

SE SUSCRIBE

en Madrid en el despacho de la IMPRENTA NACIONAL.

No se recibirá por el correo pliego alguno oficial ó particular que no venga franqueado.

PRECIO DE SUSCRICION.

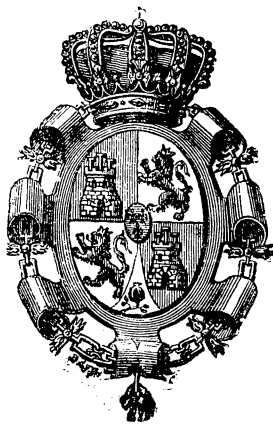
Un mes..... 33 rs.

SE SUSCRIBE

en provincias en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS: PARIS, en casa de los Sres. SAAVEDRA Y DE RIBEROLLES, rue d'Hauteville, núm. 43: en LONDRES, MOORGATE STREET, núm. 35.

PRECIOS DE SUSCRICION.

PROVINCIAS... Tres meses..... 90 rs.
ULTRAMAR..... Tres meses..... 440
EXTRANJERO... Tres meses..... 400



Gaceta de Madrid.

PARTE OFICIAL.

1.ª SECCION.—MINISTERIOS.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

La REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su Augusta REAL FAMILIA continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE ESTADO.

Ayer á las seis y media de la tarde S. M. la REINA nuestra Señora, acompañada del Excmo. Sr. primer Secretario de Estado y de la Real servidumbre, recibió en audiencia particular al Sr. Conde d'Azinhaga, el cual, habiendo sido previamente anunciado por el Introdutor de Embajadores, puso en las Reales manos la carta de S. M. el Rey Regente de Portugal que le confirma en esta corte en la propia calidad de Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario que anteriormente tenía como representante de la Reina Doña Maria II.

S. M. recibió al Sr. Conde con su acostumbrada afabilidad y benevolencia.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

PARTE ECLESIASTICA.

La REINA (Q. D. G.) se ha servido nombrar con fecha 25 de Noviembre, y de acuerdo con el dictámen de la Cámara eclesiástica, para los curatos que á continuación se expresan á los sujetos que ocupaban el primer lugar en las ternas elevadas por el R. Obispo de Guadix, y son los siguientes:

- A D. Juan del Sol y Serrano para el curato del Sagrario de la catedral de Guadix, clasificado de término.
- A D. José Pablo Jimenez para el de Santiago de Guadix.
- A D. Francisco Molina Aguilar para el de la parroquia mayor de Baza.
- A D. Manuel Torices para el de Santiago de Baza.
- A D. Juan Rodriguez para el de Huenejo.
- A D. José Argente del Castillo para el de Jerez.
- A D. Francisco de Paula Adame para el de Calahorra.
- A D. Antonio Candelija para el de Caniles.
- A D. Francisco Iribarne para el de Cullar.
- A D. Antonio García Rueda para el de Orce.
- A D. José Lopez Llamas para el de Fiñana.
- A D. Antonio Martínez para el de Abia.
- A D. Torcuato Magdaleno Carvajal para el de Alcedia.
- A D. Ricardo Ortiz de Urtaran para el de Aldayre.
- A D. Miguel de Montes y Vargas para el de Lanteyra.
- A D. Benito Perez para el de Dolar.
- Al licenciado D. José Fernandez y Fernandez para el de La Peza.
- A D. Juan Aguilera para el de Benamaurel.

- A D. Francisco de Paula Mendez para el de Zujar.
- A D. Mariano Ortiz para el de Castril.
- A D. Joaquin Llevres para el de Abruena.
- A D. José Antonio Martínez para el de Alquife.
- A D. Antonio María Jimenez para el de Albuñan.
- A D. Alonso de Porras para el de Cogollos.
- A D. José Asenjo para el de Graena.
- A D. Pedro Tonedá para el de Marchal.
- A D. Justo Perez Heredia para el de Córtes.
- A D. José Sanchez García para el de Freyla.
- A D. Doroteo Lopez Ortiz para el de Doña Maria.
- A D. José Antonio del Arco para el de Alicun.
- A D. Domingo Lopez Muñoz para el de Alamedilla.
- A D. Francisco de Paula Sevilla para el de Don Diego.
- A D. José Justicia para el de Pedro Martínez.
- A D. Antonio Espinola para el de Moreda.
- A D. Torcuato Poyatos para el de Huelago.
- A D. José de la Torre para el de Darro.
- A D. Juan Bautista Carvajal para el de Diezma.
- A D. José Cuevas Diaz para el rural de Caniles.
- A D. Vicente del Castillo para el rural de Cullar.
- A D. José Lopez Maldonado para el de Campo Cámara.

Igualmente se ha servido nombrar con fecha 16 de Diciembre á los propuestos en las ternas elevadas por el Gobernador eclesiástico de Palencia, y son los siguientes:

