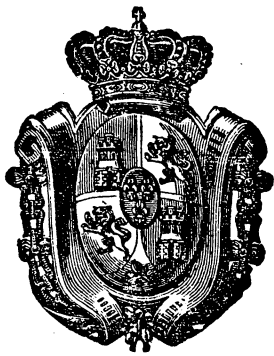


SALE TODOS LOS DIAS.

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

Precios de suscripcion en Madrid.

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



PRECIOS DE SUSCRICION.

<i>En las provincias.</i>	
Por un año.....	560
Por medio año.....	180
Por tres meses.....	90
<i>En Canarias y Baleares.</i>	
Por un año.....	400
Por medio año.....	200
Por tres meses.....	100
<i>En Indias.</i>	
Por un año.....	410
Por medio año.....	220
Por tres meses.....	110

# GACETA DE MADRID.

## PARTE OFICIAL.

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

### MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA PENINSULA.

Seccion de Fomento.

Con el fin de que sean conocidos del público los principios en que se fundan las disposiciones de la Real orden de 31 de Diciembre próximo pasado referente á las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar en lo sucesivo las empresas de caminos de hierro, S. M. ha tenido á bien disponer que se inserten en la Gaceta y en el Boletín oficial de Caminos el informe de la comision de ingenieros á la que esa direccion encargó aquel trabajo en virtud de lo que se le habia prevenido por este ministerio.

De Real orden lo comunico á V. S. para los efectos expresados. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 20 de Enero de 1845.—Pidal.—Sr. director general de Caminos.

Indice de las resoluciones mas notables que desde fin de Junio último se han dictado sobre las obras públicas de comunicacion, hasta 31 de Diciembre de 1844.

Real orden de 5 de Julio.—Se aprueban las condiciones económicas para la construccion de la carretera de Andoain á Iruñ y se manda proceder á su remate.

Idem de 10 de Julio.—Concediendo permiso á la sociedad minera titulada del Veterano cabeza de hierro para construir un ferro-carril desde San Juan de las Abadesas á las aguas de Rosas, bajo las prevenciones que se expresan.

Id. 19 de Julio.—Se admiten las proposiciones de D. Manuel García Miranda, para la construccion de la parte de carretera de Asturias comprendida entre Valladolid y Leon.

Id. de 6 de Agosto.—Igualmente se verifica con respecto á las presentadas por D. Juan Manuel del Rivero para los 14 trozos que faltan en la carretera de esta corte á la Goruña entre Adanero y Astorga.

Id. de 14 de Agosto.—Se aprueba el pliego de condiciones para ejecutar por empresa el desagüe de la vega de Amusco en la provincia de Palencia.

Id. de 14 id.—Se concede la autorizacion provisional para la prolongacion hasta Alicante del camino de hierro desde esta corte á Aranjuez, con sujecion á las condiciones fijadas para este.

Id. 16 de id.—Mandando reconocer la parte de costa correspondiente á los criaderos carboníferos de Asturias, á fin de designar el punto ó puntos mas á propósito para establecer uno ó mas puertos donde hacer el embarque de carbonos con toda comodidad.

Id. 5 de Setiembre.—Se dispone la conclusion de la parte de camino que falta en el de Navarra á Francia por el Baztan.

Id. de 26 de id.—Autorizando á D. Antonio Jordá, D. Alejandro Oliván y D. Felipe Canga Argüelles para construir una compañía anónima á fin de llevar á efecto la construccion de un camino de hierro desde los criaderos carboníferos de Langreo y Siero á los puertos de Gijón y Avilés.

Id. de 20 de id.—Se aprueba el pliego de condiciones para la construccion de un puente colgado sobre el Cinca en Fraga, carretera general de Madrid á Barcelona.

Id. de 26 de id.—Se concede permiso al conde de Altamira para establecer una barea de paso en la union de los rios Guadalquivir y Cazorla, inmediato á la villa de Santo Tomé, provincia de Jaen.

Id. de 26 de Setiembre.—Se aprueban los planos, presupuestos y condiciones para la construccion de los puentes de Rodriguez y Trimaz en la provincia de Lugo.

Id. de 26 de id.—Se aprueban los planos, presupuestos y condiciones para la parte del camino comprendido en la provincia de Zaragoza con direccion á Vinaroz por Caspe.

Id. de 27 de id.—Se dan las disposiciones oportunas para el pronto establecimiento de la linea telegráfica de Madrid á Iruñ.

Id. de 27 de Octubre.—Se aprueba el proyecto de recomposicion del puente de la Maza en San Vicente de la Barquera, provincia de Santander.

Id. de 31 de id.—Se manda á la Direccion de Caminos que encargue á un ingeniero el correspondiente proyecto y presupuesto para la construccion de una carretera de Cádiz á Algeciras.

Id. de 6 de Noviembre.—Se aprueba el proyecto y presupuesto

to de un camino de Segovia á la fonda de San Rafael por Ontoria y Riofrio, ordenando que continúe por dos años el arbitrio de medio real en cántara de vino, concedido anteriormente por uno solo.

Id. de 15 de id.—Se aprueba la construccion de un astillero y almacenes en el puerto de Barcelona.

Id. de 21 de id.—Se concede permiso al conde de Casal, vecino de Torrente, provincia de Albacete, para construir un puente de mampostería sobre el Júcar en tierras de su propiedad.

Id. de 22 de id.—Se dispone lo conveniente para desobstruir la entrada del puerto de Villaviciosa, y formar el proyecto de un camino, que partiendo de esta villa se enlace con la carretera general de Asturias y Castilla, en la Pola de Siero.

Id. de 12 de Diciembre.—Se manda que á los trabajos para el establecimiento de líneas telegráficas se les dé la celeridad que sea posible.

Id. de id.—Se previene al Director general de Caminos que destine uno ó mas ingenieros á los reconocimientos y estudio de un camino de hierro de Madrid á Alicante.

Id. de id.—Se aprueba la subasta para la limpia del puerto de Barcelona.

Id. de id.—Se autoriza la exaccion de 10 rs. en arroba de aguardiente de hasta 20 grados que se consuma en la provincia de Huelva con destino á los caminos de la misma.

Id. de 10 de id.—Se conceden arbitrios con destino al muelle proyectado en Laredo.

Id. de 18 de id.—Se aprueba el remate celebrado á favor de D. Fermín Lasala para la construccion del camino de Anorin á las ventas de Iruñ.

Id. de 19 de id.—Se autoriza al Ayuntamiento de Madrid para continuar las obras del camino de la ermita de San Isidro.

Id. de 26 de id.—Se prorogan por 10 años los arbitrios que por la ley de 21 de Julio de 1839 fueron concedidos para atender á la recomposicion y mejora de los caminos de las Islas Baleares.

Id. de id.—Se aprueba el remate celebrado para llevar á efecto las obras del eucuzamiento del rio Ucieza y desagüe de la vega de Amusco.

Id. de id.—Se aprueba igualmente el proyecto formado para la reparacion del puente de Puerto Marin en la provincia de Lugo.

26 de Diciembre.—Id. id. del de construccion de un puente sobre el rio Villaverde, término de San Martin de Quiroga en la misma provincia.

30 de id.—Prevenciones para los trabajos mineros que se ejecuten en la zona de las carreteras generales, circuladas á los gefes políticos.

31 id.—Reglamento y condiciones generales para la ejecucion por empresa de los caminos de hierro.

Id. de id.—Admitiendo la propuesta de Mr. Juequeau y compañía para la ejecucion del camino de hierro de Madrid á Cádiz, bajo las condiciones generales y las particulares estipuladas con el mismo.

