sus exposiciones que contribuyen con gusto a este desembolso, porque conocen sus verdaderos intereses, que serían gravemente lastimados si prevaleciera el pensamiento de la Compañía.

En atención a todo lo expuesto, esta Dirección no vacila en aconsejar a V. E. que se deseché la propuesta de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete a Cartagena, obligándola a cumplir su contrato, por el giro así de una parte el respeto a las leyes, y de la otra la guarda de los intereses públicos, objetos ambos confiados a la solicitud del Gobierno.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 28 de Junio de 1861.—Excmo. Sr.—José Francisco de Uria.—Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento.

NUMERO 1.

FERRO-CARRIL DIRECTO DE ALBACETE A MURCIA Y CARTAGENA.

Estado de la población y riqueza imponible servidas por esta línea.

PROVINCIAS.	Partidos judiciales.	AYUNTAMIENTOS.	Poblacion. Número de habitantes.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.	Riqueza imponible.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.
Albacete	Albacete	Albacete	46.607	46.607		3.555.495	3.555.495	
		Alcaraz	5.419			1.269.417		
	Chinchilla	Bogarra	2.148	7.567		120.626	4.690.043	
		Alcadozo	1.218			216.819		
		Chinchilla	6.044			1.075.824		
		Puente-Alamo	1.522			190.924		
		Peñas de San Pedro	3.417			611.374		
	Hellín	Pozoblanco	4.034			222.349		
		Pozo-Londo	2.787			518.778		
		Pozuelo	1.736			473.223		
		Albatana	960			104.840		
		Hellín	11.127			2.273.433		
	Yeso	Liétor	2.181			53.320		
		Ontur	1.473			189.556		
		Tobarra	6.142			1.184.609		
Ayba		1.571			243.721			
Elche de la Sierra		2.925			557.903			
Yecla	Ferz	985			254.571			
	Letúr	2.076			395.654			
	Molinicos	1.232			153.318			
	Nerpio	4.097			715.881			
	Yecla	1.819			320.844			
Murcia	Caravaca	Caravaca	3.614			1.163.000		
		Cebegín	14.326			3.217.831		
	Cartagena	Moratalá	8.710			1.850.000		
		Cartagena	10.319			2.093.000		
		Fuente-Alamo	59.618			3.820.000		
	Cieza	Abanilla	7.685			480.000		
		Abanilla	4.324			639.000		
		Abarán	2.652			367.000		
		Blanca	2.458			570.000		
		Cieza	9.516			1.702.000		
	Lorca	Fortuna	5.490			498.000		
		Ojos	950			162.000		
		Ricote	1.594			322.000		
		Uléa	788			169.000		
		Villanueva	806			191.000		
Mula	Águilas	8.449			576.000			
	Lorca	47.918			8.384.000			
	Albudeite	1.209			169.000			
	Alguazas	1.963			599.000			
	Archena	3.374			431.000			
Totana	Bullas	5.072			364.000			
	Campos	1.180			269.000			
	Ceñués	1.369			210.000			
	Cotillas	1.841			369.000			
	Lorquí	1.094			246.000			
Yecla	Molina	6.370			1.443.000			
	Mula	9.634			2.135.000			
	Piiego	2.879			302.000			
	Alcantarilla	4.083			476.000			
	Beniel	2.010			277.000			
Alicante	Murcia	89.314			14.987.000			
	Pacheco	7.181			860.000			
	San Javier	3.208			356.000			
	San Pedro de Pinatar	1.650			102.000			
	Aledo	1.485			139.000			
Orihuela	Alhama	5.763			1.220.000			
	Librilla	2.242			560.000			
	Mazarrón	8.086			619.000			
	Totana	8.765			1.079.000			
	Totana	26.341			4.138.000			
Alicante	Albatera	Jumilla	10.611			2.690.000		
		Albatera	3.253			311.700		
	Dolores	Almoradí	3.905			996.700		
		Benejúzar	4.620			228.300		
		Callosa de Segura	3.876			1.025.800		
		Catral	3.078			902.173		
		Cox	1.285			238.352		
	Elche	Daya nueva	472			99.200		
		Daya vieja	76			99.200		
		Dolores	3.476			589.200		
		Formentera	819			120.000		
		Granja de Rocamora	1.066			127.500		
	Elche	Guardamar	2.696			396.700		
		Puebla de Rocamora	238			74.256		
		Rafal	577			119.200		
Rojales		2.218			401.700			
San Felipe de Neri		497			92.500			
Novelda	San Fulgencio	866			194.200			
	Algorfa	241			65.800			
	Benferri	819			73.300			
	Benijófar	518			59.200			
	Bigastro	1.469			408.108			
Novelda	Jacarilla	402			430.700			
	Molins	321			73.300			
	Orihuela	23.826			5.410.000			
	Redován	1.459			105.880			
	San Miguel de Salinas	4.051			13.374			
Novelda	Torreveja	6.947			81.164			
	Alcantarilla	4.083			476.000			
	Beniel	2.010			277.000			
	Murcia	89.314			14.987.000			
	Pacheco	7.181			860.000			
Novelda	San Javier	3.208			356.000			
	San Pedro de Pinatar	1.650			102.000			
	Aledo	1.485			139.000			
	Alhama	5.763			1.220.000			
	Librilla	2.242			460.000			
Novelda	Mazarrón	8.086			640.000			
	Totana	8.765			1.079.000			
	Alcantarilla	4.083			476.000			
	Beniel	2.010			277.000			
	Murcia	89.314			14.987.000			
Novelda	Pacheco	7.181			860.000			
	San Javier	3.208			356.000			
	San Pedro de Pinatar	1.650			102.000			
	Aledo	1.485			139.000			
	Alhama	5.763			1.220.000			
Novelda	Librilla	2.242			460.000			
	Mazarrón	8.086			640.000			
	Totana	8.765			1.079.000			
	Alcantarilla	4.083			476.000			
	Beniel	2.010			277.000			
Novelda	Murcia	89.314			14.987.000			
	Pacheco	7.181			860.000			
	San Javier	3.208			356.000			
	San Pedro de Pinatar	1.650			102.000			
	Aledo	1.485			139.000			
Novelda	Alhama	5.763			1.220.000			
	Librilla	2.242			460.000			
	Mazarrón	8.086			640.000			
	Totana	8.765			1.079.000			
	Totana	26.341			4.138.000			
Alicante	Albatera	Jumilla	10.611			2.690.000		
		Albatera	3.253			311.700		
	Dolores	Almoradí	3.905			996.700		
		Benejúzar	4.620			228.300		
		Callosa de Segura	3.876			1.025.800		
		Catral	3.078			902.173		