- Al licenciado D. Lorenzo Perez para el curato de San Antolin de Palencia.
- Al bachiller D. Manuel Torio para el de Santa Marina de id.
- Al licenciado D. Vicente Isla para el de Poblacion de Campos.
- A D. Canuto Nogales para el de Tariego.
- A D. Miguel García para el de Espinosa de Villagonzalo.
- A D. Santiago Luis de la Rosa para el de nuestra Señora de Allende el Rio de Palencia.
- Al bachiller D. Felipe Martín para el de Rivas.
- Al bachiller D. Tomás de Cea Antolinez para el de Reinoso.
- A D. Cayo Tablares para el de San Llorente.
- A D. Juan Piña para el de Encinas.
- A D. Antonio Abad para el de Santa Eugenia de Astudillo.
- Al bachiller D. Victorio Aparicio para el de Santa Eulalia de Paredes de Nava.
- A D. Gregorio Vian para el de Torquemada.
- A D. Mariano Cuadrado para el de Villasarracimo.
- A D. Dionisio Amor para el de Pradamos.
- A D. Leon Tomás Gonzalez para el de Griyota.
- Al bachiller D. Gregorio Rivera para el de San Pedro de Astudillo.
- A D. Mariano Izquierdo para el de Santa María de Astudillo.
- A D. Lucas Cubillo para el de Santa María de Paredes de Nava.
- A D. Félix Retuerto para el de San Juan de Paredes de Nava.
- A D. Toribio García para el de San Juan de Villaumbrales.
- A D. Manuel Roman para el de San Hipólito de Tamara.
- A D. Isaac Revollar para el de Fuentes de Valdepero.
- A D. Félix Pascual para el de Baillo.
- A D. Higinio Saez para el de Revilla de Collazos.
- A D. Calixto Valverde para el de Castromonte.
- A D. Juan Gil para el de Valdenebro.
- A D. Francisco Lueña para el de Mazariegos.
- A D. Gregorio García para el de Villavindas.
- Al bachiller D. Manuel Robledo para el de Boadilla del Camino.
- A D. José Donis para el de Valdespina.

- A D. Tomás de las Moras para el de Valbuena.
- A D. Domingo Lopez para el de Padilla de Duero.
- A D. Ambrosio Florencio Sobrino para el de Langayo.
- A D. Manuel Campo para el de Olivares.
- A D. José Hermes García para el de San Miguel de Peñafiel.
- A D. Ruperto Obejero para el de Villerias.
- Al bachiller D. Ceferino García para el de Santiago de Tordehumos.
- A D. Basilio Gonzalez para el de San Pedro de Torrelova.
- A D. Eustaquio Merino para el de Santa María de Peñafior.
- A D. Manuel Riesco para el de San Pedro de Villagarcía.
- A D. Remigio Escobar para el de San Salvador de Herrin.
- A D. Francisco Boada para el de Villalobon.
- A D. Tomás de Cea Ocha para el de Baños.
- A D. Marcelino Gonzalez para el de Yma-diezma.
- A D. Pedro Rodriguez Juárez para el de Osornillo.
- A D. Isidoro José Rodriguez para el de San Mamedes de Campos.
- A D. Pablo Alvarez para el de Castil de Vela.
- A D. Pedro Monedero para el de San Martin de Valvein.
- A D. Felipe Blas para el de Castronuevo.
- A D. Juan Ibañez para el de Calahorra.
- A D. Miguel Martínez para el de Villantueva.
- A D. Juan Herrero para el de Páramo.
- A D. Gavino Martín Matia para el de Abarca.
- A D. Santiago Rey para el de Lavin.
- A D. Dionisio de Mier para el de Bárcena de Campos.
- A D. Emeterio Gutierrez para el de Ormillos.
- A D. Sebastian Diez para el de Villabaquerin.
- A D. Santiago Domingo de Casas para el de Perazancas.
- Al bachiller D. José Vielva para el de Villabermudo.
- A D. José Salomon para el de Micieces.
- A D. Norberto Salomon para el de Barruelo.
- A D. Clemente Fernandez para el de San Cebrian de Mazote.
- A D. Manuel Simon para el de Redondo de Abajo.
- A D. Alejandro Sastre para el de Valverde de Campos.
- A D. Florentino Bravo para el de Camillas.
- A D. Francisco Javier Arregui para el de Villavaruz.
- A D. Epifanio García para el de Soto de Cerrato.
- A D. Francisco Viciosa para el de Bustillo del Páramo.
- A D. Tomás Cuesta para el de Villotilla.
- A D. Angel María Ortiz para el de Paradilla.
- A D. Mariano Olea para el de Montoto.
- A D. Clemente Perez para el de Torrecilla.
- A D. Leon Asensio para el de Villarmentero de Esgueva.
- A D. Eusebio Monedero para el de Aldeyuso.
- A D. Eugenio Calonge para el de Belmonte de Campos.
- A D. Benito García para el de Roturas.
- A D. José Carabaza para el de Dehesa de Arriba.
- A D. Lorenzo Santos para el de Perales.
- A D. Cristóbal Herrero para el de Poblacion de Soto.
- A D. Isidoro Diez para el de Moarves.
- A D. Juan Domingo García para el de San Mamedes de Polaciones.
- A D. Vicente Merino para el de Sotillo y San Jorde.
- A D. Juan Echevarría para el de Zorita.
- A D. Ramon Vielva para el de Vallespinosillo.
- A D. Gerónimo Emperador para el de Castillejo de la Olma.
- A D. Miguel Saucedo para el de Villaneceriel.

- A D. Joaquin Calleja para el de Peñalva de Duero.
- A D. Antonio Yañez para el de Santa Cruz de Rioseco:
- Y al bachiller D. José Marcos Narro para el de Santiago de Rioseco.

MINISTERIO DE FOMENTO.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

Dictámenes de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos sobre la direccion del ferro-carril del Norte desde esta corte á Valladolid.

Núm. 4.

Junta consultiva de caminos, canales y puertos.—Sesion del 26 de Octubre de 1853.—Se leyó la comunicacion de la Direccion general, de fecha 13 del corriente, remitiendo los proyectos de la línea del ferro-carril del Norte entre esta corte y Valladolid, verificados por la comision presidida por D. Gerónimo del Campo, á fin de que la Junta designe cuál de los dos trazados debe adoptarse.