### Seccion de Instruccion pública.—Negociado núm. 22

Conformándose S. M. con el dictámen del consejo de Instruccion pública, se ha servido declarar útil para las escuelas de instruccion primaria el libro intitulado *Manual de los niños ó enseñanza práctica de la lectura*.

Madrid 23 de Enero de 1845.—El subsecretario, Juan Felipe Martinez.

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

Si para los caminos de hierro hubiese establecida en España una legislacion especial como en otras naciones, muy fácil seria de evacuar el informe que V. S. ha pedido á la comision sobre las propuestas que se han hecho para construir por empresa esta clase de obras en la Península. La comision en tal caso no tendría mas que examinar si las propuestas venian acompañadas de todos los datos y documentos que la ley exigiese, y si estos datos y documentos tenian las circunstancias que la misma hubiese prescrito. Pero nada hay establecido entre nosotros sobre el particular de caminos de hierro; encuéntrase ademas suma divergencia en los pliegos de condiciones propuestos por las compañías que hasta ahora han solicitado del Gobierno concesiones, ó sean privilegios exclusivos para construirlos y explotarlos; adviértese tambien que en casi todos estos pliegos de condiciones se tienen muy presentes, como es natural, los intereses de las empresas, ó mas bien de las compañías proponentes, dejando muy en descubierto los del Estado y los del público. Por todas estas razones, la comision ha creído que antes de entrar en el examen especial de la propuesta de ferro-carril que motiva este informe debia proponer á la Direccion y al Gobierno los principios generales que

en concepto de la misma deben servir de bases á todas las concesiones de esta especie.

La comision, para emitir su dictámen, ha tenido presentes los diversos medios que se han empleado en todas las naciones donde se han construido ó se estan construyendo muchos caminos de hierro, para subvenir á los gastos de su construccion; los diferentes sistemas que en las mismas se han adoptado y requisitos preliminares que se han exigido para proceder á su concesion definitiva, cuando se ejecutan por empresas particulares en todo ó en parte; y las opiniones que se han publicado por un gran número de economistas é ingenieros sobre la libertad mas ó menos lata que debe darse á las compañías empresarias de obras públicas, especialmente en este caso de los caminos de hierro.

En Bélgica se han hecho los caminos de hierro por el Gobierno: en Francia por el Gobierno y las compañías, tomando el primero á su cargo la parte mas difícil y costosa, cual es siempre la explanacion del camino y las obras de arte, dejando á las segundas la colocacion de los ferro-carriles y la explotacion con todo el material necesario al efecto; últimamente se ha recurrido ademas en la misma nacion á la cooperacion de las provincias y pueblos por donde pasa el proyecto. En Inglaterra todos los carriles de hierro han sido construidos hasta ahora exclusivamente por las compañías. En los Estados-Unidos de América se han construido los caminos de hierro indistintamente por compañías y por los diferentes Estados de la Union; siendo hasta ahora mayor la extension construida por las compañías. En Rusia, en Alemania y en los demas Estados de Europa, donde se ejecutan caminos de hierro, la regla general es construirlos por cuenta de la administracion; y en los que se hacen por compañías, casi siempre toma el Estado una parte mas ó menos considerable.

Al observar esta variedad de sistemas empleados para llevar á cabo la construccion de los caminos de hierro, naturalmente ocurre el preguntar cuál de ellos será el mas conveniente. Y en efecto, esta cuestion ha llamado grandemente la atencion de los economistas y de los Gobiernos desde que la extension que ha tomado este género de comunicaciones en algunos países, y el ardor con que es acogido en todos los otros, ha hecho prever que puede llegar un dia en que reducidos á nulidad todos los demas medios de conduccion, ejerzan los caminos de hierro y sus compañías una especie de monopolio sobre un objeto tan importante y vital como es el transporte de todas las personas y mercaderías de un país. Unos estan por la ejecucion de estos caminos por empresas particulares, y otros opinan por el contrario que deben hacerse por la administracion pública. Seria demasiado prolijo, para un informe como este, entrar en el examen crítico de las numerosas razones que se han alegado por una y otra parte: ellas han sido discutidas y dilucidadas ampliamente en las Cámaras francesas y en las Cámaras belgas, en los periódicos industriales y en un sinnúmero de obras dadas á luz sobre este objeto especial por ingenieros y publicistas distinguidos.

La comision cree, en vista de todo, que la preferencia en favor de este ó el otro sistema debe decidirse por las circunstancias particulares de cada país, ya con respecto á su riqueza agrícola, industrial y comercial; ya con respecto á las dificultades que presenta la superficie de su suelo para la abertura de estas vias de comunicacion; ya con respecto á su poblacion mas ó menos compacta, reunida en grandes centros ó disminuida en pequeñas poblaciones; ya con respecto á la abundancia ó escasez de capitales que hacen bajar ó subir el interes del dinero de que necesitan grandes sumas estas empresas; ya finalmente, con respecto á la inclinacion y hábito de sus habitantes á reunirse en asociaciones y arrojarse en especulaciones arriesgadas, y al conocimiento mas ó menos vulgarizado de los elementos necesarios para formarse una idea siquiera aproximada de los resultados de estas grandes empresas. Porque de la reunion de estas circunstancias en un sentido adverso ó favorable depende que los caminos de hierro sean causa ó efecto de la riqueza pública.

En el primer caso es evidente que la administracion pública deberá tomar sobre sí el todo ó parte de la construccion, á no ser que los elementos naturales de la riqueza del país sean tales que ofrezcan con la esperanza de su pronto desarrollo, mediante los caminos de hierro, una indemnizacion competente. Sin embargo, es necesario convenir que la posicion económica de los Gobiernos podrá obligarles algunas veces á admitir condiciones mas ó menos duras de parte de las compañías, á trueque de proporcionar al país, aunque sea incompletamente, este poderoso medio de prosperidad y civilizacion. Mas prescindiendo de las circunstancias particulares que pueden facilitar mas ó menos la formacion de las compañías, ó bien hacer necesaria la cooperacion del Gobierno en todo ó en parte, y considerando la cuestion de una manera abstracta y general, la comision opina que donde quiera que el Gobierno tenga su crédito bien sentado es preferible ejecutar los caminos de hierro por cuenta del Estado. No caben aquí, como ya se ha dicho, las muchas razones en que puede apoyarse esta opinion; por consiguiente, prescindiendo de la conveniencia de que este resorte poderoso de accion administrativa, tanto en lo político como en lo militar, esté en las manos

de Gobierno, y sin detenernos en referir los abusos y vejaciones que han hecho sufrir al público la codicia y prepotencia de compañías poderosas, solo diremos que la construcción por cuenta del Estado es el único medio de que los caminos de hierro produzcan completamente el efecto que de ellos se debe esperar: porque solo de este modo se podrá conseguir que los transportes de personas y mercaderías se reduzcan al mínimo precio posible; esto es, á aquel en que los derechos percibidos produzcan lo estrictamente necesario para el sostenimiento del camino después de amortizado el capital que se empleará en su construcción; solo de este modo podrán hacerse oportunamente en las tarifas las variaciones convenientes en beneficio de ciertos artículos naturales ó manufacturados, cuya extracción ó importación convenga fomentar, ó los que sean necesarios para obtener un justo equilibrio entre los ingresos y los gastos del ferro-carril; y para hacer entrar inmediatamente al público en el goce de todas las mejoras, economías y adelantamientos que continuamente se hacen en todos los objetos que constituyen los gastos de entretenimiento y explotación de los ferro-carriles.

