SALE TODOS LOS DIAS,
Y SE SUSCRIBE EN MADRID
EN EL DESPACHO DE LA IMPRENTA NACIONAL,
Y EN LAS PROVINCIAS
EN TODAS LAS ADMINISTRACIONES DE CORREOS.

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

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

GACETA DE MADRID.

N.º 1863. LUNES 16 DE DICIEMBRE DE 1839. DIEZ CUARTOS.

PARTE OFICIAL.

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

EXPOSICIONES A S. M. LA REINA GOBERNADORA.

Señora: El ayuntamiento de la villa de Miajadas, que á pesar de que representa á sencillos labradores, no por eso ha dejado de enterarse de que se agitan algunos españoles por oponer obstáculos á la marcha del Gobierno, cree de su deber acudir al trono de V. M. manifestándole el profundo sentimiento que le ha ocasionado el conocimiento de tan poco meditadas tentativas. Cuando el ayuntamiento que suscribe está persuadido que el Gobierno de V. M. aspira á salvar íntegra la Constitucion del Estado, á conseguir la apetecida paz, y á asegurar el órden público, deber suyo es ofrecer á V. M. la expresion de su respeto y obediencia, y su franca y leal decision en ejecutar las órdenes que emanen del Ministerio, dirigidas todas á alcanzar aquellos objetos, por cuya consecucion la nacion entera no hay sacrificio que no haya prodigado.

Sírvase V. M. aceptar la manifestacion de los leales sentimientos del ayuntamiento de la referida villa de Miajadas, contando siempre con el amor, lealtad y respeto de todo este vecindario, de quien es fiel intérprete.

Dios guarde muchos años á V. M.=Fernando Sanchez.=Antonio Abis.=Miguel Redondo.=Pedro Calisto.=José Pintado.=Martin Aceros.=Manuel Luis del Corral, secretario.

Señora: El ayuntamiento constitucional de la villa de Tovarra á V. M. respetuosa y sumisamente expone ha visto con sumo placer la marcha enérgica y constitucional adoptada por el Gobierno de V. M. para vencer los grandes estorbos que se le presentan, y llevar adelante el grandioso proyecto de pacificacion felizmente comenzado, único capaz de hacer renazcan pronta y vigorosamente las fuentes de riqueza pública, y asegurar sólidamente el trono constitucional de la excelsa Hija de V. M., por cuyos preciosos objetos, que absorven toda la atencion y deseos de este numeroso vecindario, él y su municipalidad se ofrecen sumisos á prestar al Gobierno de V. M. cuantos recursos sean necesarios al logro de tan apetecidos fines.

Dios guarde la preciosa vida de V. M. dilatados años. Tovarra 7 de Diciembre de 1839.=A L. R. P. de V. M.=Leandro Ladron de Guevara.=Antonio Ochando Navarro.=Antonio Moreno Chullí.=Francisco Velasco.=Aquilino Esteve.=Luis Martinez y Gomez.=Pedro Martinez y Martinez.=Antonio Lorente.=Cristóbal García.=Fernando de Hadro Lorente, secretario interino.

Señora: El ayuntamiento constitucional de Carcelen, de la provincia de Albacete, puesto á los R. P. de V. M., ofrece sus respetos, y se congratula con las disposiciones adoptadas por V. M. en su Real decreto de 18 del pasado Noviembre, única medida que podia llenar los deseos de la España toda.

El ayuntamiento constitucional de Carcelen, faltaria á sus deberes si no dijese á V. M. que está pronto á obedecer y cumplir con toda exactitud cuanto V. M. ordene y mande.

Estos son los sentimientos del ayuntamiento y sus comiteutes, los que pagarán sus cargas públicas con todo placer y gusto, único medio de sostener el trono de vuestra excelsa Hija Doña Isabel II, la Constitucion, y acabar la guerra que nos devora.

Dígnese V. M. admitir esta franca y leal manifestacion del ayuntamiento.

Salas consistoriales de Carcelen 28 de Noviembre de 1839.=A L. R. P. de V. M.=Martin Dunte.=José Perez.=Juan Piquera.=Juan Gil Pardo.=Joaquin Ortiz.

Señora: El ayuntamiento constitucional de Pozo-Lorente no puede desoir los sinceros sentimientos de su corazon, y á nombre de los vecinos á quienes representa manifestarlos con sencillez á los pies del trono, protestando el amor mas puro hácia la augusta persona de V. M. y la de nuestra idolatrada y angelical Reina Doña Isabel II (Q. D. G.), asi como tambien la mas ciega y pronta obediencia á cuanto se les mande por su ilustrado Gobierno, á quien prestarán desde luego decidida y activa cooperacion, asegurando que no respiran otra cosa que patriotismo acendrado y adhesion constante á todo lo que se dirija á consolidar la libertad legal, único medio que afianzará un porvenir venturoso, despues de conseguir el mas completo triunfo contra los fieros y encarnizados enemigos que hace seis años nos devoran.

El Dios tres veces Santo conserve la preciosa é interesante vida de V. M. para bien de la nacion española. Sala capitular de Pozo-Lorente 6 de Diciembre de 1839.=Señora.=A L. R. P. de V. M.=Antonio Corredor, alcalde.=Pedro Cebrian, regidor primero.=Juan Monteagudo, regidor segundo.=José Jimenez Cuellar, Síndico.=Erancisco Félix Huerta, Secretario.

PARTE NO OFICIAL.

NOTICIAS EXTRANGERAS.

TURQUIA.

Constantinopla 18 de Noviembre.

Reschid-Bajá ha hecho remitir á las diferentes legaciones extrangeras un ejemplar del *Hatti Sheriff*, acompañándolo con una carta concebida en los términos siguientes:

"Tengo la honra de dirigiros la traduccion del *Hatti Sheriff* del domingo 3 de Noviembre en Hulhané. El Gobierno de S. A. espera que las Potencias amigas apreciarán el bien que debe resultar de estas instituciones á la humanidad y al imperio otomano, y que verán en ellas un nuevo motivo para estrechar mas y mas los vínculos que las unen con la Turquía."

Todos los embajadores se han apresurado á contestar felicitando al Gobierno por las reformas que acaba de hacer. Se ha notado particularmente la contestacion del embajador de Francia por ser la que manifestaba sentimientos mas benévolos. Despues de dar el parabien al Gobierno por la marcha que acaba de adoptar, y por la felicidad que las nuevas instituciones prometian á la Turquía; Mr. de Pontois ha manifestado que siendo la Francia un pais constitucional, no podia menos de ver con placer la Constitucion que S. A. acaba de otorgar á sus súbditos.

A las tres de la madrugada de hoy se ha prendido fuego en el barrio de Hop Hané, el cual ha devorado varias tiendas. El viento era muy fuerte, y el barrio todo entero peligraba, empezando ya á extenderse las llamas hácia el de Gálata. Los marinos franceses de la fragata *Belle Poule*, que manda el príncipe de Joinville, se han apresurado á acudir al lugar del incendio, y gracias á su pronto auxilio, se ha podido cortar el fuego, el cual habia empezado á la una y media por una tienda de pastelero, y habia devorado ya otras 50 tiendas. A las cuatro se habia dominado el fuego, y á las seis quedaba ya enteramente apagado. La fragata francesa habia desembarcado 200 hombres con dos bombas hidráulicas, el bergantin *Argus* 50 hombres y una bomba, y el vapor *Leonidas* 20 hombres y una bomba. El Ministro de la Guerra Halil-bajá se hallaba presente en el sitio del incendio, y los bomberos turcos estaban dirigidos por Reschid-Bey, jóven ingeniero turco que ha estudiado en el colegio militar de Metz, y que, segun dicen todos los oficiales franceses, ha dirigido los trabajos con mucha habilidad. (*Debats.*)

La escuadra francesa á las órdenes de los contra-almirantes Lalande y de la Susse estaba repartida el 19 de Noviembre del modo siguiente.

Los navíos *Jena*, *Montebello*, *Sancti Petri*, *Diademe* y *Genereux*, el bergantin *Comete*, la corbeta *Diligente*, y los vapores de guerra *Papin* y *Lavoisier* estaban fondeados en Ourlac, en donde se hallaban igualmente los dos almirantes. Los navios *Triton*, *Júpiter*, *Hercule* y *Trident*, con el bergantin *Bougainville* estaban en Smirna. El bergantin *Mésange* en la embocadura de los Dardanelos, y la corbeta *Brillante* en las costas de Siria. La escuadra ha estado cruzando entre Metelin y Scio hasta el 15 de Noviembre haciendo evoluciones y ejercicio de cañon, y ha tomado cuarteles de invierno en cuanto ha recibido las órdenes de Francia que le trajo el *Papin*. El *Triton* y la *Cométe* van á regresar á Tolon.