Enterada la Junta, y concretándose estrictamente al juicio que se ha servido pedir la Direccion general entre los dos proyectos de la comision Campo, de Madrid por el puerto de Guadarrama y Arévalo á Valladolid, y desde el mismo Madrid por el puerto de la Ventilla y Avila á Valladolid, bajo las condiciones y circunstancias, tales cuales en dichos proyectos se presentan, la misma encuentra preferible el que pasa por Avila.

Sin embargo, los Sres. Azas y Cortijo creyeron deber añadir que se estaba en el caso de recordar al Gobierno el informe de la Junta de fecha 14 de Setiembre último sobre este mismo asunto, pues no consideran en circunstancias iguales aun estos dos proyectos para poderlos comparar entre sí debidamente cuando pueden variar sus pendientes respecto á las que se calculan en la memoria de la comision.

Por último, el Sr. Arriete formuló su voto particular como sigue:

«Aun cuando se limita ahora la cuestion sobre el trazado del ferro-carril del Norte á las dos direcciones prefijadas que atraviesan la cordillera por los puertos de Guadarrama y la Ventilla, convencido de que el terreno en la primera de las dos direcciones es susceptible de grandes y trascendentales modificaciones, siempre que, según lo resuelto para otras líneas, se adopten mayores pendientes, cree el que suscribe no puede decidirse definitivamente la eleccion con la copia de datos indispensables para el acierto, sin que se complementen los estudios que indicó la Junta en su acuerdo de 14 de Setiembre próximo pasado, con tanto mas fundamento, cuanto no prestándose el terreno por el puerto de la Ventilla á alteraciones notables en el trazado, aunque se varien las pendientes, faltan los datos necesarios para formar el debido paralelo entre ambos proyectos.»—P. A. D. V. P., Agustin de Marcoartú.—El Secretario, Julian No-guera.

Núm. 2.

Junta consultiva de caminos, canales y puertos.—Sesion extraordinaria del 24 de Diciembre de 1853.—A consecuencia de la comunicacion de la Direccion general de 8 de Noviembre próximo pasado, remitiendo á la Junta los proyectos del ferro-carril del Norte en su seccion de Madrid á Valladolid, el primero por Navalgrande, el segundo por Guadarrama, y el tercero por Segovia, arrancando de la parte septentrional del tunel de Guadarrama, á fin de que examinados por la misma manifestase cuál de los trazados es el que debe adoptarse, se citó para junta extraordinaria, que tuvo lugar el dia 18 del mismo, y en la que, dada cuenta de este asunto, la misma recordó los antecedentes; y después de discutidas las diferentes opiniones acerca de si deberian verificarse nuevos estudios, ó si con los trabajos presentados habia suficientes datos para resolver, aun cuando faltaba el presupuesto relativo á la línea de Segovia, que la mayoría consideraba indispensable, se procedió definitivamente á la votacion, fijándose al efecto la cuestion en la forma siguiente:

Completado que sea el proyecto de la línea de Segovia con el presupuesto que falta ¿será suficiente para, con arreglo á los demás datos que existen, decidir sobre cuál de las direcciones estudiadas entre esta corte y Valladolid es la preferible?

Contestaron que sí los Sres. Pino, Campo, Cor-

rea, Cortijo, Azas, Marcoartú y Vicepresidente; y que no, los Sres. Arriete y Aquino.

En su virtud, y habiéndose comunicado con anterioridad las órdenes por la Dirección general al ingeniero D. Manuel de Madrid Dávila, autor del proyecto de la línea por Segovia, para que formase dicho presupuesto, este ingeniero lo ha remitido con fecha 15 del corriente, y la Dirección general lo ha pasado á la Junta, en donde obraban todos los antecedentes.

Reunida la misma en este día para tratar del asunto, después de que todos sus individuos habían examinado particularmente los proyectos con sus presupuestos y demás antecedentes relativos á cada una de las tres direcciones estudiadas para el ferrocarril del Norte entre esta corte y Valladolid, se procedió á la discusión para decidir cuál de ellas debe adoptarse definitivamente.

Después de haber quedado dilucidada completamente la cuestión según convinieron todos los componentes de la Junta, presentes en la de este día, se determinó proceder á la votación, sin perjuicio de reservarse cada individuo exponer por escrito las razones en que funda su voto, dando aquella por resultado que los Sres. Pino y Campo optaron por la traza que saliendo de la orilla derecha del Manzanares, próximo al puente de Segovia, para dirigirse á Villanueva de la Cañada, Valdemorillo, Zarzalejo y Navalperal, atravesando la sierra por los puertos de la Ventilla y junto á los de Navalgrande de las Beatas y de las Pilas, continuando por Avila, Mingorría, Basco Sancho y Arévalo, por Medina del Campo y Valdestillas á Valladolid; y los Sres. Arriete, Aquino, Correa, Cortijo, Azas y Subercase (Vicepresidente) se decidieron por la que pasando por Chamberí, Colmenar Viejo, Manzanares y el puerto de Guadarrama sigue desde la parte septentrional de este puerto por la ermita de San Rafael, Valdeprados, Madrones, y por las cercanías de Segovia á la ermita de nuestra Señora de la Aparecida, siguiendo después por Añe, Armuña, Miguel Ibañez, Ortigosa, y por Santa María de Nieva y Nieva á Sanjuste, Fuente de Coca, Agusal, Olmedo, Hornillos, Valdestillas y Viana para llegar á Valladolid.

Así pues aparece una mayoría de seis votos contra dos á favor de la línea por Segovia, constituyendo esto el acuerdo de la Junta, y el que se copien á continuación de esta acta los escritos presentados, que á la letra son como sigue:

Sres. Pino y Campo: «Para decidir la importante cuestión de preferencia entre los proyectos de ferrocarril de Madrid á Valladolid, y habiendo examinado:

1.º El trazado por Navalgrande, Avila, Arévalo y Medina presentado por la comisión especial de ingenieros nombrada para este objeto por el Gobierno de S. M.