FERRO-CARRIL DE ALBACETE A CARTAGENA.

Relacion de las exposiciones promovidas á consecuencia de la variacion de su trazado, propuesta por la compaña concesionaria.

EXPOSICIONES EN PRO DEL TRAZADO DIRECTO.

Table with columns: Provincias, Poblaciones, Exponentes, Número de habitantes, Riqueza, Número de firmas. Lists various provinces and their respective data.

EXPOSICIONES EN FAVOR DEL RAMAL DE NOVELDA.

Table with columns: Provincias, Poblaciones, Exponentes, Número de habitantes, Riqueza, Número de firmas. Lists provinces like Albatera and San Felipe.

Table with columns: Provincias, Poblaciones, Exponentes, Número de habitantes, Riqueza, Número de firmas. Lists provinces like Aspe y Hondon, Benefuzar, Benferri, etc.

RESUMEN.

Summary table with columns: Exposiciones en favor del trazado directo, Exposiciones en favor del ramal de Novelda, Diferencia en favor del trazado directo.

NUM. 4.

Comandancia de Ingenieros del arsenal de Marina.

Departamento de Cartagena.

Estado de la madera que se ha consumido en este arsenal desde 4.º de Junio del año anterior al 4.º de Junio del presente.

Table with columns: Clase de madera, Procedencias, Volumen consumido en codos cúbicos, Volumen que se necesita para la construcción de un navío en codos cúbicos, Volumen que se necesita para la construcción de una fragata en codos cúbicos, Precios medios en reales vellon.

NOTA. La pequeña cantidad de pino de Segura que aparece en este estado es debida á las dificultades que hoy existen de transporte, que hace su precio elevado y dificulta el tener piezas de determinada longitud; pero si este fuese más fácil, el pino de la abundante sierra de Segura seria empleado exclusivamente en este arsenal.

NUM. 5.

ARTILLERIA.—MAESTRANZA DEL SEGUNDO DEPARTAMENTO.—Noticia de las maderas de olmo y pino que se consumen al año en esta maestranza, con expresion de su volumen en codos, pesos totales, precio del codo puesto en estos talleres, coste del transporte por codo y kilómetro y su coste absoluto, formada para contestar á la comunicacion de ayer del Sr. Ingeniero de Caminos y Canales, Jefe de esta provincia.