Jamas se podrá llegar á este resultado por medio de las compañías, las cuales precisamente han de ganar algo después de satisfechos aquellos gastos: y su tenencia naturalmente egoísta es y será siempre la de obtener las mayores ganancias posibles dentro del maximum de tarifa que se les haya concedido. Alguna vez para conseguir este objeto las convendrá rebajar el límite señalado, pero será siempre para hacer pesar sobre la generalidad de la industria la mayor contribución posible en recompensa del beneficio que realmente la hacen, aunque sin cuidarse mucho de que este sea grande ó pequeño: porque á la verdad su incumbencia no es cuidar de los intereses de los pueblos, sino de los suyos propios. El Gobierno, por el contrario, no tiene otros intereses á que atender mas que los públicos; por consiguiente puede y debe rebajar las tarifas hasta el punto que antes hemos indicado, y aun podrá pasar mas adelante, porque podrá cargar sobre los fondos generales una parte de los gastos de entretenimiento, siempre que el beneficio que estos fondos produzcan en el fomento de la riqueza pública indemnice completamente de aquel gasto, como podrá suceder en algunos casos. Esto manifiesta también que el Gobierno puede emprender con grande utilidad de la nación muchas líneas de caminos de hierro que para una empresa serian ruinosas, porque no le produciría ningún dividendo: el dividendo de los Gobiernos consiste únicamente en el aumento de la riqueza pública y del bienestar de los gobernados; y he aquí la principal razón por que una administración fuerte y acreditada es preferible á las compañías para la construcción de los caminos de hierro.

La nación belga, que entre todas las naciones del mundo es quizá la que reúne circunstancias mas favorables para la formación de compañías, ha acordado sin embargo hacer los caminos de hierro por cuenta de la administración pública, así como se habian ejecutado ya en la misma casi todos los canales de navegación: las tarifas de los caminos belgas son en consecuencia las mas bajas que se conocen, y aun puede esperarse que se disminuyan con el tiempo.

Cuando la administración de un país, por no poder ó no querer sufragar por sí misma á la creación de los caminos de hierro (que pueden considerarse ya como una necesidad pública, vital de las naciones civilizadas), recurra para este efecto á las compañías, debe procurarse que sea bajo condiciones que concilien las pretensiones siempre exageradas de estas con los intereses públicos, que no tienen en tales contratos mas defensor que el Gobierno. Es menester no dejarse alucinar por la idea hipocrita de que van á emplear sus capitales en beneficio público; porque si bien esta proposición es cierta, para completarla debería añadirse, con el objeto de apropiarse la mayor parte posible de las utilidades producidas, dejándole al público solamente el goce de aquella parte que sea compatible con su máximo dividendo.

Ahora bien, este dividendo es una contribución que gravita sobre la masa de los intereses públicos: es á la verdad una parte de la riqueza creada por el camino de hierro, que representa el premio industrial de los que lo construyeron á sus expensas, dejando aun otra parte á beneficio de la nación; pero esta última parte será la mínima posible si no se pone freno á las compañías.

Las tarifas determinan esta distribución de las utilidades del ferro-carril entre el público y las compañías: por consiguiente, cuando estas son árbritras absolutamente de señalar las tarifas y de variarlas á su antojo, y aun cuando solo puedan hacerlo bajo de una tarifa máxima que se haya estipulado, es claro que la tarifa subirá ó bajará hasta tanto que la distribución expresada sea la mas favorable á la compañía. Justo es y conveniente que las compañías ganen, y que ganen mucho; pero todas las cosas deben tener su límite, y mucho mas aquí donde los beneficios de la compañía contribuyen de dos maneras á disminuir los beneficios del público: la primera por la mayor retribución que pagan las personas y efectos que transitan por el camino bajo el régimen de dicha tarifa; y la segunda y mas importante, por el gran número de personas y de efectos que no la pueden soportar, á lo menos en toda la extensión de la línea de ferro-carril. Tal producción de la agricultura ó de la industria que con los derechos de la tarifa establecidos podrá entrar en concurrencia á 50 leguas de distancia, podría tener la misma ventaja á 60 ó 80 si las tarifas se redujesen á la mitad: tal obrero ó artesano, que podría llevar la fuerza de sus brazos y de su inteligencia á puntos en que hace falta, y donde podría encontrar su subsistencia y la de su familia, no podrá verificarlo porque se lo impide la altura de las tarifas.

El dividendo que perciben las compañías, disminuyendo el transporte de hombres y de mercaderías, dificulta la distribución del trabajo físico é intelectual; desalienta la producción agrícola y fabril; disminuye la riqueza y los gozes de todas las clases de la sociedad; paraliza hasta cierto punto todos los buenos efectos que debían esperarse de los ferro-carriles; no deja apreciar á los habitantes del país todo el valor y mérito de este admirable descubrimiento, y por una especie de fuerza repulsiva coloca los pueblos á mayor distancia de la que debieran tener para todos los efectos indicados en virtud de la construcción del camino de hierro. Deber es por consiguiente del Gobierno prever estos perniciosos resultados cuando lleguen á hacerse demasiado sensibles, en el caso posible de ganancias exorbitantes de una empresa. Porque sería chocante por cierto que la admirable y magnífica invención de los caminos de hierro, que tantos bienes puede producir á la humanidad, sirviese únicamente para engrosar sin límites á un corto número de grandes capitalistas, quienes fijando las tarifas en el punto en que mayores ganancias les pueden producir desajensen solamente al público aquella parte de beneficios que ellos mismos no pueden explotar sin suirlarse, y lo que es peor aun, disminuyen en gran parte la suma de los bienes públicos que el camino debiera producir.

Para remediar hasta cierto punto estos graves inconvenientes

se establece en todas partes entre las condiciones de la empresa una tarifa máxima. Pero como el cálculo del coste de las obras no puede ser mas que aproximado; como los datos estadísticos que sirven para regular el producto de los transportes de personas y mercaderías que podrán hacerse por el camino, inmediatamente después de construido, estén sujetos aun á mayor incertidumbre; como el impulso que recibirán la agricultura, la industria, el comercio y la movilidad de las personas por la existencia del ferro-carril sean casi imposibles de preveer, suele darse mucha latitud á esta primera tarifa para que no sean perjudicados los intereses de la empresa en los primeros momentos, cuando los productos líquidos han de ser necesariamente menores; y casi siempre las mismas empresas las rebajan por su propio interés.

Esto manifiesta que esa primitiva tarifa no es muy importante; así es que en Prusia se deja por los tres primeros años de la concesión al arbitrio de las compañías, y luego se fija por el Gobierno con mas conocimiento de los productos del camino y de las utilidades de la empresa. En lo que importa fijar la atención no es tanto en la cuota de las tarifas, cuanto en el producto líquido que percibe la empresa después de satisfechos todos los gastos, porque con tarifas muy bajas se pueden obtener á veces mas bien que con las altas ganancias exorbitantes, lo cual prueba que aun podrían rebajarse mas en beneficio público, sin privar á la compañía de ganancias considerables, pero contenidas dentro de límites razonables.

Para conciliar pues, cuando llegue un caso semejante, los intereses de la empresa con la utilidad pública, única causa que pueda autorizar las concesiones á las cuales acompaña la facultad de despojar á millares de propietarios y todos los demás derechos en que la empresa subroga al Estado, se ha reconocido en todos los países la necesidad de reservarse el derecho de revisar las tarifas en ciertas épocas y circunstancias para rebajarlas, si fuese necesario; bien que haya diferencia en la manera de verificar esta revisión ó reforma.

En Francia, donde por punto general el Gobierno hace el camino y las compañías solo se encargan de la explotación, la cual se adjudica en pública subasta, no cabe el derecho de revisión. Pero enan lo las compañías lo hacen todo por su cuenta, aun en caminos de poca importancia que solo sirven para el servicio de las mismas (como es entre nosotros el que se ha propuesto construir desde San Juan de las Abadesas á Rosas), se ha establecido el derecho de revisión de las tarifas en unos contratos de 20 ó 20 años, y en otros posteriores de 10 en 10.