2.º El trazado por Guadarrama, Arévalo y Medina presentado por la misma comisión.

3.º El trazado por Guadarrama, Segovia y Olmedo, compuesto de la primera sección del trazado anterior comprendida entre Madrid y la boca septentrional del túnel de Guadarrama, y de otra nueva sección desde dicho túnel hasta Valladolid, presentada por el ingeniero nombrado para este objeto por la Diputación provincial de Segovia.

4.º La exposición de la Diputación y del Ayuntamiento de Segovia en defensa del último trazado, y la del Alcalde del Real sitio del Escorial en defensa del de Avila.

5.º Las exposiciones de las Diputaciones provinciales de Salamanca, Zamora y Valladolid relativas al trazado de esta línea.

Respecto del primer trazado por Avila y Arévalo, considerando:

Que el desarrollo es de 232.364 metros (45 leguas);

Que en lo relativo á las pendientes no excede ninguna de 0,0130, y distribuidas de tal modo que están interpoladas con planos de descanso para facilitar la explotación;

Que en cuanto á las curvas, solo hay en todo el trazado una del radio de 300 metros, en plano horizontal, siendo todas las restantes de radios mayores;

En cuanto á obras de fábrica, ninguna ofrece dificultades de consideración;

Que en cuanto á túneles solo hay uno de 250 metros de longitud, y es posible suprimirlo;

Que en cuanto á puntos notables de paso, va el trazado por las inmediaciones del Real sitio del Escorial, para el que se destina una estación: por Avila: por la villa de Arévalo, importante, no solo por su riqueza y mercado, sino también por ser el punto de empalme del ramal de Salamanca; y por Medina del Campo, mercado y centro de producción de Castilla;

Que en cuanto á las condiciones atmosféricas del trazado, pasa por una zona en donde existen, pero no son permanentes las nieves;

Que en cuanto á la conveniencia general del país, tiene á su favor los votos de las provincias de Salamanca, Zamora y Valladolid;

Que la duración de las obras, dato importante de este problema, está calculada en tres años;

Finalmente, que el presupuesto de esta línea es de 116.951.605 rs. vn.;

Respecto del trazado «Guadarrama y Arévalo», considerando:

Que el desarrollo es de 228.072 metros (41 leguas);

Que en lo relativo á las pendientes son de 0,0133, pero distribuidas de un modo tan violento, que hay una rasante de 23 kilómetros al 0,01 y 0,013 sin el menor descanso;

Que en cuanto á las curvas hay tres de 250 metros de radio y 26 de 300 metros, de las que muchas tienen la fatal coincidencia de hallarse en las mayores pendientes;

Que en cuanto á obras de fábrica tampoco ofrecen grandes dificultades, si bien son superiores á las del primer trazado;

Que en cuanto á túneles tiene cuatro, de los cuales el de la Serranilla es de 3298 metros de longitud, estando su rasante 275 metros debajo de la divisoria, lo que exige la perforación de 14 pozos con la profundidad media de 450 metros, y con todas las condiciones mas desfavorables, pues las faldas de la sierra en aquel punto están llenas de manantiales permanentes, aun en el verano, lo que dá indicios de una construcción difícil, expuesta y costosa;

Que en cuanto á puntos de paso va el trazado por Colmenar, Arévalo y Medina;

Que en cuanto á las condiciones atmosféricas, el

trazado pasa por zonas semejantes y aun mas expuestas á las nieves que el anterior, y pues no solo en la parte meridional atraviesa Cercedilla, sino que á pesar de que la cumbre se salva con el túnel, debajo de su nivel en la parte septentrional, y por los campos de Espinar y las Navas de San Antonio hasta Villacastín, hay nieves en las mismas épocas, y de igual y mayor duración, como lo comprueba, no solo la interrupción que todos los años, y precisamente en este momento, sufre el tráfico por la carretera general, sino las columnas de piedra establecidas en sus márgenes desde su construcción, y que son los testigos irrecusables de la existencia del mal;

Que en cuanto á la conveniencia general del país, tiene el inconveniente de no acercarse á ninguna capital;

Que en cuanto á la duración de las obras, está calculado que se invertirán ocho años en su construcción por las dificultades de la perforación del túnel de Guadarrama;

Finalmente, que en cuanto al presupuesto, asciende el de esta línea á 174.481.767 rs. vn.

Respecto del tercer trazado por Guadarrama, Segovia y Olmedo, considerando:

Que el desarrollo es de 227.784 metros (40 4/5 leguas);

Que en lo relativo á las pendientes subsisten los mismos inconvenientes del trazado anterior, por ser común á los dos la sección comprendida entre Madrid y la boca septentrional del túnel de Guadarrama; y además se fuerza esa pendiente hasta 0,0449 en la segunda sección antes de Segovia;

Que en cuanto á curvas hay en esta línea ocho de 300 metros de radio, y en pendientes;

Que en cuanto á obras de fábrica hay un viaducto de 400 metros (1400 pies) de longitud, con 65 metros (230 pies) de elevación en los arcos centrales, obra difícil, de larga duración y solo aceptable en casos extremos;

Que en cuanto á túneles conserva esta línea el de Collado-mediano y el de Guadarrama, con todos sus gravísimos inconvenientes, y hay otro mas de 480 metros de longitud;

Que en cuanto á puntos de paso, se acerca á dos kilómetros de Segovia, y sigue por Santa María de Nieva y Olmedo, alejándose cuatro y tres leguas respectivamente de los importantes puntos de Arévalo y Medina;

Que en cuanto á las condiciones atmosféricas, este trazado está en las mismas condiciones que el anterior, pues las nieves reinan del mismo modo por las zonas de Cercedilla en la parte meridional, y por el Espinar, Riofrio y demás puntos de las faldas septentrionales de la cordillera;

Que en cuanto á la conveniencia general del país, lejos de tener el apoyo, tiene contra sí el voto unánime de las provincias limítrofes;

Que en cuanto á la duración de las obras, existe el mismo inconveniente del túnel, que las hace durar ocho años;

Finalmente, que en cuanto al presupuesto, asciende el de esta línea á 164.999.310 rs. vn.