La escuadra inglesa mandada por el almirante sir Roberto Stopford se hallaba repartida del modo que sigue en dicho dia 19 de Noviembre.

En el fondeadero de Ourlac con el almirante se hallaban los navíos *Princess Charlotte*, *Rodney*, *Asia*, *Pembroke*, *Bellerophon*, *Vanguard*, *Bembow*, *Bellisse* y *Talavera*, la corbeta *Tyne* y el barco de vapor *Radamanthus*. En Malta estaba el navío *Minden*; en Smirna los navíos *Ganges* y *Porverful*. Las corbetas *Didon* y *Hazard* cruzaban entre Miconis y Naxos, y la corbeta *Carysford* estaba en las costas de Siria. Se creia que algunos navíos de los que estaban en Ourlac irian muy pronto á Malta. El *Minden* y el *Pembroke* deben regresar á Inglaterra, lo cual reducirá á diez el número de navíos de la escuadra inglesa.

La division austriaca mandada por el contra-almirante Bandiera estaba toda reunida en Smirna, excepto una corbeta que se halla en Siria. Dicha division se compone de la fragata *Medea*, de la *Guerrera*, de una corbeta, de dos bergantines, una goleta y un barco de vapor.

DINAMARCA.

Copenhague 26 de Noviembre.

El 31 de Julio de 1790 se casó el Rey con la Reina actual. El 31 de Julio de 1815 fueron coronados SS. MM. El 31 de Julio de 1840 cumplen los dos ilustres cónyuges 50 años.

La nacion danesa espera con impaciencia esta tierna ceremonia, á la cual da gran precio la popularidad del Soberano. El Rey, que padecia algunos dias há del pecho, está mucho mejor. El Príncipe Cristian se halla indispuesto.

(*G. d'Augsburg.*)

FRANCIA.

Paris 8 de Diciembre.

Bolsa del 5. Cinco por 100 consolidado, 112 fr. 30 c.
Tres por 100 id., 80 fr. 80 c.
Fondos españoles: deuda activa, 26⅛.
Pasiva, 6¼.
Tres por 100 portugués, 24.

Despacho telegráfico.

El general comandante de la 8.ª division militar al Ministro de la Guerra.

Marsella 6 de Diciembre á mediodia.=El regimiento 58 de línea se ha embarcado hoy en Tolon á bordo del *Neptuno* y del *Argel*. (*Debats.*)

El mariscal Soult tenia intencion de enviar su ayudante de campo á Argel para establecer alli comunicaciones directas con el mariscal Valée. El referido ayudante ha salido para su mision hace dos dias.

Entre los regimientos que deben enviarse á Africa, se cita el 20, que se halla de guarnicion en Lorient; para su trasporte se aprovechará el buque que aquel puerto debe suministrar en la formacion de la escuadra de reserva. Como Brest tiene tambien disponibles dos buques para este objeto, es probable que se embarcarán en ellos igualmente tropas.

Se habla tambien de enviar caballería ligera á Africa; los regimientos que deben dar los 12 escuadrones que se embarcarán son, segun se dice, los 2.º, 7.º, 9.º, 11.º de cazadores, y el 5.º y 6.º de húsares.

Todavía no se ha designado el puerto donde debe embarcarse la caballería. (*Commerce.*)

Escriben de Viena á la *Gaceta de Carlsruhe*:

Preténdese que la duquesa de Berry ha escrito á una dama de alto rango que habiendo llegado su hijo á la mayor edad, no tenia ya necesidad de vivir bajo tutela. El conde de Montbel ha ido á Roma para exponer al Duque de Burdeos que debe obediencia al Duque de Angulema, como al gefe de la familia. Se dice que la Duquesa de Berry no ha querido volver á Gratz para evitar toda explicacion. (*Id.*)

S. E. Nourri-Effendi, embajador de la sublime Puerta en Paris, debia llegar á Marsella en el paquebote *Tancrede*; pero una indisposicion le ha obligado á desembarcar en Livourne, desde donde irá á Paris por tierra. Su comitiva y bagajes han llegado ayer á Marsella. *Temps.*)

El *Artiste* anuncia que en un antiguo castillo de Normandía se han descubierto varias cartas autógrafas de Santiago Rousseau dirigidas á la marquesa de Verderlin, las cuales llenarán un gran vacío en las célebres *confesiones* de aquel filósofo.

Una carta de Roma, inserta en la *Gaceta de Leipsick*, dice que se espera dentro de muy breve tiempo en Italia á Mr. de Chateaubriand, el cual se propone tener una entrevista con el duque de Burdeos.

NOTICIAS NACIONALES.

Cuartel general de Teruel 28 de Noviembre.

Nos trasladamos de Fortanete á Camarillas por no poder subsistir alli á causa del infame tiempo que hacia imposible la conduccion de víveres desde aqui. En el último punto se ha establecido el general, y las tropas en los inmediatos, donde regularmente pasaremos el invierno. Antes de ayer llegamos á esta solo el cuartel general, por creerse que la faccion habia movido hácia este pais por Rubielos; pero habiendo salido falsa é insignificante la noticia, probablemente regresaremos mañana á nuestro canton. Aqui sufrimos y trabajamos, mientras en los cafes y chimeneas se nos tacha de holgazanes, ineptos, malos patriotas &c.; pero nosotros nos reimos de las bachillerías, y despreciamos altamente, y no tardará el ejército en darlo á entender.

Con las noticias de Cataluña estamos muy contentos, y hay esperanzas de pronto término, y mas al entrar la primavera que empezaremos á palos.

La faccion al rededor de Cantavieja, y el duque en el Mas de las Matas: va á haber cange general de prisioneros.

(*D. M. de V.*)

Barcelona 3 de Diciembre.

Con el yach de recreo Antilope llegó hace tres dias á este puerto la familia de Lord Londonderry. Venia asociado con dicho buque otro yacht, en el cual viajaba Lord Wilson y su familia, pero fue separado de él por el último temporal, y no ha llegado á este puerto hasta el dia de ayer. (*G. N.*)

Liria 4 de Diciembre.

Remito á V. el diario de operaciones y movimientos de esta division desde el 29 próximo pasado hasta el dia de la fecha.

Dia 29. Salió para Chelva con la primera brigada conduciendo un convoy de víveres para los fuertes de Domeño y Chelva; en el primero estaba la segunda brigada al mando del teniente coronel D. Pascual Sanz, quien con su actividad ha puesto aquel punto en pocos dias en estado de defensa. En el segundo estaba el coronel de Saboya con la tercera brigada, donde pernoctamos, sufriendo en aquella tarde un grande aguacero, acompañado de viento fuerte que incomodaba extraordinamente.

Dia 30. Se reunió la brigada Sanz quedando en Domeño cuatro compañías de Saboya protegiendo los trabajos. Permaneció en Chelva esta fuerza hasta recibir cuatro raciones para ponerse al nivel de las demas tropas de la division: á las doce salió el general Azpiroz con los batallones 6.° ligero, Almansa, Ceuta, Reina Gobernadora, provincial de Leon, una batería de obuses, y el regimiento del Rey y 4.° ligero de caballería, con direccion á Titaguas, donde se hallaban cuatro compañías facciosas y 160 caballos, los que tan luego como avistaron nuestras tropas tomaron posicion en una sierra que domina el pueblo, desde donde hicieron algunas descargas á nuestros cazadores, y abandonando en seguida la posicion que ocupaban; no habiendo ocurrido por nuestra parte mas desgracia que la de un soldado herido y otro contuso. Se les hizo un prisionero con caballo, armas y montura; se pasó uno que decia ser de la compañía de granaderos del Turia, y se rescataron dos presos que tenian de Villanueva de la Jara.

Dia 1.° Retrocedió la division á Chelva.

Dia 2. El general Azpiroz dió sus disposiciones, y salió la partida franca al mando de su comandante Melchor para el vado de Moya, donde apresó á un titulado oficial del Pimentero, y su asistente.

Dia 3. Emprendió el movimiento la division á Liria, donde permanece. (*D. M. de V.*)

La-Llosa 4 de Diciembre.

Esta noche ha pernoctado en Almenara el Sr. comandante general de esta provincia D. Francisco Javier Saravia, que va recorriendo los pueblos de la misma para ver si se han llevado á efecto las órdenes para la expulsion de las familias de los facciosos, y retirado los ganados á las líneas demarcadas para evitar que sean presa del enemigo. Dicho Sr. comandante general ha recorrido estos dias pasados las plazas de su distrito, que lo son Nules, Almenara, Segorbe, Jérica, Caudiel, Villafamés y la invicta Lucena, y solo le faltan revistar Peñíscola y Vinaroz. Es incansable en el cumplimiento de sus deberes, y por lo mismo es apreciado de todos. (*Id.*)

Valencia 7 de Diciembre.