En Prusia se ha establecido por principio general que la revisión de los peajes se hará en periodos de 5 á 10 años cada uno, segun lo disponga el Gobierno; en cuanto á la explotación se admite la libre concurrencia, dejando á las compañías la facultad de fijar el derecho que han de pagar los concurrentes, con tal que su producto no pase de un 10 por 100 del capital empleado para los transportes.

En Bélgica se ha dicho ya que los caminos de hierro generalmente se hacen por el Estado, pero en los pocos que ejecutan las compañías, como el de *Sambre et Meuse*, se establece por condición que la tarifa podrá ser temporal y sujeta á revisión de comun acuerdo en épocas determinadas.

En Inglaterra, sin embargo del sistema allí seguido de no mezclarse nunca el Gobierno ni las Cámaras en los asuntos de las compañías después de hecha la concesión, se ha propuesto muy recientemente por una comisión del Parlamento encargada de examinar un bill sobre los caminos de hierro presentado por el Gobierno, que la revisión de las tarifas, en los caminos que se hagan en lo sucesivo, podrá verificarse cada 21 años en lugar de cada 15, que proponía el Gobierno, siempre que en dichas épocas el beneficio de las compañías llegue á un 10 por 100, garantizándosele este 10 por 100 hasta la revisión inmediata.

En los Estados-Unidos de América, á pesar de la grande libertad en que se deja á las compañías, hasta el punto de no fijarlas generalmente los derechos de tarifa, se reservan siempre los Gobiernos respectivos el derecho de reformar las establecidas por las mismas, cuando los beneficios llegan á un 15 ó á un 10 por 100 del capital. En el modo de hacerlo hay grande variedad segun los Estados; en muchos se previene que las tarifas impuestas por las mismas compañías sean tales (subiéndolas ó bajándolas) que los dividendos no pasen nunca del 15 ó del 12 por 100. En el Estado de Virginia se establece que cuando la compañía se haya reintegrado de su capital con un interés anual de 6 por 100 (cualesquiera que hayan sido hasta entonces las tarifas) deberán reducirse estas en términos que los dividendos no pasen de un 6 por 100. (Se continuará.)

## PARTE NO OFICIAL.

### NOTICIAS NACIONALES.

Gerona 20 de Enero.

Al dar ayer un paseo hacia Pontmajor observamos con cierta grata sorpresa la rapidez con que han avanzado y avanzan los trabajos de la nueva fábrica de papel continuo que la sociedad anónima que va á tomar la denominación de *La Aurora* establece entre la margen derecha del Ter y la carretera de Francia. Tenemos entendido que la dirección de la sociedad ha contratado una máquina igual á las que se vieron este verano en la exposición pública de los productos de la industria francesa en París. De esto, y del ánimo en que están al parecer los socios de no omitir gasto alguno para conseguir la mayor perfección posible en los productos, inferimos que estos, así en bondad como en hermosura, podrán competir con los mas acabados que producen las fábricas extranjeras.

Dícese que para el mes de Julio próximo ha de funcionar ya la máquina, y que no solo se elaborará en la nueva fábrica papel de todas clases, sino tambien todos los demas artículos de papelería, cuya fabricación en España ha sido hasta ahora en extremo imperfecta y descuidada.

Vemos con placer que la fabricación del papel abandona en nuestra provincia los métodos antiguos y rutinarios que ya no pueden subsistir en el día. Así siguiesen este ejemplo nuestros fabricantes en otros ramos! El recuerdo y el escarmiento de nuestros pasados vaivenes detienen todavía el vuelo de los capitales. ¡Ojalá se convengan pronto hasta los mas meticulosos que se ha hecho imposible la repetición de los trastornos pasados, y que es llegada ya la hora de abandonarnos sin recelo á los impulsos de nuestro genio activo y emprendedor! (Postillon.)

## CORTES.

### SENADO.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CONDE DE FONTAJO.

Sesion del día 27 de Enero de 1845.

Abierta á la una y media se leyó y fue aprobada el acta de la anterior. Entró á jurar y tomó asiento el Sr. Manescau, Senador por la provincia de Sevilla.

ORDEN DEL DIA.

Continuacion de la discusion por artículos del proyecto de ley de conversion de títulos del 3 por 100.

Sin discusion fue aprobado el art. 4.º, que dice:

Artículo 1.º «Se aprueban las conversiones en títulos de la deuda consolidada del 3 por 100 de los créditos procedentes de contratos de anticipación de fondos, de los billetes del tesoro, de las inscripciones de la deuda flotante centralizada, y de las libranzas sobre las cajas de la Habana de igual procedencia de contratos, en los términos y por los tipos establecidos en los Reales decretos de 26 de Junio, 15 de Setiembre y 9 de Octubre del presente año.»

Se leyó el 2.º y una enmienda del Sr. Ondovilla para que á su final se añada:

«Y pasado este término sin hacerlo, solo tendrá lugar su reintegro por los medios que las Cortes acuerden en el arreglo de la deuda del Estado. En el mismo término los contratistas se presentarán á liquidar sus contratos de anticipación de fondos, y en su defecto serán apremiados á ello por los medios mas eficaces.»

Sin discusion se aprobó el artículo en estos términos:

Art. 2.º La conversion será igual para los créditos presentados antes ó después de la publicación de esta ley. Para la presentación de créditos se señala el término improrrogable de cuatro meses.»

El Sr. ONDOVILLA apoyó en un breve discurso su adición, fundándose en que el artículo no estaba bastante claro y pareciéndole que con ella se quitaba lugar á toda duda y se cumplía lo que solemnemente se habia ofrecido á los tenedores de estos créditos llamados á liquidar.

Manifiesta que no hubiera hecho esta adición á no ser por lo que habia oido en la discusion de este proyecto de ley, de que en los muchos contratos que se han celebrado desde 1836 á 44, se estaban adeudando mas de 200 millones de rs., por lo que creia no podia menos de tomarse una medida eficaz para obligar á los contratistas á que liquidasen sus créditos y satisficieran la cantidad que resulten ser deudores al erario, y concluye rogando á la comision se sirva admitir su enmienda.

El Sr. MON, Ministro de Hacienda: Señores, el Gobierno no tiene inconveniente en entrar desde luego en el examen de la enmienda que ha presentado el Sr. Ondovilla, y en decir francamente al Senado que se opone á ella porque es una materia que ha sido ya objeto de discusion en el mismo Gobierno al redactar el proyecto de ley, porque es una materia que se ha tratado en el otro cuerpo, porque teniendo ya formada sobre ella una opinion, la enmienda vendria á dificultar la marcha que el Gobierno en esta parte se ha propuesto seguir.

A dos puntos está reducida la enmienda del Sr. Senador, á saber: qué valor, qué importancia deben tener aquellos créditos que no se hayan presentado á liquidación en el término señalado, y qué medios de coaccion se han de emplear para obligar á los contratistas á la conversion. Yo abundo en los sentimientos que ha manifestado tan perfectamente el Sr. Ondovilla; pero la aplicación de ellos no es aquí oportuna, como tendré el honor de manifestar al Senado. La historia de este negocio aclarará la cuestion, y es la siguiente:

El Gobierno se encontró con que pesaban sobre el tesoro 1,113 millones de reales que era preciso pagar inmediatamente, y que de esta manera los recursos del tesoro en un año no podían estar á la disposición del Gobierno, que debían ser entregados á las personas que á ellos tenían derecho. En esta situación procuró convenirse con los tenedores de estos créditos, manifestándoles la imposibilidad de pagarles desde luego, y rogándoles que dejasen desembarazadas las rentas aceptando otro medio de reintegro.