Comparando ahora entre sí estos datos oficiales que la Junta tiene á la vista, y teniendo en cuenta las observaciones emitidas en la discusión, se deduce:

1.º Que el trazado de Avila es el de mayor longitud.

2.º Que es el de menores, y sobre todo el de mejor distribuidas pendientes.

3.º Que tiene una superioridad incontestable en el radio y en el trazado de las curvas.

4.º Que es el de menores y mas fáciles obras de fábrica, especialmente si se compara con el gran viaducto de la línea de Segovia.

5.º Que no tiene el gravísimo inconveniente del túnel de Guadarrama; obra que por sí sola bastaría para desechar un trazado, no precisamente por su longitud ni presupuesto, sino por las incalculables eventualidades á que está sujeta una obra que reúne todas las peores condiciones para su perforación.

6.º Que este trazado sigue la línea de la corriente comercial y productiva ya existente por Arévalo y Medina, mercados de los mas ricos y abundantes de Castilla; origen del primero de otra vía férrea importante, cuyo ante-proyecto está ya estudiado y aprobado por el Gobierno de S. M.; y punto el segundo que produce los primeros trigües de Europa, premiados y declarados así por el Jurado de la exposición universal de Londres.

7.º Que está en mejores condiciones atmosféricas que los otros dos trazados; pero sin que en ninguno de ellos la existencia de las nieves en cortos días del año sea un obstáculo, y mucho menos se considere esto como un dato capaz de influir sobre la variación de tan importante línea.

8.º Que el trazado de Avila tiene justificada su preferencia respecto de la conveniencia general del país por el apoyo unánime y oficial que le dan las provincias limítrofes de Salamanca, Zamora y Valladolid.

9.º Que tiene á su favor la inapreciable ventaja del tiempo, porque hallándose calculada la duración del túnel de Guadarrama en cinco años mas que la construcción del resto de la línea, este solo obstáculo imposibilitaría durante tan largo período la explotación de la vía, privando al país de sus inmensos beneficios, y dejando entretanto sin réditos é improductivo un cuantioso capital.

10.º Que tiene á su favor la notable economía de 27 millones de reales respecto de la línea Guadarrama-Arévalo, y 18 millones respecto de la Guadarrama-Segovia, prescindiendo que no deba ni puede prescindirse de las consideraciones del párrafo anterior.

11.º Que habiendo presentado el ingeniero de la provincia de Segovia precios medios mucho mas bajos para el cálculo de sus presupuestos que los adoptados por la comisión del Gobierno, pudiera sospecharse que estos no fuesen exactos, y que se debiera á ese error la diferencia de los presupuestos. Pero no queriendo eludir la cuestión en ningún terreno, aceptando hipotéticamente los precios de Segovia para los dos trazados, y aplicándolos á los presupuestos de Avila y de Segovia, se reduce el primero á 131.990.000 rs. vn., y el segundo á 149.990.000 rs., conservándose siempre los mismos 48 millones en favor del trazado de Avila, y quedando desvanecida semejante impugnación.

12.º Que habiéndose observado que en el trozo de Moralzarzal al túnel de Guadarrama aparece un volumen de 1.200.000 metros cúbicos de des-

monte en roca y nada en tierra, pudiendo por esto sospecharse que existe un error involuntario desventajoso al trazado de Guadarrama, debe advertirse que el corto desmonte que en realidad hay en tierra, se supone aprovechado en los terraplenes, por ser esto lo mas económico en donde la tierra escasea. Por consiguiente no hay semejante error ni omisión, pues su importe está embobido en el de los terraplenes; y si la omisión existiese, probaría todo lo contrario, es decir, que se habria favorecido al presupuesto de Guadarrama por no haberse calculado ni incluido el valor de esos desmontes.

13.º Que el trazado de Avila tiene á su favor el voto unánime de los cinco ingenieros que formaron la comisión nombrada por el Gobierno de S. M., y que durante un año y en todas las estaciones han estudiado la cuestión sobre el terreno, cuyas circunstancias dan inmensa fuerza y garantizan el acierto y exactitud de su dictamen.

14.º Que la idea de forzar las pendientes en el trazado Guadarrama hasta el 0,020..... 0,025, y aun 0,030, y la de construir un plano automotor en la cumbre para evitar el túnel, es perjudicial é inadmisibles. Pendientes tan extremadas, y planos inclinados que han desaparecido en las construcciones modernas, solo pueden adoptarse en la última necesidad. Pero cuando la naturaleza presenta un paso fácil; cuando puede construirse un trazado con pendientes tan suaves que la máxima no pasa de 0,013; cuando las curvas son de extensos radios; cuando no hay túneles ni obras de fábrica de importancia; cuando el presupuesto es módico, y cuando en fin se reúnen todas las condiciones que se pueden exigir á un trazado para que produzca el máximo de beneficio en su explotación, querer crear obstáculos, proponer pendientes tan exageradas que apenas empiezan ahora á ensayarse en Europa, solo en los casos mas extremos, y cuyo éxito no está confirmado, aceptar planos inclinados, y acumular cuantias dificultades perjudican y aminoran los resultados de los ferro-carriles, equivaldría á construir hoy la gran línea del Norte con todas las peores condiciones que solo adopta la ciencia en los casos mas extremos, y esto cuando precisamente la naturaleza permite emplear los medios mas perfectos y mas beneficiosos para la explotación y para el país.