Table with columns: Clases, Número de codos, Peso total en kilogramos, Coste aquí del codo, Coste del transporte por codo y kilómetro, Coste absoluto.

Cartagena 5 de Junio de 1861.—El Coronel Director, Ramon Nuñez de Harce.

NUM. 6.

ARTILLERIA.—MINAS DE AZUFRE DE HELLIN.—En contestacion á la comunicacion de V. S. de 4 del actual, tengo el gusto de manifestarle que en esta fabrica funcionan 10 hornos de azufre de primera y segunda ad fusion, y producen cada uno en los siete meses del año que dura la campaña unos 48.000 kilogramos; además hay dos hornos de retortas ó calderas de hierro colado que elaboran el azufre de comercio no tan puro, y producen cada una en dichos siete meses unos 92.000 kilogramos que comunmente se abastecen las fabricas de pólvora de Granada, de Ruidera, Villafeliche, Manresa y Murcia, que vienen á consumir cada año sobre 213.740 kilogramos; que segun la contrata de transportes se paga al contratista 20 céntos por arroba y legua; y finalmente que la industria privada no extrae de este establecimiento cantidad alguna de azufre porque no se presentan compradores. Añadiré á V. S. que no siempre funcionan todos los hornos á la vez como ha sucedido en la campaña de este año que acaba de terminar, en la que solo han marchado cuatro hornos de galera. Dios guarde á V. S. muchos años. Minas de Hellin 8 de Junio de 1861.—El Teniente Coronel Director, Gabriel Pellicer.—Sr. Jefe de Ingenieros de Obras públicas.

Direccion general de Correos.

Seccion 2.ª.—Negociado 1.ª.—Circular.

Prorogado por cuatro meses el plazo concedido para la duracion del servicio de la conduccion de la correspondencia entre la Peninsula y las islas de Cuba y Puerto-Rico, las expediciones sucesivas saldrán de Cádiz y la Habana, durante la próroga, los dias que á continuacion se expresan:

Table with columns: Salida de Cádiz, Id. de la Habana. Lists dates for August, September, October, November, December, and Enero.

Lo que comunico á V. para que lo ponga en conocimiento de quien corresponda, dando además á la noticia toda la publicidad posible. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 5 de Julio de 1861.—Mariano Lopez Roberts.—Sr. Administrador principal de Correos de....

ANUNCIOS OFICIALES.

Direccion general de Instruccion pública.

Negociado 4.ª.

Con esta fecha se manda expedir á favor de D. Enrique Felipe Alvarez un titulo duplicado de sanrador por habersele extraviado el que se le expidió en 18 de Diciembre de 1856, y se declara caducada.

Lo que se anuncia para los efectos del Real decreto de 27 de Mayo de 1855. Madrid 5 de Julio de 1861.—El Director general, Pedro Sabau.

Gobierno de la provincia de Madrid.

Secretaria.—Negociado 2.ª.

Se halla vacante, por defuncion del que la servia, la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Valverde, dotada con el sueldo anual de 1.460 rs., pagados de los fondos municipales.

Los aspirantes que á la cualidad de mayores de 25 años reúnan la necesaria aptitud, dirigirán sus solicitudes competentemente documentadas al Alcalde de aquel distrito, dentro del término de un mes, y empezará á contarse desde el dia que se publique por primera vez el presente anuncio en este periódico oficial; en la inteligencia de que será preferido el aspirante que reúna las circunstancias prevenidas en el Real decreto de 19 de Octubre de 1853. Madrid 3 de Julio de 1861.—El Marqués de la Vega de Armijo. 3510-4

Real Conservatorio de Música y Declamacion.

Debiendo proponer este Real Conservatorio al Gobierno de S. M. una terna para la provision de la plaza de Profesor supernumerario de armonia que se halla vacante, el Director y la Junta general de Profesores, á quienes por reglamento corresponde hacerla, han acordado convocar á oposicion á los que deseen ser propuestos para dicha plaza bajo las bases siguientes:

1.ª La dotacion de dicha plaza, segun plantilla, será la de 6.000 rs. anuales, y sus obligaciones las de la enseñanza diaria y demás que marca el reglamento á todos los Profesores.