El Gobierno no se propuso examinar estas operaciones ni entrar á calificar su legalidad, porque ni estaba en su arbitrio, ni lo creia conveniente. El Gobierno tenia que pasar por lo que en circunstancias excepcionales y de revolucion pasan todos los Gobiernos, y la única cuestion que resolvió fue discurrir é inventar otro medio de pago que dejase los fondos del tesoro á su disposición. Hizo mas, creyó que en estas circunstancias aconsejaba la prudencia legal á las generaciones futuras que han de disfrutar los beneficios de nuestros trabajos y afanes, parte de esta deuda, y se convino en crear en renta perpetua una obligación que era preciso pagar legando 40 ó 50 millones, que es á lo que pueden ascender los intereses á las generaciones futuras.

En esta situación el Gobierno no ha encontrado otro medio de satisfacer á sus acreedores mas que con títulos de la deuda. Y como el Gobierno no tiene facultad ni para rescindir contratos, ni para cambiar su modo de pago, dejó á la facultad de los contratistas aceptar ó no esta conversion. Si no se conforman vendrá á las Cortes, que son las que tienen autoridad para aprobar la conducta del Gobierno, y discurrir otro medio si los contratistas no se conformasen, como he dicho, con el que propone el Gobierno. Ha llegado esta ocasion, y las Cortes responden que aprueban el medio de pago adoptado para estos contratistas, y que no reconocen otra manera de pagarlos.

Esta es la cuestion. El Gobierno dice al país: yo no tengo mas recursos con que pagar á estos acreedores que con títulos; las Cortes aprueban la conducta del Gobierno, y dicen: no se les pague sino de esta manera. ¿Puede darse cosa mas clara? ¿Puede pagarse de otra manera cuando la ley dice que se les pague de esta? ¿Y qué suerte queda á estos acreedores? Ni lo sabemos, ni es tiempo de fijarla. Su suerte será la de aquellos acreedores á los cuales no hay medio de pagar, y cuyos créditos no pueden tener otro valor, puesto que la nación por medio de sus legítimos representantes acuerda que no se les pague de otra manera, y que de no aceptar esto sufra ese papel el mayor castigo que se le puede imponer, que es decir que solo será pagado por este medio.

Con la adición del Sr. Senador, ¿se orilla alguna dificultad? No, señor; quedan en la misma suspension é imposibilidad, puesto que S. S. dice que pasado cierto tiempo estos créditos serán comprendidos en la deuda general del Estado. Esto no es decir nada, porque esta deuda general se compone de diferentes clases, tiene diversa importancia, diferente valor, diferente tipo, diverso crédito, y gana diferente interés, y siempre habra que venir á las Cortes á proponer una nueva ley que fije el interés, el tipo y la consideración de esa deuda especial.

De manera que no haríamos mas que poner una frase que no resolvía la cuestion, que no daba fuerza al Gobierno, que no facilitaba el pago que quedaba en suspenso como en la presente ley. El Gobierno se presenta á las Cortes diciendo que no tiene otro medio de pagar á sus acreedores que con títulos; las Cortes reconocen que no hay otro, y los que no quieren conformarse con el conservaran un papel que no tiene valor ni denominación bajo ningun concepto, y que no podrá ser considerado hasta que por otra ley se le dé el valor que deba tener. La enmienda del Sr. Senador ni decide ni resuelve la cuestion, puesto que no tendrá mas que una aplicación genérica á toda la deuda del Estado que, como todos saben, es un laberinto, pues hay deuda con interés, sin interés, diferida, consolidada y no consolidada.

La otra cuestion es la de obligar á estos contratistas á que vengán á liquidar. Verdaderamente á primera vista parece que el Gobierno debía agradecer al Sr. Senador esta facultad con que quiere revestirle para aumentar su autoridad obligando á los acreedores á la conversion. Pero esto, que á primera vista es conveniente, ni lo es para el Gobierno, ni este lo necesita, ni es para él de utilidad. Ha padecido una



equivocacion el Sr. Senador interpretando lo que aqui se ha dicho...

Cuando el Sr. Ondovilla ha oido aqui con asombro que no se han liquidado...

Para que vea el Sr. Ondovilla que esto es exacto, no tengo mas que presentarle...

Vea S. S. como ha sido una equivocacion cuando ha creido que no se habian...

No es cierto, se han presentado la mayor parte, y tengo la conviccion...

Quedará siempre el vacio de decir: ¿cuál será el resultado si se verifica...

Los que dentro de cuatro meses no se hayan presentado, no tendrán derecho...

Pasó a la comision la adiccion del Sr. Ondovilla.

Art. 5º En la ejecucion de la presente ley al tenor de ella y de los Reales decretos...

De toda modificacion que hiciera en virtud de esta autorizacion, dará posteriormente cuenta a las Cortes.

El Sr. marques de VALGORNERA: Desearia saber si el término señalado de cuatro meses es improrrogable...

El Sr. MON, Ministro de Hacienda: El término se fijó en cuatro meses...

El Sr. LOPEZ BALLESTEROS: Desearia saber si en el caso de que algun particular...

El Sr. MON, Ministro de Hacienda: Señores, el Gobierno, al adoptar la medida...

Hay mas, señores, en la diferencia de créditos desde la época de la expedicion...

El Gobierno se habia propuesto en este articulo tener facultades para extralimitarse...

Hubo varias corporaciones, entre ellas el Banco español de San Fernando, que ha prestado...

Como que no habia papel y cupones en esas otras libranzas en que estaba el secreto...

Se creyó constantemente que las libranzas de caudales de la Habana a la Peninsula...

los caudales del Gobierno en la Habana llevaba una ganancia de 50 por 100.

El Gobierno creyó que en la conversion de las libranzas de la Habana, convirtiéndose...

Hoy el Gobierno acaba de hacer un contrato con el Banco español de San Fernando...

Leido el art. 5º y el dictamen de la comision contrario a la adiccion del Sr. Ondovilla...

El Sr. MON, Ministro de Hacienda: Me parece que el Sr. Senador se ha equivocado...

El Gobierno no ha calificado en ninguna manera cuál podrá ser la suerte de los acreedores...

S. S. ha padecido una equivocacion, que no es culpa suya, acerca de la liquidacion...

Se ha dicho, señores, que ha llamado la atencion del Senado lo que se dice de que haya...

El Gobierno dijo: vamos a cambiar el medio del pago: en vez del tiempo que tardarian...

De consiguiente no pudiendo hacerse la conversion en titulos hasta que el Gobierno...

Vea pues el Sr. Senador como no es exacto lo que nos ha manifestado respecto a los...

Despues de contestar el Sr. Perez Seoane a nombre de la comision apoyando lo expuesto...

Votacion definitiva de los proyectos de ley sobre Escuelas pias y sobre la conversion de la deuda del 5 por 100.

Leidos estos dos proyectos fue aprobado unánimemente el de Escuelas pias por 79 señores...

El Sr. PRESIDENTE anunció que mañana no habria sesion, y señalando para el miércoles...

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CASTRO Y OROZCO.

Sesion del dia 27 de Enero de 1845.

Se abrió a las dos, y leida el acta de la anterior quedó aprobada. Pasándose al orden del dia...

El Sr. PRESIDENTE: Se procede a la eleccion de cuarto Vicepresidente.

Verificado el escrutinio obtuvieron votos los Sres. Calvet 42; Sartorius 28; Seijas Lozano 16...

Siendo el total de votantes 98 y la mayoría absoluta 50, no habiendo obtenido mas que 42 el Sr. Calvet...