Presidio correccional de Valencia.=En dos ocasiones hemos visitado el presidio correccional de esta plaza sito en el ex-convento de S. Agustin, y en ambas, en especial la última, nos hemos dado el parabien de poseer nuestra ciudad un establecimiento, que si bien no iguale á los de los Estados-Unidos, Bélgica y Holanda, no tardará en anivelarse á ellos, y desde luego casi podemos asegurar es el primero en su clase que tiene la nacion.

El único distintivo que sirve á manifestar su destino es el letrero colocado sobre la puerta que da á la calle de Gracia, sin el cual dificilmente concebiria el que entrase por primera vez el verdadero objeto del establecimiento. De todo tiene menos de presidio, segun la idea que esta palabra hace formar. Un local espacioso, desahogado, con libre circulacion de aires, hermosas vistas á la deliciosa llanura del Sur de la ciudad, limpieza, aseo, y hasta lujo, es lo que aparece en esta mansion, destinada á hacer expiar los crímenes, y guardar los delincuentes.

Prolijo seria detenernos en la enumeracion de cuanto bueno y útil hemos visto, pues requeriria mayor espacio y mas de un artículo; pero debemos al mérito del establecimiento una excitacion de la curiosidad pública, á fin de que los patriotas y amantes de la humanidad y de sus progresos morales pasen á examinarlo con ojos mas perspicaces y filosóficos que los nuestros, y puedan contribuir con mayores elementos de sabiduría y experiencia á elevarlo á la brillante categoría de un establecimiento penal de las naciones mas ilustradas del mundo.

El pensamiento que domina en el presidio correccional es hacer amable el trabajo y aborrecible la ociosidad. En las paredes de las cuadras sobre la puerta de varias oficinas se ven escritas breves máximas morales en verso para ayudar con la rima al esfuerzo de la memoria, todas alusivas al estado en que se considera á sus habitantes, acostumbrándolos á empaparse insensiblemente de útiles verdades, cuyo fruto no debe tardar en aparecer. Y realmente será asi, pues la vista de aquellos hombres trabajando tranquila y modestamente en sus respectivos oficios en los locales respectivos, su aspecto pacífico y humilde, y el silencio y quietud que reina en aquellos corredores, sugiere mas bien la idea de un colegio de educacion el mas bien montado, que el de una reunion de criminales heridos con la espada de la ley, y sufriendo el castigo de sus delitos.

Alli se trabaja de todos oficios, y los productos elaborados por los presidiarios nada dejan que desear. Los oficinas son capaces y desahogadas; en una palabra, pasea uno la casa sin acordarse donde está, encontrando á cada paso que admirar y elogiar.

Pero si cada cosa de por sí era acreedora á mencion honorífica, hay dos que seria injusticia pasar en silencio, la escuela para muchachos y la enfermería. La primera sirve para aquellos desgraciados que, nacidos en la miseria y abandono, vejetan vergonzosamente en la inmoralidad y corrupcion para terminar en el crímen y en el cadalso. Alli son recogidos, y se les proporciona el aprendizaje de un oficio; se les enseña á leer, escribir, principios de aritmética, elementos de historia, geografia &c. Hemos recorrido los cartapacios, y en muchos advertido adelantos notables y bella forma de letra en el corto espacio de dos meses, que fecha la apertura de la escuela. Las mesas, bancos, adornos y demas respiran limpieza y gusto, y nos prometemos grandes ventajas de esta adicion á las oficinas del establecimiento.

La enfermería es una crugía de salas en perspectiva que se comunican por medio de arcos. Las camas completas y aseadas con sus cubiertas de indiana, en cuya simetría descansa la vista y se alegra, sobre todo notando el desahogo, ventilacion y la ausencia de miasmas, efecto casi inevitable de la reunion de muchos enfermos. La botica bien surtida con su correspondiente elaboratorio.

Recientemente se ha habilitado la capilla en lo que fue sacristía del convento, y en ella un magnífico altar de jaspes, que lo era de la iglesia del Temple. El local es hermoso y hasta magnífico, y sus adornos dignos de su sagrado destino.

La disciplina que reina en la casa es severa, sin ser opresiva. Se observa el reglamento prescrito; pero apenas hay que recurrir á medidas de rigor para castigar infracciones; pues obra tanto, aun en las imaginaciones mas depravadas, el aspecto de recogimiento y circunspeccion que reina en la casa, que involuntariamente se sujetan, al principio por novedad y fuerza, y luego por conviccion; y si alguno mas reacio y endurecido resiste á las hondas impresiones de la entrada, y trata de alterar el órden, no encuentra simpatías ni apoyo; y asi se verifica que una reunion de hombres terribles bajo otros respectos no necesita de la vigilancia de fuerza armada, y solo obedece al freno de la disciplina establecida y constantemente observada. Con esto, con las prácticas de la religion, y con las exhortaciones morales que se hacen á los detenidos, se advierten mejoras extraordinarias, y podemos asegurarlas mayores, si el presidio correccional llega al grado de perfeccion de que es susceptible.

Estas mejoras, asi como el planteo del establecimiento, son debidas al celo y constancia del comandante D. Manuel Montesinos y del mayor D. Tomas Martin, á quienes seríamos injustos si no tributásemos el elogio merecido, esperando que dentro de poco el presidio correccional de Valencia, que solo tiene de presidio el nombre, podrá alternar con los mas grandes é ilustrados establecimientos penales del mundo civilizado.

(*Idem.*)

MADRID 15 DE DICIEMBRE.

Del puerto de Plimouth y su famoso paramar.

Plimouth, puerto famoso de Inglaterra para la marina Real, está situado entre los estuarios de los rios Tamar y Plym, y ha tomado su nombre de este último, aunque muy inconsiderable. Su latitud es 50° 22′ N. y 4° 7′ longitud O. de Lóndres. Plimouth hasta 1400 no era mas de un pueblecillo de pescadores, habiéndose levantado gradualmente hasta ser ahora de considerable importancia. Se compone de tres pueblos antiguamente separados, Plimouth, Stonehouse, y Plimouth Docks, ahora llamado Devonport; los tres pueblos reunidos contienen 750 habitantes.

Desde la paz en 1815 Plimouth ha mejorado considerablemente en edificios públicos y casas particulares, habiéndose introducido mucho gusto en la arquitectura. La fonda Real y el teatro forman un edificio de gran magnitud y hermosura. El frente del norte tiene 300 pies, con un magnífico pórtico de ocho columnas jónicas en el centro; otro pórtico de las mismas proporciones, aunque de dimensiones menores, adorna el lado de oriente. Un soberbio salon de baile y para banquetes, adornado con columnas corintias, forma parte del edificio; y la parte occidental está ocupada por el teatro, el mas hermoso de todo el reino, excepto los dos grandes de la metrópoli.

La biblioteca pública es otro edificio espacioso y elegante, asi como el ateneo, dedicado enteramente á juntas literarias. Hay una lonja bien situada junto á la aduana; pero no hay comercio casi ninguno, excepto algunos barcos de cabotaje; se pasan años sin entrar en Plimouth un barco extrangero, y en Setiembre último, cuando visitamos aquel puerto, no habia mas de una fragata mercante de 160 toneladas procedente de la isla Mauricio. Los buques de comercio estan en un puerto pequeño llamado Sutton, rodeado con un muelle como un dique; pero á un lado, en la boca del Plym, hay un fondeadero llamado Catioater, donde pueden estar 10 barcos grandes con seguridad.

Los establecimientos públicos mas principales de Plymouth son el hospital naval y los cuarteles Reales de marina; los primeros estan situados en una hermosa colina, y contienen un área de 30 fanegadas de tierra, con hermosas praderías para ejercicio de los convalecientes.

Se compone el hospital de 10 edificios, formando un espacioso cuadrángulo con 1,200 camas, administrado todo con tanta perfeccion, que es asunto de admiracion para los que visitan aquel establecimiento. Segun los libros de registro, entraron en este hospital desde Enero de 1800 hasta el mismo mes de 1815 no menos de 48,452 marineros. El cuartel se compone de muchas piezas, una de ellas, llamado salon largo, puede contener 900 hombres. Pero los edificios mas considerables de Plymouth son los diques.