2.ª Tendrán opcion á ser opositores todos los que sean españoles ó naturalizados en España, y no pasen de 50 años ni bajen de 20, para lo cual deberán presentar sus correspondientes solicitudes, acompañadas de las partidas de bautismo en la Secretaria del Conservatorio hasta el dia 31 del próximo mes de Agosto en que termina su admision.

Los ejercicios para la oposicion, que tendrán lugar en la primera quincena de Setiembre, comunicándose el dia en la Gaceta y en el Diario oficial de Avisos de Madrid, serán los siguientes:

- 1.ª Armonizar un boquete, poniendo las tres voces con las condiciones ordinarias.
2.ª Armonizar otro en que el tiple, sin dejar de ser armónico, tenga interés melódico.
3.ª Poner la armonia á una melodía.
4.ª Añadir las tres voces á un tiple dado.
5.ª Componer un bajo y una melodía con las condiciones que se designen.
6.ª Contestar á las observaciones que sobre los trabajos que hayan hecho los opositores les haga el tribunal.

7.ª Indicar los errores ó faltas que contengan los trabajos que para este objeto se les presenten.

8.ª Explicar una leccion sobre el punto que por suerte le correspondiera, y cuya duracion será de media hora. Los cinco primeros ejercicios deberán hacerse en completa incomunicacion en el término de 24 horas, y los restantes en el acto de la oposicion, que será pública.

La obra adoptada como texto para esta enseñanza es la Escuela de armonia de Estava, y en conformidad á los principios en ella establecidos, deberán hacerse todos los ejercicios. Madrid 30 de Junio de 1861.—El Secretario, Rafael Hernando. 4373-2

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Tribunal de Cuentas del Reino.—Secretaria general.—Negociado 2.ª.—Por el presente y en virtud de acuerdo del Ilmo. señor Ministro Jefe de la seccion sétima de este Tribunal, se cita, llama y emplaza por segunda y última vez á Vial, hijos y compañía, Comisionados principales que fueron del Crédito público de la provincia de Santander, cuyo paradero se ignora, á fin de que en el término de 30 dias, que empezará á contarse á los 10 de publicado este anuncio en la Gaceta, se presenten en esta Secretaria general por sí ó por medio de encargado á recoger y contestar los plegos de reparos ocurridos en el examen de las cuentas de Consolidacion del tercer año económico y de las de recaudo del Crédito público desde 1.º de Julio de 1853 á 9 de Marzo de 1854; en la inteligencia que de no verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar. Madrid 5 de Julio de 1861.—José Fallés. —1

SANTO DEL DIA. Santa Amalia y Rufina, hermanas, mártires. Cuarenta Horas en la parroquia de San José.

Table with columns: HORAS, Barómetro reducido á 0º, Temperatura en grados centígrados, Temperatura en grados centígrados, Direccion del viento, ESTADO DEL CIELO. Lists meteorological data for July 9, 1861.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS. Observaciones meteorológicas del dia 9 de Julio á las nueve de la mañana. (Las verificadas en España, á excepcion de las de Madrid y San Fernando, están hechas en las estaciones establecidas por la Junta de Estadística general del Reino.)

Table with columns: LOCALIDADES, Barómetro reducido á 0º, Temperatura, Direccion del viento, Estado del cielo, Estado de la mar. Lists telegraphic messages from various locations.

OBSERVATORIO IMPERIAL DE PARIS. LINEAS TELEGRÁFICAS DE FRANCIA. Estado atmosférico en varios puntos de Europa el dia 4 de Julio de 1861 á las siete de la mañana.

Table with columns: LOCALIDADES, Barómetro reducido á 0º, Temperatura en grados centígrados, Direccion del viento, ESTADO DEL CIELO. Lists atmospheric observations from various European locations.

Alcaldía-Corregimiento de Madrid. De los partes remitidos en este dia por la Intervencion de Arbitrios municipales, la del mercado de granos y nota de precios de artículos de consumo, resulta lo siguiente:

Table with columns: ENTRADO POR LAS PUERTAS EN EL DIA DE HOY, Precios de artículos al mayor y por menor en el dia de hoy. Lists market prices for various goods.

Jamon, de 97 á 406 rs. arroba, y de 38 á 46 cuartos libra. Aceite, de 64 á 66 rs. arroba, y de 20 á 22 cuartos libra. Vinagre, de 36 á 44 rs. arroba, y de 12 á 16 cuartos cuartillo.