Procediéndose a la eleccion de Secretario, obtuvieron votos los señores Vahey 59, Castilla 11...

Pasándose a segunda votacion entre los Sres. Vahey, Llauder, Collantes y Castilla, quedó elegido el Sr. Vahey...

El Sr. ORENSE: Pido la palabra para dirigir una interpelacion al Gobierno.

El Sr. PRESIDENTE: Tiene V. S. la palabra.

El Sr. ORENSE: Desco saber si el Ministerio ha comunicado las órdenes a las provincias...

El Sr. PRESIDENTE: El Gobierno dirá si está pronto a contestar.

El Sr. PUJAL, Ministro de la Gobernacion: ¿A qué se refiere el Sr. Diputado?

El Sr. ORENSE: A si se han pasado las órdenes oportunas para la nueva eleccion...

El Sr. PIDAL, Ministro de la Gobernacion: Las órdenes estan extendidas, y se comunicarán oportunamente...

Leido el art. 1º El Sr. GARCIA (D. Félix) preguntó si podrian lastimarse algunos derechos...

El Sr. PACHECO contestó que no podian ser objeto de esta ley los derechos de que hablaba el Sr. Garcia...

El Sr. MON, Ministro de Hacienda: Por la pregunta que ha hecho el Sr. Diputado...

No habiendo ningun Sr. Diputado que tuviese pedida la palabra, se puso a votacion el articulo...

Art. 2º El producto en renta de los foros y censos que pertenecieron a las comunidades religiosas...

El Sr. BRABO MURILLO manifestó que la comision, de acuerdo con el Gobierno, habia acordado...

Leido el articulo, segun lo habia indicado el Sr. Brabo Murillo, quedó aprobado.

Art. 3º Si hubiese algun déficit que llenar para el completo de la asignacion decretada...

No habiendo quien pidiese la palabra, se puso a votacion y quedó aprobado.

Art. 4º El Gobierno arreglará la administracion y distribucion de los referidos productos...

No haciéndose por ahora innovacion respecto de las comunidades de religiosas que hasta el dia...

El Sr. MARTI, como uno de los firmantes, la apoyó brevemente, manifestando su deseo respecto a que no fuesen despojados...

El Sr. MON, Ministro de Hacienda: Yo crea, señores, que el señor Diputado por Cataluña...

Hay mas, señores, a las monjas de Barcelona, no solo les ha conservado el Gobierno...

Hay otra razon poderosa para creerlo así. Cuando se publicó el decreto para la suspension...

Si despues de estas explicaciones el Sr. Diputado quiere retirar su enmienda, el Gobierno se compromete...

El Sr. MARTI: La cuestion consiste en si la conservacion de esos bienes se verificará dentro o fuera de la ley...

El Sr. MON, Ministro de Hacienda: Cuando he hablado de imposibilidad me he referido únicamente al voto particular...

El Sr. PACHECO: La comision está conforme con lo manifestado por el Sr. Ministro de Hacienda...

Preguntado el Congreso fue tomada en consideracion la enmienda del Sr. Marti, y leido el articulo 4º...

Discusion de la ley penal sobre el tráfico de negros.

Se leyó el proyecto y pasaron a la comision varias enmiendas de los Sres. Latorre, Malvar, Viñas, Varela...

El Sr. ISTURIZ: Sr. Presidente, quisiera, con arreglo al art. 108 del reglamento, se sirviese V. S. mandar dar lectura del documento núm. 9...

El Sr. MARTINEZ DE LA ROSA, Ministro de Estado: Si el Sr. Diputado Isturiz pide que se lea todo este documento...

El Sr. PRESIDENTE: El art. 108 del reglamento habla de la facultad que tienen los Sres. Diputados...

El Sr. MARTINEZ DE LA ROSA, Ministro de Estado: Señores, esta es una cuestion muy grave por su naturaleza...

El Sr. ORENSE: Desco saber si el Ministerio ha comunicado las órdenes a las provincias...

El Sr. PRESIDENTE: Tiene V. S. la palabra.

El Sr. ORENSE: Desco saber si el Ministerio ha comunicado las órdenes a las provincias...

El Sr. PRESIDENTE: Tiene V. S. la palabra.

El Sr. ORENSE: Desco saber si el Ministerio ha comunicado las órdenes a las provincias...

El Sr. PRESIDENTE: Tiene V. S. la palabra.

El Sr. ORENSE: Desco saber si el Ministerio ha comunicado las órdenes a las provincias...

El Sr. PRESIDENTE: Tiene V. S. la palabra.

El Sr. ORENSE: Desco saber si el Ministerio ha comunicado las órdenes a las provincias...

El Sr. PRESIDENTE: Tiene V. S. la palabra.

Extraccion del 27 de Enero de 1845.

En la extraccion celebrada en este dia han salido agraciados los números siguientes:

**55, 8, 39, 5, 88.**

El premio de 2500 rs. vn. concedidos en cada extraccion á las huérfanas de militares, Milicianos nacionales y patriotas que murieron en la gloriosa lucha que felizmente hemos terminado por los legítimos derechos de Doña Isabel II y las libertades de la nacion, ha cabido en suerte con el primer extracto de la de este dia á Doña Natalia Maria Torredeneira, hija de D. Alfonso, vecino de Aljofrín, muerto en el campo del honor.

**BOLSA DE MADRID.**

Cotizacion del dia 27 de Enero á las dos de la tarde.

EFFECTOS PUBLICOS.

Inscripciones en el gran libro á 5 por 100, 00.  
 Titulos al portador del 5 por 100, 25 5/8 al contado, 24, 25 15/16 7/8 y 25 1/4 á v. f. vol. y firme: 25 1/2 y 25 1/4 á id. á prima: 1/4 y 7/8 por 100.  
 Idem del 5 por 100 procedentes de la conversion de la deuda exterior, 00.  
 Inscripciones en el gran libro á 4 por 100, 00.  
 Titulos al portador del 4 por 100, 00.  
 Idem idem del 3 por 100, 32 al contado: 32 5/8, 7/16, 1/2, 1/4 52 1/8 y 32 1/4 á v. f. vol. y firme: 32 5/8, 33 1/4, 1/8 y 32 3/4 á v. f. ó vol. á prima de 1/4, 3/4, 7/8, 1 y 1/2 por 100.  
 Inscripciones de la deuda flotante del tesoro, 00.  
 Cupones no llamados á capitalizar, 27, 26 7/8 á 60 d. f. ó vol.  
 Vales Reales no consolidados, 00.  
 Deuda negociable de 5 por 100 á papel, 00.  
 Deuda sin interes, 6 7/8 á 60 d. f. ó vol.  
 Acciones del banco español de San Fernando, 00.  
 Idem del Iris nominales, 00.  
 Idem idem al portador, 00.

CAMBIOS.

Londres á 90 dias, 37 1/4 á 3/8. Paris, 16-3 pap.

Alicante, 1/8 d. Málaga, 3/4 d.  
 Barcelona á ps. fs., 1/4 id. Santander, par.  
 Bilbao, par pap. Santiago, 1/2 d.  
 Cádiz, 3/8 d. Sevilla, 5/8 din. id.  
 Coruña, 1/2 pap. id. Valencia, 1/2 d.  
 Granada, 3/4 á 1 id. Zaragoza, 5/8 id.  
 Descuento de letras á 6 por 100 al año.

### PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Licenciado D. José Malo de Molina, abogado de los ilustres colegios de Granada y Madrid, y juez de primera instancia de esta villa y partido de Madrid, que de ser así y hallarme en actual ejercicio de mi jurisdiccion el infrascripto escribano da fe. Por el presente cito, llamo y emplazo á todos los que se crean con derecho á los bienes con que se halla dotada la capellanía que en la parroquia de Santa María de la villa de Alcazar de San Juan instituyó y dotó Teresa de Monguía, mujer de Juan Esparador, vecinos que fueron de la misma, en el año pasado de 1759, para que dentro del término de 30 días comparezcan en este tribunal á deducirle por sí ó por personas autorizadas legalmente; prevenidos que pasado dicho término sin verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar. Pues así lo tengo mandado en providencia de este dia á instancia de María Rodriguez de Dueñas, vecina de Villafraanca de los Caballeros. Dado en esta villa de Madrid á 15 de Enero de 1845.—José Malo de Molina.—Por mandado de S. S., Antolin Perez Moreno.

### TEATROS.

CRUZ. A las ocho de la noche.  
 LUIGI ROLLA ó EL ARTISTA,  
 grande ópera nueva en tres actos, del maestro Ricci, escrita expresamente para el Sr. Moriani, que desempeña en ella la parte del protagonista.  
 PRINCIPE. A las siete de la noche.  
 Se dará principio con una brillante sinfonía á completa orquesta: seguirá la comedia nueva, de carácter, original en tres actos y en verso, titulada  
 D. FRUTOS EN BELCHITE,  
 segunda parte de  
 EL PELO DE LA DEHESA.  
 Intermedio de baile nacional.  
 Terminará la funcion con la pieza en un acto, titulada  
 ¡NO ERA A ELLA!!!  
 CIRCO. A las ocho de la noche.  
 A beneficio de la Sra. Guy Stephan, el gran baile nuevo en tres actos, titulado  
 EL DIABLO ENAMORADO.  
 EDITOR RESPONSABLE GERVASIO IZAGA.  
 EN LA IMPRENTA NACIONAL.

mentos públicos, cuya lectura convenga para la ilustracion del Congreso; pero aquellos documentos que trae aquí el Gobierno para la instrucción particular de los Sres. Diputados, para que se examinen de buena fe en el seno de las comisiones, esos documentos que tienen, por decirlo así, una publicidad pequeña, que son comunicaciones reservadas de las autoridades al Gobierno, este no permitirá que se lean en público; porque su lectura pudiera traer compromisos de grandes consecuencias. Si el Congreso lo autorizase, sería un ejemplar funesto que arrearía á los Ministros para no presentar á las comisiones ningún documento de esa especie.

Nosotros, señores, no tenemos en esta ni en las demas cuestiones otro interes que el bien público, y no podemos permitir que se lean aquí documentos reservados para que aparezcan mañana impresos en los periódicos. ¿Quién responde, señores, de que en ese documento no haya alguna que otra expresion que produzca mal efecto, que pueda perjudicar á los intereses de nuestras Antillas, que pueda comprometernos con las naciones extranjeras? De consiguiente, señores, el Gobierno, que tan franca y lealmente ha puesto esos documentos sobre la mesa para que estén al alcance de los Sres. Diputados, se opone á que se lean en público, y ruega al Congreso no permita su lectura.

El Sr. PIDAL, Ministro de la Gobernacion: El Sr. Ministro de Estado ha hablado de los inconvenientes que puede traer la lectura que se ha pedido. Yo voy á hablar puramente de la cuestion de reglamento, trayendo aqui los precedentes del Congreso. Recordarán los Sres. Diputados que al tratarse en la anterior legislatura de la autorización para procesar á un Sr. Diputado, algunos quisieron que se leyese un documento de cierta clase que habia examinado la comision y estaba sobre la mesa del Congreso, y por más que se reclamó su lectura, y por más que esta se hubiese empezado ya, el Congreso decidió que no podía verificarse, porque el documento á que aludo se habia traído para que la comision y los Sres. Diputados formasen su dictamen, y no para darle mas publicidad, porque hubiera producido esto graves inconvenientes. Y téngase entendido que aquel documento, que era el tanto de culpa que resultaba contra el Sr. Diputado, era tan necesario á la cuestion y al debate, como que era el fundamento del dictamen de la comision, y debía necesariamente serlo de la resolucion del Congreso.

Pues si en aquel caso particular habia inconvenientes en conceder la lectura pública de un documento que podia afectar á las results de un proceso, ¿cuanto mayores no serán cuando se trata de una cuestion tan grave y tan trascendental como la presente? Además, ¿qué ventajas puede traer su lectura? ¿No lo han visto, no lo han examinado ya los Sres. Diputados, y si hay alguno que no lo haya hecho no tiene facultad para acercarse á la mesa y verlo detenidamente? Para la ilustracion del Congreso se ha traído aqui ese documento, y no para satisfacer la curiosidad del público.

Pretender otra cosa sería poner al Gobierno en la precision de no comunicar á los Sres. Diputados documentos importantes para resolver las cuestiones mas graves: sería despojarle del derecho que tiene para fijar los limites que se deben poner á la publicidad de los documentos que el bien del Estado exige que no se entreguen á una completa publicidad. Y no se diga que si hay inconveniente en su lectura no debió el Gobierno haberlos presentado, pues ya he hecho ver con los precedentes que he citado y con el reglamento, que hay documentos y los ha habido siempre que aunque estén sobre la mesa del Congreso no se ha concedido aunque se ha pedido su lectura, y aun se ha suspendido cuando comenzada. No hay pues contradiccion ninguna en que no se lea públicamente un documento que se haya presentado y esté sobre la mesa, si el Gobierno halla en ello graves inconvenientes.

El Sr. PRESIDENTE: Si el Sr. Diputado insiste en que se lea ese documento, preguntará al Congreso si autoriza su lectura.

El Sr. ISTURIZ: Sr. Presidente, la cuestion no es mia sino de S. S. y del Congreso.

El Sr. PRESIDENTE: Siendo mia la cuestion, lo es efectivamente del Congreso, y por lo mismo á él le toca resolverla. Sirvase V. S., Sr. Secretario, preguntar si se leerá íntegro el documento que reclama el Sr. Isturiz.

Verificada la pregunta, el Congreso acordó negativamente.

El Sr. PRESIDENTE: Abrese discusion sobre la totalidad del proyecto: el Sr. Isturiz continúa en el uso de la palabra.

El Sr. ISTURIZ: Señores, enlazada esta cuestion con los intereses de la ciudad de Cádiz, sería vituperable que un Diputado elegido por aquella provincia diese un voto silencioso. Empiezo felicitando á la comision por su magnífico considerandum que ha puesto en su verdadero punto la cuestion.

S. S. hizo una sucinta historia de todos los tratados existentes sobre el tráfico de negros.

La ley penal, prosiguió, es una consecuencia del último tratado de 1835: hasta aquí voy con la comision, pues los tratados se escriben con la pluma y se rompen con la espada, y nosotros no estamos en el caso de romper este con la espada.

La prosperidad de la isla de Cuba es debida exclusivamente al trabajo negro; el trabajo manumitado no puede sino débilmente reemplazarle, y el trabajo blanco lleva escondida una cuestion que envuelve una pérdida mas al inmenso catálogo de nuestras pérdidas en Ultramar. Yo no abogo por el tráfico de negros: no quiero merecer, como dice un escritor, el desprecio del filósofo y el puñal del negro. Yo quisiera que el Gobierno español negociara como un Gobierno vecino, y mucho mas ahora que el Gobierno inglés sigue con nosotros una conducta mas amplia y menos personal.

Quisiera hablar del derecho de visita, pero considero nuestra falta de marina y lo tengo por inútil: yo excito el celo de nuestro Ministro para que la aumente.

Como la comision no admite la enmienda que he tenido el honor de presentar, me opongo á su dictamen.