Este inmenso establecimiento comenzó en el reinado de Guillelmo III, y desde entonces se ha ido mejorando cada vez mas. Está situado en la parte del puerto, llamada desde estos últimos diez años, por cédula Real, Devonport, con representacion en el Parlamento distinta de Plymouth. Los diques, que ocupan 80 fanegadas de tierra, estan á la orilla del vasto canal Hamoaze, y separados del pueblo por una alta muralla. El dique nuevo no tiene techo, siendo algunas veces necesario que entren en él navíos con toda su arboladura. Tiene 264 pies castellanos de largo, 93 de ancho, y 31 de hondo; es el mayor de Inglaterra. El dique doble es tambien objeto de mucho interés; y se llama doble, por haber dos en línea recta. El interior tiene compuertas, de modo que puede entrar en él ó salir un navío sin interrumpir las operaciones del primero. Hay cuatro diques cubiertos con techos inmensos, y muchísimas ventanas en ellos.

El lugar para la construccion de las partes de un barco es una de las partes mas interesantes, y está dividido en tres piezas con larguísimos techos construidos sobre un principio de carpintería llamado de *balance*, siendo los mejores modelos de construccion en el ramo de marina que se conocen en el mundo. Estos inmensos edificios, no solo protejen á los trabajadores de la inclemencia del tiempo, mas contribuyen mucho á la preservacion de las maderas.

La multitud de oficinas para los diferentes trabajos, el almacen de jarcias, el de velámen, y los inmensos corredores de pertrechos, admiran á los extrangeros. Las dos fábricas de cables estan construidas sobre un plan de la mayor seguridad, no habiendo mas material empleado que piedra y hierro, de modo que los postes, las vigas y alfangías son de hierro colado, y los suelos de piedra.

Cada fábrica tiene 1300 pies de largo, y en ellas se hacen los cables para los navíos de 120 cañones, de las dimensiones de 220 varas de largo y de un grosor inmenso. El almacen de palos, masteleros y vergas es tambien de una extension considerable, conteniendo un gran número de aquellos maderos enormes prontos para ser empleados.

La herrería es un edificio espacioso de 180 pies de largo por 150 de ancho. Las operaciones que se hacen alli son verdaderamente terríficas. Cuarenta y ocho fraguas suelen estar á la vez arrojando volúmenes inmensos de fuego y humo, mientras que por todas partes corren las centellas que despide el hierro golpeado con poderosos martillos. Algunas veces se requieren masas de hierro que no pueden manejar los hombres sin la ayuda del arte; una de ellas, llamada Hércules, tiene ocho quintales de metal, y suspendida de cuerdas sobre poleas, desciende perpendicularmente sobre la masa encandecida, para darle la forma requerida, con tan terrible efecto que haria estremecer al mismo Vulcano.

El comisionado superintendente y los oficiales principales del establecimiento residen en una hermosa hilera de casas de varios tamaños, y rodeadas de jardines, viéndose por todas partes ornamentos de trofeos navales. El número de artífices varía segun requiere el estado de la marina, y regularmente puede computarse en 30.

A la extremidad de estos diques, pero separada, está la armería y el muelle de los cañones; la primera no tiene cosa de particular, conteniendo no mas de 20 á 250 fusiles con sus apendencias para la tropa de marina; pero la vista de 6 á 80 cañones y carronadas, de calibre de 12 á 72, es ciertamente sorprendente aun para los que estan acostumbrados á ver fundiciones, y no menos los montes de balas que ocupan el espacio entre los dos establecimientos.

El hamoaze que rodea los diques y Devonport es un espacio de mar á la boca del rio Tamar, de mas de una legua de largo, y poco mas de un cuarto de ancho, donde estan fondeados sin aparejos y cubiertos con tablas los mayores navíos de la Marina, casi todos de tres puentes. Es un fondeadero tan seguro y resguardado de todos vientos, por estar tan adentro del puerto, que un navío desarmado no requiere mas de media docena de hombres para su cuidado.

El Paramar ó Breakwater. El puerto exterior de Plymouth, defendido por tierra con una ciudadela y varios castillos en puntas é islas, estaba expuesto á los vientos sures, que embravecian la mar á punto de no poder mantenerse alli los buques de guerra, y por consiguiente no hallaba proteccion la gran escuadra destinada á bloquear el puerto de Brest. Esta circunstancia sugirió la idea de hacer la boca de Plymouth un puerto seguro por medio de un paramar llamado por los ingleses *Breakwater*, literalmente *rompemar*. El almirante lord Jervis, conde de San Vicente, propuso el plan en 1806 al lord Grey, primer lord del almirantazgo; y aprobado, fueron comisionados por el Gobierno los ingenieros Rennie y Whidbey para examinar el fondo y plantificar la obra; pero á causa de las repetidas mudanzas de ministerio, quedó la idea abandonada hasta 1811, cuando Mr. Yorke, presidente entonces del Almirantazgo, resolvió su inmediata ejecucion.

La eleccion y situacion de los materiales para la construccion de una obra tan gigantesca fue el primer objeto de consideracion. El modo mas practicable de todos los propuestos fue echar inmensos peñascos en la línea intentada para la fundacion del paramar, dejando que hallasen su base y asumiesen su posicion por la gravedad, y que peñascos irregulares de una á dos toneladas de peso serian suficientemente pesados para resistir la accion de un mar tempestuoso. Esto no era ciertamente idea nueva, porque mas de 10 años antes se habia hecho el famoso muelle de Tarragona sobre este principio del mismo modo y con feliz éxito. Las inmensas canteras de piedra caliza que se hallan casi á la orilla del *Catwater*, que mencionamos

antes, prometian cantos y peñas de mas peso que se habia supuesto, con la ventaja de poder embarcarlas con facilidad por estar junto á la orilla y en un paraje tan resguardado de todos vientos.

Nombrado Mr. Whidbey superintendente, se abrió la primera cantera en 7 de Agosto de 1812, y cinco dias despues fue arrojada al fondo en el lugar destinado la primera piedra como la fundamental del paramar con la aclamacion y vivas de un gran concurso en botes y en las orillas inmediatas. Tal fue la actividad de los trabajos y el arreglo en su direccion, que en 31 de Marzo 1813 en la bajamar de la marea equinocial se descubrió el paramar. Desde aquel tiempo fue avanzando progresivamente este monumento soberbio de la actividad inglesa, el mayor en la Gran Bretaña y el segundo en Europa.

Una breve descripcion del modo de sacar las piedras de las canteras, conducirlas á la orilla del mar, embarcarlas y desembarcarlas en el sitio del paramar, no dejará de ser agradable á nuestros lectores, porque es digna de la atencion de los mecánicos. Las colinas de donde se sacaron las piedras estan á orillas del rio Plym, en el interior del puerto, y una legua distante del sitio del paramar. Se cortaron las canteras hácia abajo con secciones casi verticales, por ser mas fácil cortar las piedras en esta direccion que horizontalmente. Las piedras mas grandes fueron reservadas para la parte alta y exterior de la obra, y los peñascos mas irregulares para el fondo ó cimiento.

"Al pie de cada seccion ó cantera, dice Mr. Dupin en su relacion de esta obra, se puso una fila de fuertes gruas sobre un piso sólido, cuyas cabezas daban vuelta sobre un collar de hierro, con varias argollas para suspender las cadenas, cuatro ó cinco en número; unas bajando para asegurarlas á la tierra, y otras ascendiendo para asegurarlas á lo mas alto de la cantera. A proporcion que la excavacion avanzaba, se alteraban los puntos de amarre de las cadenas, y se extendia la línea de gruas. De modo que las piedras separadas con los barrenos de pólvora, y que los trabajadores empujaban abajo, eran cogidas por una ú otra máquina. Cada grua era movida por medio de un doble mango, cuyo eje tiene un piñon que mueve á una rueda dentada, y esta obra sobre el piñon de un cilindro, en el que se envuelve y desenvuelve la cadena por medio del peso suspendido. Dos hombres bastan para cada grua, uno para eslabonar las dos puntas de cadena alrededor del peñasco que se ha de levantar, y el otro para volver el mango. Luego que la piedra está suelta de las demas, el trabajador que asegura la cadena la empuja con las manos, lo que basta para que la grua dé vuelta hasta que el peñasco esté perpendicularmente sobre el carromato. Cargados asi cuatro ó mas carromatos, son tirados por los carriles de hierro á los diferentes puntos del embarque en el muelle hecho para el intento.

»En frente de cada punto de embarque hay una viga muy fuerte asegurada en el suelo. Perpendiculares á esta hay otras dos vigas en línea con los carriles, aseguradas con gruesos goznes en frente de la viga inmovible. Las acanaladuras de los carriles continúan sobre estas dos vigas, que pueden levantarse ó bajarse, segun es necesario. Los extremos ó puntas libres de estas dos vigas descansan sobre una porta espaciosa en la popa del barco que se intenta cargar, sin separarse con lo alto ni lo bajo de la marea, aunque varíe la inclinacion. Las barcas empleadas para conducir las piedras no tienen mas de un puente, por el que corren dos pares de carriles de hierro de popa á proa, uno por babor y otro por estribor. En medio de la embarcacion hay un cabrestante horizontal, con el que se tira de los carros cargados con la piedra desde la tierra al lugar que han de ocupar á bordo, puestos en filas.