Pan de dos libras de 44 á 43 cuartos. Garbanzos, de 34 á 44 rs. arroba, y de 10 á 16 cuartos libra. Judias, de 24 á 30 rs. arroba, y de 8 á 12 cuartos libra. Arroz, de 33 á 35 rs. arroba, y de 10 á 14 cuartos libra. Lentejas, de 46 á 48 rs. arroba, y de 7 á 8 cuartos libra. Carbon, de 7 á 8 rs. arroba. Jabon, de 58 á 60 rs. arroba, y de 20 á 22 cuartos libra. Patatas, de 6 á 8 rs. arroba, y de 3 á 3 1/2 cuartos libra.

PRECIOS DE GRANOS EN EL MERCADO DE HOY. Cobada nueva, de 21 á 22 rs. fanega. Idem añeja, de 23 á 24 rs. id. Algarroba, á 25 rs. id. Trigo vendido..... 4.48 fanegas. Quedan por vender..... 3.402. Precio máximo..... 55. Idem mínimo..... 48. Idem medio..... 50,76.

Lo que se anuncia al público para su inteligencia. Madrid 9 de Julio de 1861.—El Alcalde-Corregidor, Duque de Sesto. Bolsa de Madrid. Cotizacion del 9 de Julio de 1861 á las tres de la tarde. FONDOS PÚBLICOS. Títulos del 3 por 100 consolidado, publicado, 48-85 c; á plazo, 49 y 48-95 fin. cor. ó á vol. Idem del 3 por 100 diferido, publicado, 42-90. Deuda del personal, no publicado, 21-20 d. Acciones de carreteras, emision de 1.º de Abril de 1850, de 4.000 rs., 6 por 100 anual, id., 96 p. Idem de 2.000 rs., id., 96-50. Idem de 1.º de Junio de 1851, de 2.000 rs., id., 96. Idem de 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs., idem, par p.

Acciones de Obras públicas de 1.º de Julio de 1858, idem, 96-45. Idem del Canal de Isabel II, de 1.000 rs., 8 por 100 anual, id. 107-50 d. Obligaciones del Estado para subvenciones de ferrocarriles, publicado, 92-50 y 75. Acciones de la compañía metalúrgica de San Juan de Alcaráz, id., 50-50 d.

Table with columns: CAMBIOS. Lóndres á 90 dias fecha, 49-80 p. París á 8 dias vista, 5-18 p. Plazas del reino. Table with columns: Lugar, Beneficio, Daño, Beneficio. Lists exchange rates for various locations.

Table with columns: Lugar, Beneficio, Daño, Beneficio. Lists exchange rates for various locations like Lugo, Málaga, Murcia, etc.

Españoles..... 3 por 100 interior..... 46 7/8. Idem diferida..... 41 5/8. Amortizable..... 46 1/4. Consolidados..... 89 1/2 á 5/8.

Amberes 5 de Julio.—Interior, 46 5/8.—Diferida, 44 3/4. Amsterdam 4 de Julio.—Interior, 47 1/4.—Diferida, 42 5/16. Francfort 4 de Julio.—Interior, 46 5/8.—Diferida, 44 3/4. Lóndres 4 de Julio.—Interior, 50 3/16.

ESPECTACULOS.

CIRCO DE PAUL.—Direccion del Sr. Gaetano Ciniselli Caballero de S. M. el Rey Victor Manuel.—A las nueve de la noche.—Lucifer, caballo inglés, gran saltador.—Sorprensentes y extraordinariamente aplaudidos ejercicios de Los tres trapicos, por el Sr. Leopoldo Verreck, llamado El hombre volante, único competidor del célebre Leotard, de París.—La maja en Triana, por la Sra. Tampé.—Los hermanos Mariani y el famoso artista Leonard harán varios ejercicios. Véanse los programas para los demás pormenores de la funcion. CIRCO DE PAUL, calle de Recoletos.—A las nueve de la noche.—Los tres trapicos.—La batuta americana.—Gran cotillon á 16.—Mme. Adams, Mr. Frank Pastor, Sr. Julio Perez, y otros artistas repetirán sus aplaudidos ejercicios. Para los demás detalles véanse los programas y carteles. ELISEO MADRILEÑO, paseo de Recoletos.—Mañana á las ocho y media de la noche habrá gran funcion á la veneciana. La banda constará de 40 profesores para el baile, y de 16 la orquesta para el teatro.—Fuegos artificiales.—Nueva exposicion de cuadros disolventes.—La zarzuela en un acto, titulada Los dos ciegos.