15.º Que el trazado de Avila respecto del de Guadarrama tiene ya á su favor la autoridad de la Junta consultiva; y como este acuerdo y la preferencia dada en 26 de Octubre último suponen y son consecuencia de un examen reflexivo de los dos trazados, resultan apreciados por esta corporación en todo su valor los graves inconvenientes de la línea Guadarrama respecto de la de Avila. Debiendo con este motivo hacer la muy importante observación de que los grandes movimientos de tierra, la peor distribución de las pendientes, y sobre todo el difícilísimo é incierto túnel de Guadarrama, cuya suma de dificultades están acumuladas en la primera sección y forman el escollo del trazado de Guadarrama, pasan precisamente á formar parte de la línea de Segovia, y sería necesario rehabilitar los 79 kilómetros de esa sección, del seño de reprobación con que ya los marcó la Junta implícitamente en su acuerdo anterior.

16.º Que constando el trazado de Segovia de dos secciones, y estando la primera y la mas importante ya juzgada por la autoridad de la Junta consultiva, sería necesario, para hacer triunfar el trazado de Segovia, que la segunda sección equilibrase con sus superiores condiciones los defectos de la primera. Pero lejos de suceder así, siguen siendo próximamente los mismos los resultados de los dos trazados. Las pendientes no se disminuyen si no se aumentan desde 0,0133 á 0,0449, y las dos obras mas importantes del trazado Guadarrama, que son los dos túneles del Coloco, cuyo presupuesto es de siete millones de reales, son reemplazados en el de Segovia por otro túnel y por el gran viaducto, cuyos valores ascienden á nueve millones de reales, suponiendo solo á 500 rs. el metro superficial de tan difícil obra. Por consiguiente, permaneciendo las mismas las condiciones de la primera sección, que forman la parte mas esencial del trazado postergado ya por la Junta; y no habiendo en la segunda ninguna compensación ni facultativa ni económica, sigue en toda su fuerza, y parece que es aplicable al trazado de Segovia el dictamen dado en 26 de Octubre último respecto del de Guadarrama.

En vista pues de los datos oficiales que han sido presentados á la Junta, y que quedan extractados y analizados, y del resultado de la ordenada comparación que hemos procurado hacer de los datos y condiciones de los tres trazados, los Inspectores que suscriben, como vocales de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, opinan que el trazado que desde Madrid va por Navalgrande, Avila, Arévalo y Medina del Campo á Valladolid, es el preferible entre los tres, y el mas conveniente á los intereses del país, porque á pesar de ser el de mayor desarrollo, tiene las menores y mejor distribuidas pendientes; las mayores y mejor trazadas curvas; las menores y mas económicas obras de fábrica; se evita el difícilísimo y perjudicial túnel de Guadarrama; pasa por abundantes y reconocidos centros de producción; tiene el voto de las provincias limítrofes; tiene el voto unánime de la numerosa comisión de ingenieros que estudió los proyectos sobre el terreno; tiene la importante é incalculable ventaja de disminuir en cinco años la duración de las obras, anticipando al país los beneficios de la explotación, que es el límite de sus descos; y finalmente, salva al Estado de un gravamen considerable, pues su presupuesto es de 18 millones, ó lo que es lo mismo, 12 por 100 mas económico que el menor de los otros trazados, cualesquiera que sean los precios medios con que se quieran calcular y hacer la comparación; y prescindiendo en este momento, aunque de ello no puede prescindir el Gobierno de S. M., de la posibilidad, y aun diremos mas, de la seguridad de los incalculables aumentos de gasto que ocasionará la construcción de un túnel que tiene pocos rivales por la enorme profundidad de sus pozos, por las filtraciones del terreno en que ha de construirse, y porque reúne todas las peores condiciones de una obra de su clase.

Sr. Arriete: «En el examen de los proyectos sobre los tres diversos trazados de la línea de ferrocarril del Norte en la sección de Madrid á Valladolid que el Gobierno ha sometido á la deliberación de la Junta consultiva de obras públicas, y en el acuerdo tomado por esta corporación sobre

aquel asunto, el que suscribe, como vocal de la misma, ha creído deber consignar su voto, prefiriendo la dirección por el puerto de Guadarrama y Segovia, fundándose en los datos y las consideraciones que siguen.

Mediando entre las tres líneas tan corta distancia, ninguna diferencia existe en las circunstancias del clima, precio de los jornales, ni en la calidad ni abundancia de los materiales. Y aun en este concepto, si se toma en cuenta la acumulación y permanencia de las nieves en la cordillera, aparece preferible el paso por el puerto de Guadarrama, porque su travesía es notablemente menor que la que resulta por el de Navalgrande.

Los datos estadísticos que deben influir para esta decisión, ofreciendo unos resultados muy próximos respecto á los trazados por Avila y Segovia, no dan tampoco en este sentido condición alguna decisiva para la resolución de que se trata.

Una equivalencia semejante se nota en las ventajas de los tres trazados respecto al sistema de las pendientes, á la importancia de las obras (exceptuando los túneles de que me ocuparé luego), y á las condiciones para la ejecución y explotación de la vía.