»Claro está que para impedir que el barco se ladée durante la carga, se pone un carro á un lado y otro alternativamente al otro lado, pues de otro modo la operacion seria, no solo dificil, mas peligrosa. De este modo se mueven todos los carros con peñascos de 50 á 100 quintales, y se ponen á bordo en el espacio de 50 minutos, cosa verdaderamente admirable. El número de carros en cada barco es de 16 á 20: la carga nunca es menos de 60 toneladas, lo que se regula por las escalas que tiene en la proa y en la popa, como la medida de los calados en otras embarcaciones.

»El estruendo causado por la explosion de los barrenos, las masas enormes de piedra que desquician de la cantera, la línea de gruas y su simultánea maquinaria, el movimiento de los pesados carros, y el modo de colocarlos en los barcos, todo esto presenta al aficionado á las grandes obras del arte uno de los mas grandes espectáculos que pueden imaginarse."

Tal es la descripcion de este celebrado ingeniero frances, que fue expresamente á Plimouth á ver la faena de sacar y conducir aquellos peñascos inmensos al paraje donde se habian de botar al mar.

El paramar fue construido con demasiada celeridad, particularmente la parte alta ó exterior, y no se podia juzgar de su firmeza hasta que hubiese un fuerte temporal para comparar el ímpetu del elemento con la resistencia del arte humano. Esto ocurrió en 19 de Enero de 1817 cuando ocurrió un vendaval sin igual en la memoria de los mas ancianos habitantes de Plimouth. Dos barcos de guerra que estaban fondeados en el puerto, pero fuera de la proteccion del paramar, fueron llevados á la costa, y hechos pedazos, mientras que un barco grande cargado de carbon, que estaba abrigado con el paramar, se mantuvo en comparativa serenidad sin sufrir daño alguno. Pasado el huracan, se halló que una porcion de la capa exterior de cantos, como 200 varas de largo y 30 de ancho, habian sido arrojados al lado interior del puerto. Desde aquel tiempo ha resistido los efectos de 20 inviernos, y resistirá probablemente los esfuerzos de 20 veces otros 20.

Obtenidos los deseados efectos del paramar para todo intento, se ha ido trabajando la obra exterior despacio y con mayor firmeza, y aun todavía falta como 200 varas por la punta de Oeste.

Los cantos son de dos varas de largo, vara y cuarta de ancho, y vara y media de profundidad: es una piedra caliza muy pesada, y vareteada con mucha variedad: toma un buen pulimento, y en el paramar hay varias personas vendiendo ornamentos fabricados de ella. La primera máquina á la izquierda es una grua con la que se levantan y arriman á la obra los cantos; y en la superficie ya acabada hay otra grua, junto á la hilera que se va formando. Con esta máquina se suspende la piedra, aunque sea de 100 quintales de peso; y como la grua da vuelta con tanta facilidad, se arrima el canto por un lado ó por otro hasta que ajusta, y entonces se calza mas ó menos para que quede igual con sus inmediatos. Estando á satisfaccion del capataz, manda suspender el canto con la grua, manteniéndolo como una vara retirado; entre tanto los trabajadores vacian un barril de cemento, como un yeso negruzco, y mezclándolo con agua, lo toman de priesa los albañiles para hacer la cama y cubrir las superficies de los cantos inmediatos; y moviendo la grua, se deja bajar perpendicularmente á ocupar su lugar, quedando tan fuertemente unido con sus vecinos, que forman una sola masa. De este modo se trabaja la capa exterior del paramar, en sus dos inclinaciones, desde la raya de la marea mas baja hasta la superficie horizontal sobre el punto de la mas alta marea. A la otra extremidad hay otras gruas para la fábrica de un fanal, siendo por aquel lado la entrada principal á la bahía.

El pueblecito que está al frente en la costa es Edgecumbe, y el monte que le domina es el Mount Edgecumbe, cuya situacion y frondosidad son muy admiradas de los ingleses.

Concluiremos diciendo, aunque inútilmente para los entendidos, que todos los empleados en las obras del paramar viven en un barco fondeado alli junto; porque distando cerca de legua y media del pueblo y de sus casas, no podrian ir y venir á la faena; pero van el sábado al pueblo y vuelven el lunes.

(*El I.*)

Noticia publicada por Mr. Labat, ex-cirujano del virey de Egipto, sobre el camino de la India por el Egipto y el mar Rojo, considerado bajo el punto de vista de la cuestion de Oriente.

Los intereses políticos y mercantiles de la Francia estan tan íntimamente ligados á los de Egipto, que no es fácil profundizar bastantemente las diversas cuestiones que tienen relacion para lo venidero con este último. Colocado en los confines del Africa y del Asia, bañado por una parte por el mar Rojo, que no es mas que una prolongacion del Océano indio, y por la otra por el Mediterráneo, parece haber sido destinado por su admirable posicion geográfica para regir los destinos de todo el continente. Asi es que vemos á todos los conquistadores de todas las épocas dirigir su ambicion hácia esta tierra privilegiada como punto céntrico de una monarquía universal. Sesostris, dueño del Egipto, marcha á la conquista del Asia, del Africa y de la Europa oriental. Alejandro, vencedor de la Grecia y del Asia, se apodera del Egipto con el intento de hacer de él el centro del comercio de todos los pueblos. César y Pompeyo, Antonio y Augusto, se disputan igualmente la rica posesion del Egipto, siendo para ellos el campo de batalla de sus ambiciosos proyectos. Cambises y Tamerlan, en dos épocas muy remotas cada uno, salen de lo interior del Asia, y vienen á plantar sus banderas victoriosas en la antigua tierra de los Faraones. Saladino, el mayor de los conquistadores de su siglo, despues de haberse apoderado del Egipto se hace dueño de la Siria, de la Arabia, de la Persia, de la Mesopotamia, y establece en la ciudad del Cairo la capital de su vasto imperio.

Luis XIV, que al parecer regia tambien los destinos de su siglo, concibió un plan de invasion del Egipto; mas esta gloriosa expedicion quedó reservada para el fundador de una nueva dinastía francesa. En efecto, Napoleon, presintiendo anticipadamente los elevados destinos de su gloria imperial, se apodera del Egipto de la parte de la Siria, y concibe el proyecto de conquistar el vasto imperio de las Indias. Si me hubiese apoderado, decia, de San Juan de Acre, habria causado una revolucion en todo el Oriente, hubiera llegado hasta Constantinopla, y mudado la faz del mundo. En época mucho mas reciente Mehemet-Alí, despues de haber resucitado por su genio la nacionalidad del Senaar, de la Abisinia y del Dongola, extiende su invasion en toda el Asia menor, y se habria hecho dueño de todo el imperio otomano, si la política europea no le hubiese suscitado obstáculos para ello. En fin, los ingleses, cuyo sistema de dominacion mercantil se extiende como una vasta red por toda la superficie del globo, han tratado igualmente de apoderarse del Egipto para formar el lazo de union de su poder en Asia y en Europa. (1)

Mucho tiempo antes que Vasco de Gama hubiera descubierto ó encontrado la ruta de las Indias por el cabo de Buena Esperanza, el mar Rojo proporcionaba una via de comunicacion mas corta y menos peligrosa á los Reyes del antiguo Egipto, como igualmente á los griegos y á los romanos. En época no menos distante los venecianos hicieron tambien sus esfuerzos para mantener por el mar Rojo relaciones mercantiles con la India. Todavía se encuentran en Suez, y aun mas allá del Alto Egipto, vestigios bien marcados de sus factorías y de sus puestos militares. Tambien se encuentran entre aquellos pueblos medio salvajes arcabuces que pertenecieron á los soldados venecianos de aquel tiempo. Hoy que la cuestion de Oriente ocupa la atencion de todos los Gabinetes europeos bajo el doble punto de vista político y comercial, conviene examinar los dos medios de comunicacion que pueden establecerse entre el Mediterráneo y el mar Rojo, bien por medio de un canal, ó por un camino de hierro.

El istmo de Suez, que separa el mar Rojo del mar de Europa, presenta en línea recta una longitud de 18 á 20 leguas: el terreno es inculto, arenoso, falto de agua, y por consecuencia desprovisto de toda especie de recursos. El estudio geográfico de esta lengua de tierra árida que hemos recorrido en todos sentidos, y en la cual hemos descansado y acampado por espacio de muchos meses, no nos ha dejado la menor duda acerca de su fertilidad primitiva, atestiguada ademas por los vestigios de antiguas y opulentas ciudades. Atentas investigaciones nos han proporcionado igualmente reconocer de una manera positiva la existencia de un antiguo canal de comunicacion entre el punto mas al Norte del mar Rojo, donde estaba antes la ciudad de Arsinoe, y el brazo oriental del Nilo en las cercanías de la antigua Bubaste.