(EL SEÑOR MINISTRO DE ESTADO pronunció en contestacion un discurso, que por su importancia y extension reservamos para el número de mañana.)

Se suspendió esta discusion.

Preguntado el Congreso acordó que mañana no hubiese sesion, y citándose para pasado mañana se cerró la de hoy á las seis menos cuarto.

### MADRID 28 DE ENERO.

Continuó ocupándose ayer el Senado del proyecto de conversion de créditos, y aprobado sin la menor contradiccion el artículo 1º; promovió algun debate una enmienda presentada al 2º por el Sr. Orovio. Proponia este Sr. Senador que se añadiese al fin del artículo que trascorrido el término señalado para la presentación de créditos sin haberla verificado, solo tuviese lugar su reintegro cuando se acordase por las Cortes el arreglo general de la deuda del Estado, y queia que se apremiasen eficazmente á los contratistas morosos para que en el mismo plazo se presentasen á liquidar sus contratos. Apoyada esta enmienda por su autor, tomó la palabra el Sr. Ministro de Hacienda para manifestar que era del todo inútil é innecesaria, pues bastaba para esperar que todos se apresurarian á presentar sus créditos la consideracion de que no aceptando los títulos, único pago que podia dar el Gobierno y que autorizaban las Cortes, semejante papel quedaba condenado á no tener valor ni denominacion alguna. Respecto á la segunda parte de la enmienda en que se decía que se apremiasen á los contratistas para que se presentasen á liquidar, indicó el Sr. Ministro que semejantes apremios eran del todo innecesarios, pues la mayor parte de los interesados se habian presentado ya á liquidar, no necesitan lo tampoco el Gobierno que en la ley se añadiese esta circunstancia por lo que hace á los deudores, porque tenia suficientes medios, sobrada autoridad y bastante celo por los intereses públicos para compeler al pago á los que se hallasen en aquel caso.

La comision, conforme con las ideas del Gobierno, no admitió la enmienda, y el Sr. Senador por Burgos, previas algunas observaciones, la retiró despues, quedando aprobado el art. 2º.

El art. 3º y último del proyecto lo fue tambien, no sin que procediese á su votacion un ligero debate en que tomaron parte los Sres. Lopez Ballesteros, Perez Seoane, marques de Vallgornera y Ministro de Hacienda.

Terminada esta discusion se procedió á votar definitivamente los proyectos de ley sobre Escuelas pías y conversion de créditos, obteniendo el primero una aprobacion unánime y siendo aprobado el segundo por 76 votos contra 2.

Despues de haber elegido ayer el Congreso Vicepresidente y un Secretario en reemplazo de los Sres. Perpiña y Gispert, interpelló el Sr. Orensé al Gobierno sobre si habia pasado á los gefes políticos las oportunas órdenes para la eleccion de Diputados por los que hicieron dimision. El Sr. Ministro de la Gobernacion contestó al Sr. Orensé asegurándole que el Gobierno llenaría su deber.

Pasóse luego á la discusion pendiente sobre dotacion de las religiosas, aprobándose, sin que nada notable ocurriese, todo el proyecto de la comision con una enmienda al art. 4º presentada por el competente número de Diputados.

Entrándose despues en la discusion del proyecto de ley penal sobre el tráfico de negros, pidió el Sr. Isturiz que se leyese un documento que estaba sobre la mesa. A pesar de haber manifestado el Sr. Ministro de Estado lo inoportuno y hasta comprometido que sería para ciertas autoridades la lectura pública de un documento reservado para la comision y Sres. Diputados, insistió el Sr. Isturiz en su peticion escudado con el reglamento. En tal estado, el Sr. Presidente consultó al Congreso sobre si se leería ó no el documento en cuestion, habiéndose resuelto negativamente.

El Sr. Isturiz manifestó en seguida los defectos de que en su concepto adolecia el tratado de 1835, atribuyéndolos sin embargo á las circunstancias en que se celebró. S. S. hubiera querido que en vez de dar el Gobierno cumplimiento al tratado, hubiese tentado primero la via de las negociaciones diplomáticas procurando salir airoso del asunto sin perjuicio del pais ni de las colonias.

El Sr. Ministro de Estado desvaneció los cargos del preopinante apoyándose en la historia contemporanea de otros tratados y estipulaciones semejantes, y leyendo á propósito algunos documentos, probó que estaba abolido el tráfico negrero en otras naciones, y acordada su represion en términos muy análogos á los que propone el proyecto que se discute, y que inútil sería el adoptar una medida que la humanidad y la civilization reclaman, sino se dictasen otras para asegurar su debido cumplimiento.

Suspendida esta discusion, se leyó el proyecto de ley sobre Escuelas pías, que discutido y aprobado enviaba el otro cuerpo colegislador, y en seguida se cerró la sesion.

Nuestro corresponsal de Berlin nos dice en 6 del actual que el joven D. Enrique Gil, comisionado por el Gobierno español para estudiar el sistema administrativo y comercial de Prusia, y conocer el estado de su industria, ha tenido la mas benévola acogida por personas muy notables por su posicion y saber, y hasta por algunos individuos de la familia Real. Al paso que nos lisonja esta acogida á un español despues del tiempo que apenas viaja alguno por aquel pais, no nos sorprende, porque la reconocida ilustracion del Gobierno de Prusia no puede menos de dar en todas ocasiones testimonios de su aprecio por los españoles y por la España. Felicitamos al Sr. Gil, persuadidos de que con el talento que le distingue y las facilidades que ha encontrado, podrá volver á su pais con un caudal de conocimientos, que contribuyendo al bien público, realcen su mérito y su nombre.

Hemos tenido ocasion de observar las considerables mejoras y novedades introducidas en los salones de Villahermosa, por la empresa que este año ha de dar en ellos algunos bailes de máscaras. Ningun medio de cuantos han sido posibles se ha escaseado ni omitido, tanto en el elegante ornato de aquellos espacios salones como en todo lo que puede contribuir á la mayor comodidad y recreo de los concurrentes. La numerosa orquesta compuesta de músicos escogidos y dirigida por los mas célebres profesores, tocará los bailes establecidos, con el intervalo únicamente de cinco minutos. De dos en dos horas se servirá á precios fijos una abundante cena compuesta de los mas delicados manjares, y se servirá en mesa general compuesta de cien cubiertos. Creemos que estos esfuerzos por parte de la empresa no dejará de llevar á los salones de Villahermosa una numerosa concurrencia. El primer baile probablemente tendrá lugar el jueves de esta semana.

### AVISOS.

#### COLEGIO NACIONAL DE VETERINARIA.

Habiéndose pedido á este colegio por el Gobierno de S. M. la propuesta de seis plazas de mariscales segundos, vacantes en el arma de caballería, y debiendo estas proveerse por oposicion, segun el artículo 579 del reglamento vigente, los que aspiren á obtener cualesquiera de ellas se presentarán en la secretaria de este colegio en el término de 20 dias, á contar desde la publicacion de este anuncio en la Gaceta de esta corte, á firmar la oposicion que hayan de hacer, cuyo orden de ejercicios estará de manifiesto en dicha secretaria, previniendo que los firmantes deberán presentar en el acto de prestar la firma sus respectivos títulos de profesores de veterinaria.  
 Madrid 22 de Enero de 1845.—El secretario, Pablo Guzman.

#### CAJA DE AHORROS DE MADRID.

Domingo 26 de Enero de 1845.

Rs. vn. mrs.

Han ingresado en este dia, depositados por 696 individuos, de los cuales los 25 han sido nuevos imponentes. . . . . 40,909  
 Se han devuelto á solicitud de 14 interesados. . . . . 13,141..16  
 El director de semana,  
 Francisco del Acenal y Arriata.