En atención á lo expuesto, y habiéndose ya desechado por acuerdo anterior el trazado intermedio por Guadarrama á Arévalo, se deduce que la decisión entre las líneas por Avila y Segovia debe precisamente fundarse en los resultados que se obtengan de la comparación de los cuatro puntos esenciales que siguen:

1.º Extension total de cada uno de los trayectos, y diferencia que resulte entre sus respectivas longitudes.

2.º Dificultades y duración en la ejecución de las obras correspondientes á cada trazado.

3.º Coste que ocasionará la ejecución de cada línea.

4.º Disposición del terreno en cada trazado para deducir la posibilidad de adoptar modificaciones ventajosas.

En cuanto al primero basta mencionar, según las respectivas memorias, que la línea por Avila tendría una extensión total entre Madrid y Valladolid de 45 1/2 leguas, al paso que la dirigida por Segovia solo resultaría de 41 leguas para deducir en favor de esta última la ventaja de 4 1/2 leguas. Y téngase presente que tal diferencia es precisamente en el trayecto mas desfavorable bajo todos aspectos, cual es en la travesía de la cordillera.

Acerca del segundo, solo hay necesidad de tomar en cuenta el túnel grande para atravesar Guadarrama, puesto que, como se ha dicho, en todas las demás obras hay una marcada equivalencia. Si bien es indudable que la construcción de este túnel por las dimensiones que se le asignan, y por la naturaleza y disposición del terreno que se ha de horadar, ofrecerá dificultades con las que no pueda compararse la de las otras obras en la línea por Avila, teniendo presente los ejemplos de otros túneles semejantes abiertos en varios puntos de Europa, y examinando las circunstancias de la localidad de que se trata, se deducirá que apreciando prudencialmente todas las condiciones, no serán tantas ni de tanto tamaño como se expresan en la memoria del proyecto, ni mucho menos en cuanto al tiempo que se asigna para su duración, puesto que por deducción de los mismos ejemplos que deben consultarse en este caso, se tendría la probabilidad de construirlo próximamente en los mismos cuatro años que durará la ejecución de las demás obras. Queda por lo tanto reducido este punto á cuestión de coste.

Bajo las bases con que se han formado los presupuestos, es evidente que el trazado por Segovia aparece con el notable aumento de 18 millones de reales sobre el coste que ocasionará el dirigido por Avila: mas considerando que algunos de los precios elementales en la remoción de tierras son excesivos respecto á los que comunmente sirven de tipos para otras obras análogas, y que por lo mismo deben en todo caso modificarse; que la clasificación en la naturaleza de los terrenos que han de removerse en la línea hasta Guadarrama aparece recargada en desmontes en roca dura, cuando el aspecto de la localidad hace presumir que en la ejecución se obtengan proporciones mas ventajosas; y notándose también que en la misma línea de Madrid á Guadarrama se han valuado por alto las obras de fábrica á precios notablemente mayores que los correspondientes á las del otro trazado hasta el puerto de Navalgrande, se deducirá con toda evidencia que, rectificadas y valuadas convenientemente estas obras con el tiempo y los datos de que no ha podido disponer la comisión, desaparecerá, ó por lo menos se minorará aquel exceso de coste hasta el punto en que, no debiendo influir de una manera notable, aumente la decisiva importancia que efectivamente tienen las otras ventajas.

Respecto al último de los cuatro puntos enunciados, basta exponer que desde Moralzarzal hasta el túnel de Guadarrama ofrece el terreno una ladera continua sin punto alguno de sujeción en longitud de 4 1/4 leguas, donde es por lo mismo posible adoptar cuantas combinaciones aconseja el arte para llegar al trazado mas aceptable en circunstancias dadas, cuando en la línea por Avila desde el Pontaluzelo de Robledo hasta el puerto de Navalgrande en longitud de 8 1/2 leguas, tienen que irse cortando sucesivamente las numerosas estratificaciones en que se subdivide la cordillera, sin que el exceso de desarrollo á que obliga esta localidad aconseje la alteración ineficaz en las pendientes. Y como por otra parte la disposición topográfica de la Península exige mas que en otros países de Europa que en el trazado de nuestros ferro-carriles se adopten las pendientes que los nuevos adelantos en la explotación han dado á conocer como ventajosas para superar pasos difíciles cual el que nos ocupa, es patente la preferencia que en este caso debe darse á la dirección en que el terreno ofrece mas campo para estudiar y disponer aquellas combinaciones, tan aceptables cuando las demás condiciones que han de influir en la elección aparecen próximamente de igual importancia y aun algunas favorables en el mismo sentido.

Tales son las decisivas razones por las que á mi juicio debe preferirse el trazado por el puerto de Guadarrama y Segovia para la línea de ferrocarril del Norte, en su sección de Madrid á Valladolid, habiendo creído deber extenderme en el examen y ampliación de los puntos mas precisos y determinados sobre este asunto por el conocimiento especial que con el mismo objeto adquirí

de las localidades que recorren ambos trazados.»

Sr. Aquino: «Por el examen analítico de los datos presentados para estos trazados; por la comparación de los resultados obtenidos en obras ejecutadas en terrenos análogos; por las explicaciones que hicieron los señores que conocen el de que se trata; por las ideas emitidas en el curso de la discusión; y considerando la cuestión entre Avila y Segovia como subalterna respecto de la principal, que es la línea del Norte, he formado el juicio: 1.º De que el trazado que se dice de Segovia, teniendo en cuenta los adelantos conseguidos en materia de ferro-carriles, es susceptible, al hacer los estudios definitivos, de modificaciones ventajosas.

2.º De que, aun sin ellas, su importe y el tiempo de su ejecución pueden reducirse considerablemente.