El lago Amargo (*Amari lacus*), situado en el intervalo de estos dos puntos, se habia hecho útil para servir de intermedio entre la porcion del canal que se dirigia á Arcinoe, y la que llegaba hasta un poco mas arriba de Bubaste. Habiendo reconocido los antiguos que el alveo del mar Rojo avanzaba antes hasta el lago Amargo, siguieron el mismo camino en su canal de comunicacion, y abreviaron asi esta primera parte de sus trabajos.

Una vez llegados á este lago, situado hácia el medio del istmo de Suez, no tenian que hacer mas que continuar el canal, bien directamente hasta el Mediterráneo, ó bien hasta el Nilo, para que de este modo sirviese de prolongacion hasta el mar.

Este camino, aunque mas largo, fue el que se adoptó, porque el terreno es mas favorable para la canalizacion, y sobre todo porque ofrece comunicaciones mercantiles con todo el Egipto, y una salida por los puertos de Pelusa, Canopa y Alejandría. En efecto, siendo el terreno del istmo de Suez arenoso y movedizo desde el lago Amargo hasta el Mediterráneo, no se podria, como juiciosamente ha sentado Volney, abrir en arenas movedizas un canal duradero. Ademas, siendo esta parte de la costa poco profunda y escasa de puertos, habria sido preciso construir uno completo, y abrir sus cimientos muy adentro del mar, para que pudiesen salir, y entrar desembarazadamente los buques (1). Esto fue lo que obligó á los antiguos Reyes de Egipto á unir los dos mares por medio de un canal con el Nilo.

Apenas puede comprenderse cómo la mayor parte de los historiadores modernos hayan puesto en duda la existencia de un antiguo canal de comunicacion entre el mar Rojo y el Mediterráneo, cuando no es dificultoso hallar muestras evidentes de ello, tanto en la historia antigua como en el mismo sitio de que se trata. Diodoro de Sicilia (lib. 1, sec. 2), Herodoto (lib. 2, cap. 159), Plinio (lib. 16, cap. 20), y Estrabon (lib. 17, página 804), refieren que al regresar Sesostris de sus conquistas fue el primero que ensayó la construccion da este canal, llevado del deseo de hacer mas fácil el comercio de todo el universo con el Egipto. Segun Diodoro de Sicilia, el canal se extendia desde las cercanías de Menfis hasta Clysma, ciudad antigua, y de la cual aun se descubren algunas ruinas al norte de Suez.

Tambien se ha atribuido á Nechao el proyecto de unir el Mediterráneo al mar Rojo. Segun Herodoto, este canal costó la vida á 120@ hombres, y quedó sin concluir porque habiendo consultado Nechao al oráculo, este contestó: "Que era abrir un camino á los extrangeros para invadir el Egipto." Mas adelante, Darío, hijo de Hitaspes, continuó la empresa, pero no se atrevió á concluirla porque se le dijo que estando el mar Rojo mas alto que el Egipto, se inundaria todo el pais (2). Estaba reservado á Tolomeo Filadelfo el honor de dar cima á tan gloriosa empresa, y dar su nombre al canal de comunicacion de los dos mares. Estrabon refiere que lo guarneció de malecones, colocando exclusas que se abrian para facilitar el paso á los buques, cerrándolas inmediatamente.

El canal, segun Plinio y Estrabon, tenia 100 codos de ancho, 30 pies de profundidad, y 50 leguas de largo. Podian navegar en él libremente los buques mayores de vela, y cruzar unos con otros sin el menor accidente. Dos *triremos* podian caminar de frente, y recorrerle en el espacio de tres ó cuatro dias. Este canal, que se llamó *canalis Ptolomoeus*, tenia su orígen en el brazo pelusiaco del Nilo, mas arriba de Babaste, no lejos del Delta, é iba á desaguar en Arsinoe, ciudad construida en la punta mas septentrional del golfo arábigo. Asi es que, segun hemos indicado, atravesaba en medio de su curso el lago Amargo, de la misma manera que el Ródano atraviesa el lago de Génova. Los buques que navegaban por el mar Rojo, cuando llegaban á la rama pelusiana del Nilo, podian bajar á todos los puertos egipcios del Mediterráneo, ó volver á subir el rio hasta Menfis, y de aqui á Tebas. El canal de Tolomeo, proporcionando tambien un riego abundante en la línea mas extensa del istmo de Suez, fertilizó aquel territorio, que en breve se le vió cubierto de opulentas ciudades. Partiendo de la rama pelusiana, se encontraba á la izquierda la ciudad de *Heroopolis*, mas allá á *Thausbastum*, *Phagroriopolis*, como tambien á *Sérapeum* no lejos de *Arsinoe*.

Bajo el imperio de los romanos Trajano renovó el canal, añadiéndole un ramal que se extendia algunos estadios mas abajo de Menfis. Esta prolongacion del canal llevaba el nombre de Trajano, y se encuentra explícitamente indicada en el siguiente pasaje de Tolomeo. "Entre Heliópolis y Babilonia corre el rio Trajano (*Amnis Trajanus*)." Quinto Curcio le denomina Oxius, y los árabes Mékaremi. Mecrizi en su *historia del Egipto* atribuye este canal á Adriano César. En fin todos, hasta los árabes, han intentado esta empresa.

El historiador Elmacin cuenta que en el califado de Omar, como las ciudades de la Meca y de Medina experimentasen suma escasez de víveres, el califa mandó á Amrou, gobernador del Egipto, que sacase un canal del Nilo hasta Colzoum (la antigua Clisma), con el fin de que en lo sucesivo pasasen por esta via las contribuciones de granos destinados á la Arabia. Amrou ejecutó tan grande empresa, y puso por nombre al canal el Rio del Príncipe de los fieles. Volney dice que 134 años despues, el califa Abou Djafar el Mansor le hizo obstruir con el fin de cortar los víveres á un descendiente de Alí que se habia sublevado en Medina. Desde entonces no ha vuelto á abrirse. Este canal, del que aun existe una parte llamada Khalig, parte del Nilo en la extremidad del Cairo antiguo, muy cerca de Chateau-d'Eau, atraviesa el Gran Cairo, y va á perderse cuatro leguas mas allá al Nordeste del lago de los Peregrinos, Birket y Hadgi. Este es el mismo canal que se abre todos los años con toda solemnidad en la subida de las aguas del Nilo. Savary pretende con su exageracion acostumbrada, que habiéndose abierto este canal en la roca por espacio de 24 leguas, podria fácilmente quitársele el fango y la arena en el caso que se quisiera volver á abrir la importante comunicacion del Nilo con el mar Rojo.

Uno de los gigantescos pensamientos de Napoleon, cuando su expedicion á Egipto, fue el de contrabalancear la supremacia inglesa, tanto marítima como mercantil, abriendo á través del istmo de Suez un canal de comunicacion entre el Océano indio y el Mediterráneo. Estableciendo una rápida y fácil comunicacion con el mar de las Indias, entreveia la posibilidad de ir hasta Bengala, y herir en el corazon al mas temible enemigo de la república. Queria en fin, por medio de una creacion maravillosa, excavar en el territorio egipcio el sepulcro del comercio ingles. Ocupado de tan alto pensamiento, quiso desde luego

---

(1) En 1807 una escuadra inglesa compuesta de 25 velas, al mando del almirante Lewis, desembarcó un cuerpo de ejército de 5@ hombres á las órdenes del general Fraiser, quien despues de haberse apoderado de Alejandria y de Roseta, fue completamenta derrotado por Mehemet-Alí, que le obligó á reembarcarse. (*Nota del autor frances.*)

(1) Es tan poco profunda la costa en este punto, que los buques tienen que fondear cerca de una legua de ella. (*Nota del autor frances.*)

(2) Es extraño á la verdad que Volney haya acreditado una dificultad de esta especie, pues es indudable que una série de exclusas bien construidas habria bastado á remediar este inconveniente, y sobre todo á impedir la mezcla demasiado abundante del agua salada del mar Rojo con las aguas del Nilo. (*Nota del autor frances.*)

cerciorarse de la existencia del canal antiguo, seguirle despues en sus descubrimientos, y aprovecharse de todos los datos antiguos para restablecer la antigua comunicacion de los dos mares. Si este pensamiento del genio abortó en su ejecucion, consistió en que el que le habia concebido no tuvo tiempo de llevarlo á cabo. Por otra parte, la Inglaterra conocia demasiado lo que iba á perder en llevar adelante el proyecto para no oponer á él todos los obstáculos posibles. Ademas de su intervencion hostil en ambos mares, suscitó incesantes ataques por parte del Gobierno turco contra el ejército expedicionario en Egipto, y provocó por todos los medios imaginables la vuelta de Napoleon á Francia.

Sin embargo de todas estas dificultades, y en medio de los graves embarazos de una ocupacion militar muy extendida, Napoleon, seguido de los miembros del Instituto, se trasladó á Suez, y quiso presenciar la exploracion del canal antiguo. El fue quien tiró las líneas hácia la extremidad mas al Norte del golfo arábigo, donde en otro tiempo estuvo la ciudad de Arsinoe ó de Cleopatris. El encontró la cabeza de los diques, poco salientes cerca de la orilla á causa de las arenas que los habian cegado en algunos puntos. El siguió los rastros en una extension de cinco leguas hasta el límite Sudeste del espacio que ocupaba en otro tiempo el lago Amargo. El canal presentaba en su mayor anchura de unos 35 á 40 metros, variando su profundidad á medida que iba adelantando, siendo en algunos parajes de cuatro á cinco metros, comprendida la altura de los diques. Averiguado este primer punto por los geógrafos comisionados, Napoleon quiso tambien reconocer la otra extremidad del canal. Dirigióse pues con este objeto unas 10 leguas hácia el Noroeste en el Ouady-Toumylad, donde volvió á encontrar los rastros del canal en muchas leguas de extension. Precisado en aquel momento á dar la vuelta al Cairo para atender á la defensa del Egipto, amenazado por los ingleses, Napoleon dejó sus instrucciones á los individuos de la comision para que continuasen en el descubrimiento de lo que restaba examinar, y estudiasen con cuidado la nivelacion del terreno recorrido por el canal. En su consecuencia siguieron la rama Norte hasta Abassieh, llegando hasta el canal de riego Bahr el Bagar, que probablemente formaba parte del que antes tenia un orígen en la rama pelusiaca, hasta que por último dieron con el Bhar-Abou-Admet, antiguo canal del Príncipe de los fieles. Concluidos completamente estos trabajos, indicaron del modo mas explícito el curso de la ruta marítima que unió en otro tiempo el mar Rojo con el Mediterráneo.

Mas adelante, habiendo conquistado á su vez Mehemet-Alí el Egipto, inmediatamente se presentó á su imaginacion el proyecto de canalizacion del istmo de Suez como un medio seguro de engrandecer y asegurar su poder. Primero reunió Alejandría con el Nilo por un nuevo canal de 23 leguas de extension, partiendo del puerto Viejo (puerto Eunoste de los antiguos), para llegar á la rama occidental del Nilo, casi en frente de la ciudad de Fouah. A pesar de lo movedizo del terreno y de otras muchas dificultades que presentaba la localidad, el canal quedó concluido en el corto espacio de 10 meses; y empleando Mehemet Alí en este canal 313,000 trabajadores, renovó en esta circunstancia una de aquellas obras prodigiosas de las que el antiguo Egipto nos ha dejado recuerdos casi fabulosos. El canal se llama Mahmoudieh en honor del Sultan Mahamut, bajo cuyo reinado ha sido construido.

Tambien Mehemet-Alí hizo abrir otro canal, que saliendo del de Moueys, y recibiendo las aguas del Nilo, pasa cerca de Kelioub y Belbeis para entrar en el Ouady-Toumylat. Mr. Coste, ingeniero frances, encargado de este trabajo, se valió para su ejecucion de los restos del antiguo canal de Trajano, como tambien su reunion con el Khatig de Amrou. Pocos dias bastaron á 800 trabajadores para excavar 20,590 metros, espacio comprendido desde el punto de partida del canal hasta la aldea de Abassieh, situada á la entrada del Valle del Ouady Toumilat. Traida el agua del Nilo hasta este valle, que riega en toda su longitud, no necesitaria ser conducida hasta el lago Amargo para hallarle solamente á algunas leguas de distancia de Suez.

La utilidad inmediata que Mehemet sacó del gran canal de Mahmoudieh fue de proporcionar una fácil salida entre Alejandría y todas las provincias de Egipto, sin necesidad de ir á buscar la rada de Aboukir, y por consecuencia sin correr los riesgos del peligroso paso del Boghaz (embocadura) de Roseta. El otro canal, que tiene su orígen en la cumbre del Delta, en el valle longitudinal del istmo de Suez, tiene por objeto principal conducir el agua del Nilo al Ouady Toumylat, cuyo pais fertiliza.

Todos estos trabajos, debidos al genio de Mehemet-Alí, son solo un bosquejo imperfecto del gran sistema de comunicacion marítima que él proyecta entre el Mediterráneo y el mar Rojo; pero la guerra incesante y ruinosa que ha tenido precision de sostener contra la Puerta Otomana, los ambiciosos proyectos de la Inglaterra que está codiciando la posesion de Suez, como igualmente la navegacion exclusiva del mar Rojo, son otras tantas circunstancias imperiosas que le han obligado á suspender la creacion de un canal de reunion que trasmitiese á la posteridad la mas remota la gloria de su ilustre fundador.

La dificultad material de abrir, y mas que todo la de sostener este canal, es grande sin la menor duda; pero, como dice muy bien Mr. Jomard en una interesante obra que ha publicado *sobre el estado presente del Egipto*, "debiendo semejante operacion cambiar el aspecto de las relaciones de la India con la Europa, seria de temer se abriese este canal en provecho de una nacion rival." Los ingleses, mediante ciertos privilegios de instalacion y de derecho mercantil que han solicitado, propusieron abrir á sus expensas este canal, y ahora últimamente la construccion de un camino de hierro. Pero prudentes avisos, semejantes á los del antiguo oráculo consultado por el Rey Nechao, han hecho entrever al virey cuál podria ser el fin oculto de una posesion ulterior como la que se proponian los ingleses.

No solamente no ha accedido á proposiciones tan insidiosas, sino que ha debido resistir á la expresa voluntad del Sultan, por la cual se le mandaba facilitase el paso por el Egipto á las tropas inglesas que se dirigian á las Indias. Mas prudente que Mahamut, que consintió en que los rusos desembarcasen en las orillas del Bósforo, Mehemet-Alí no ha permitido á los soldados ingleses desembarcar en Egipto. El Sultan de Constantinopla y el virey de Egipto tienen cada uno su enemigo: el uno codicia la posesion de los Dardanelos, y el otro la del istmo de Suez. Dueña de la primera posesion la Rusia, y la Inglaterra de la segunda, para siempre quedaba roto el equilibrio europeo, y la Francia perderá toda su preponderancia en Oriente.

Una vez cerradas por el imperio ruso las puertas de los Dardanelos, y adquirida por la Inglaterra la comunicacion del mar Rojo, no habria mas que dos grandes Potencias continentales y marítimas, á saber, la Rusia y la Inglaterra. La primera, inexpugnable detrás del estrecho de los Dardanelos, vigorizaria su vasto imperio del Norte con la sangre ardiente de sus nuevas poblaciones meridionales; dueña de todo el mar Negro y del mar Caspio, podria hallarse en disposicion de marchar sin tardanza á la conquista de la Persia.

La segunda, posesionada entonces de todos los puntos marítimos importantes del globo, tales como Gibraltar, Malta, Suez, Kosseir, Aden á la entrada del mar Rojo, Abbasia á la del golfo pérsico, el cabo de Buena Esperanza, la isla de Santa Elena &c., llegaria á asegurar sus rápidas comunicaciones con la India, donde tiene la fuente perenne de su poder marítimo y mercantil.

Entonces no le quedaba á la Francia otro medio que el de presenciar la lucha ulterior de los dos colosos, que con sus sucesivas invasiones en el Asia, llegando á ser enemigos geográficos uno del otro, habrian de disputarse una supremacia absolutamente extraña para el resto de la Europa occidental.

La ocupacion de Constantinopla y de los Dardanelos, la posesion de Suez y del estrecho del mar Rojo, tales son en resúmen los dos planes de invasion que la Rusia y la Inglaterra tratarán de hacer realizables.

La direccion general de Correos, en cumplimiento de lo mandado por S. M. la Reina Gobernadora en 26 del corriente, ha señalado los dias 1.° y 20 de Enero próximo, á las doce de su mañana, en la sala de la misma, para la celebracion del primero y segundo remate del servicio de la conduccion de la correspondencia desde esta corte á Búrgos por Medina del Campo y Valladolid, por el tiempo y precio que consta del pliego de condiciones que se ha formado al efecto, y estará de manifiesto en la escribanía principal de este ramo, sita en el propio local de la direccion.

CAJA DE AHORROS DE MADRID.

Domingo 15 de Diciembre.

	Rs. vn.	Mrs.
Han ingresado en este dia, depositados por 176 individuos, de los cuales 18 han sido nuevos imponentes.....	37,582	
Se han devuelto á solicitud de 5 interesados.....	3,301..	5

El director de semana, Manuel María de Goyri.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Alcaldía constitucional.=Primera demarcacion.

A virtud de providencia del Sr. alcalde D. Felipe Gomez Acebo, y para celebrar juicio de conciliacion, se cita por el presente á D. José Mosquera, de esta vecindad, cuyo paradero se ignora, para que comparezca en la audiencia de dicho Señor, sita en la plaza de la Constitucion, repeso que fue de villa, en el término de quince dias, contados desde el en que se inserte este anuncio en la Gaceta y Diario de avisos de esta capital, haciéndolo por sí ó por medio de apoderado autorizado competentemente, á las diez de la mañana; apercibido que de no hacerlo se dará el juicio por intentado, é incurrirá en la multa de cuatro ducados, parándole ademas el perjuicio que haya lugar.

BIBLIOGRAFÍA.

SEMANARIO

PINTORESCO ESPAÑOL.

La entrega del domingo 15 de Diciembre contiene los artículos siguientes adornados con dibujos y grabados originales.

Bellas artes.=Exposicion de 1839.

Cuadro de la santa Forma en la sacristía del Escorial.

Cuadro de una escena de figon.

Costumbres.=La compra del pavo.

Antigüedades españolas.=Descubrimiento de Baena, artículo tercero y último.

Poesía.=Impresiones de la noche, por D. J. de Zorrilla.

Se suscribe al Semanario en las librerías de Jordan, calle de Carretas, y de Paz, frente á las Covachuelas; y en las provincias en las administraciones de correos y principales librerías.

Precios de suscripcion: en Madrid 4 rs. al mes y 36 por un año. En las provincias 24 rs. por seis meses, franco de porte. Hay colecciones desde principio de la segunda série.

MEMORIA en que se trata de algunos puntos relativos al sistema del mundo y formacion del globo terrestre que habitamos, con aplicacion á investigar nuevos procedimientos para la reparacion y aprovechamiento de la plata que contiene el plomo, y determinacion de los parajes en que hay mas probabilidad de que existan minas de plata en la Sierra Nevada de Granada, y de cualesquiera otros metales en el resto de la Península, leida en la seccion de ciencias matemáticas y físicas del ateneo de Madrid en los dias 20 de Junio y 4 y 18 de Julio de 1839 por el presidente de dicha seccion D. José Mariano Vallejo, anotada y adicionada:

1.° Con el *Tratado de las antiguas minas de España* que escribió D. Alonso Carrillo Laso.

2.° Con seis capítulos de la obra intitulada *De re metalica* por el magnífico caballero Bernardo Perez de Vargas.

3.° Con siete capítulos del *Arte de los metales*, compuesto por el licenciado Alvaro Alonso Barba.

4.° Con lo mas notable de la *Historia natural y moral de Indias*, por el P. Acosta.

5.° Con el capítulo en que Garcilaso de la Vega trata del oro y plata.

6.° Con la descripcion y vista del cerro del Potosí por Cieza.

7.° Con un resúmen de lo que dice Mr. Humboldt acerca del producto de las minas de América desde su descubrimiento, y su distribucion.

8.° Con una tabla de diferentes alturas sobre el nivel del mar, para completar con las de España que se hallan en el *Tratado de las aguas* todas las conocidas en el globo.

Y 9.° Con las bases principales para remediar en su totalidad los males que ha originado la guerra civil, poniendo en ejecucion el contenido del *Tratado de las aguas*, y surtiendo á Madrid de aguas en abundancia para satisfacer las necesidades de su vecindario, mejorar el aseo y la limpieza, hermosear sus cercanías, hacer mas saludable su clima, y aun para establecer la navegacion desde esta corte á Lisboa.

Se hallará en Madrid á 20 rs. en rústica en las librerías de Sojo, Paz, Orea y Razola: en Granada en la de Sabatel: en Alicante en la de Carratalá: en Badajoz en casa de la viuda de Carrillo: en Barcelona en la Piferrer y en la de Sauri: en Bilbao en casa de García: en Búrgos casa de Arnaiz: en Cádiz en la de Hortal: en Córdoba en la de Berard: en la Coruña en casa de Perez: en Gerona en la de Grases: en Leon en la de Fernandez: en Lugo en la de Pujol: en Málaga en el colegio de Isabel II: en Orense en casa del comerciante D. Pablo Mateos; en Oviedo en la librería de García Longoria: en Palma en la de Guasp: en Pamplona en la de Erasun y Rada: en Salamanca en la de Moran: en S. Sebastian en la de Baraja: en Santander en la de Riesgo: en Santiago en la de Rey Romero: en Sevilla en la de Hidalgo y Compañía: en Valencia en la de Navarro: en Valladolid en la de Rodriguez: en Vitoria en casa del administrador de la lotería; y en Zaragoza en la de Polo.

LOS suscriptores al tratado completo de partos y de enfermedades de mugeres y niños por Mr. Gardien, pasarán á la librería de la viuda de Razola á recoger el cuaderno 1.° del tomo 1.° de dicha obra.

EL sacerdote blanco ó la familia de uno de los últimos caciques de la Isla de Cuba, novela histórica americana: dos tomos en 8.° con láminas. Se vende en esta corte en la librería de la viuda de Razola, y en Barcelona en la de Indar, á 17 rs. en rústica.

TACTICA para infantería de línea y ligera, precedida del Manual de guias, un tomo en 8.° Se vende en esta corte en la librería de la viuda de Razola, y en Barcelona en la de Gaspar, á 14 rs. en rústica.

ESTAMPA litografiada en medio pliego marquilla que representa la paz y union en los campos de Vergara. Se vende en la librería de la viuda de Razola, á 4 rs.

TEATROS.

PRINCIPE. A las siete de la noche.

1.° Una escogida sinfonía.

2.° Ultima representacion, por ahora, de VELLIDO DOLFOS, drama nuevo, histórico, original, en cuatro actos y en verso.

Al poner en escena, con desconfianza del acierto, uno de los mas célebres sucesos de la historia nacional, cantado por nuestros antiguos *romanceros*, no olvidado por escritores dramáticos de siglos anteriores, y asunto que excitó, no ha mucho, la noble emulacion de algunos poetas contemporáneos que sobre él escribieron poemas de conocido mérito, á propuesta de la Academia española, el autor del drama que se anuncia ha procurado presentarlo á los espectadores con toda la novedad posible, sin faltar á la historia y á la tradicion, ni en la catástrofe ni en los principales incidentes que la preparan. Para ello ha puesto todo su conato en desentrañar las causas mas verosímiles del trágico suceso que puso término al famoso cerco de Zamora, sobre las cuales apenas dan luz nuestras crónicas, y en atribuir á los personajes que intervienen en el drama el carácter y las pasiones que segun el espíritu de las mismas crónicas desdigan menos de su respectiva conducta.

3.° Las boleras, á doce, llamadas del Marinerito.

4.° La comedia nueva, en un acto, que lleva por título EL ARTICULO 960, en la que la Sra. Baus desempeñará un papel de hombre, y D. José García Luna uno característico.

CRUZ. A las siete de la noche. Se ejecutará la funcion extraordinaria que se hizo ayer tarde á beneficio del cuerpo de coristas de la compañía de ópera, distribuida del modo siguiente:

1.° Sinfonía característica española del maestro Mercadante.

2.° EL ENGAÑADOR ENGAÑADO; ópera en un acto, música del maestro Mehul, que hace ya muchos años no se ejecuta. Será desempeñada por la Sra. Feijas, y por los Sres. Blasco, García, Caballero, Galan y Casado.

3.° Manchegas nuevas sobre un tema de la ópera *Il conte Ori*, por las Sras. Andujar y Molina, vestida esta de hombre.

4.° Duo de tiples en la ópera *I Capuleti ed i Montecchi*, por las Sras. Feijas y Antúnez.

5.° Cavatina bufa en la ópera *Coradino*, del maestro Rossini, por el Sr. García, con decoracion y traje.

6.° EL NOVIO SIN NOVIA, tonadilla á tres, de las mas acreditadas; por la Sra. Andujar y los. Sres. Aguirre y Galan.

7.° Sinfonía patriótica, del maestro D. Ramon Carnicer.

8.° La Jota aragonesa, baile nacional ejecutado por las señoras Andujar, Molina, Ruiz y Maladem, y por los señores García, Aguirre, Rodriguez y Caballero.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.