3.º De que hay posibilidad de disminuir el túnel y hasta de hacerlo desaparecer por medio de planos inclinados automotores, como se está ejecutando en otros países:

Y 4.º De que, no aprovechando ahora los poderosos medios que proporciona la ciencia, no se pasará mucho tiempo sin tenerlo que hacer, y entonces quedaría perdido el respetable capital que se emplease en la dirección por Avila; razones todas que me inducen á decidirme por la de Segovia.»

Sr. Correa: «Después de examinados y vistos en Junta consultiva los estudios presentados de los dos trazados del ferro-carril del Norte, el uno por Navalgrande, Avila y Arévalo, y el otro por Guadarrama, Segovia y Olmedo, opino:

Que si bien el camino por Guadarrama y Segovia ofrece dificultades en las dos obras de consideración, que son el túnel de la Serranilla y el viaducto en la bajada de la misma á Segovia, y el aumento á que se cree de coste, conceptúo que la línea por Guadarrama es preferible á la de Navalgrande, Avila y Arévalo, en razón á que es susceptible el hacer en el trazado mejoras de gran

consideración en las notables obras de los túneles y viaducto al otro lado del gran túnel, y grande disminución en el coste, disponiendo el trazado con mayores pendientes en cuanto permitan los adelantos que se han hecho en las construcciones de los ferro-carriles y en las potencias de las locomotoras.»

Sr. Cortijo: «El ingeniero D. Manuel Madrid Dávila ha remitido ya el presupuesto de toda la línea por Guadarrama y Segovia, y la Junta está ya en el caso de manifestar su opinión sobre la parte facultativa solo, pues el Gobierno no ha remitido aun los datos estadísticos que tan necesarios son para resolver con algún acierto esta cuestión.

El ingeniero Dávila ha estado encargado por algún tiempo, y aun parece lo está, del cuidado y conservación de las carreteras del distrito, que, por Guadarrama van á Valladolid y á Avila, y por Navacerrada á Segovia, y ha formado diferentes proyectos desde Segovia á Valladolid, y dirigido las obras de una casi nueva carretera que se ha construido hace muy poco tiempo desde Segovia por Cepones y Riofrio á la fonda de San Rafael: por consiguiente debemos suponerlo con todos los conocimientos, experiencia y datos necesarios para formar un presupuesto con bastante aproximación.

El precio del material fijo y móvil lo ha arreglado lo mismo que lo ha hecho la comisión Campo á los precios de las tarifas hoy corrientes; pero aun cree el ingeniero Dávila que este presupuesto, especialmente en su primer trozo, cuyo importe es respetable, se hubiera podido reducir á una mitad si en vez de haberse arreglado en las condiciones del trazado á las pendientes con que ha formado su proyecto, se hubiesen elevado algunas rasantes al 2 y al 2 y 1/2 por 100 combinadas estas mayores pendientes con tramos horizontales ó de muy pequeñas pendientes.

Con tales datos ha calculado Dávila su presupuesto en los tres trozos desde la salida de la boca del túnel hasta Valladolid en esta forma:

Trozos.	Metros lineales.	Sus importes en rs. vn.	LIMITES.
1.º	42.317,26	31.759.471,3	Desde la boca del túnel hasta la Aparecida, cerca de Segovia.
2.º	58.062,30	47.524.418,6	Desde la Aparecida á Fuentes de Coca.
3.º	48.375,88	45.892.838,5	Hasta Valladolid.
Totales.	148.755,44	65.173.428,4	

Hay que añadir á este coste y distancia total el que tendrá el resto de la línea desde Madrid hasta la salida del túnel de Guadarrama, que con sus distancias compondrá el total de la línea desde Madrid á Valladolid, y será como sigue:

	Metros lineales.	Importe en reales vellon.
Desde Madrid hasta la salida del túnel de Guadarrama, incluidas longitudes y coste de los túneles de Monterredondo y Guadarrama.....	79.029,30	99.826.482
Desde la boca del túnel hasta Valladolid.....	148.755,44	65.173.428,4
Total distancia y coste.....	227.784,94	164.999.910,4

Comparando este resultado con los de las líneas de Avila y Guadarrama-Arévalo, son las diferencias:

	Distancias.	Presupuestos.		Distancias.	Presupuestos.
Línea de Avila.	252.364,34	146.954.405	Línea de Guadarrama y Arévalo.	233.312,85	174.481.767
Id. de Segovia..	227.784,94	164.999.910	Id. de Segovia.....	227.781,94	164.999.910
Diferencias.	24.579,40	48.048.805	Diferencias...	5.527,91	9.481.857

Por estos resultados se ve que, comparada la línea de Segovia y su presupuesto con la de Guadarrama-Arévalo, hay una diferencia de 5.527,91 metros menos de longitud, y de 9.481,857 rs. menos también de coste, consecuencia necesaria del rodeo que se dá en la línea de Guadarrama-Arévalo para pasar por este último punto y el de Medina del Campo, ambos separados de la carretera general de Valladolid que sigue mas rectamente el trazado de Segovia dirigiéndose á Olmedo.

Comparando las líneas Avila y Segovia, se nota que, si bien hay un rodeo de 24.579,40 metros por la línea de Avila, hay no obstante una economía en el gasto de 48.048,805 rs. en el presupuesto, debido únicamente á los túneles que se han de hacer en Colladomediano y Guadarrama y en el gran viaducto del barranco del Madero, si bien este gran exceso de gasto se hubiera podido hacer desaparecer con ventajas notables respecto al presupuesto de la línea de Avila; en el establecimiento de la línea, y aun en el de explotación, si forzando las pendientes se hubiesen proyectado planos inclinados automotores en lo alto del puerto en lugar del gran túnel de Guadarrama, conforme lo ha insinuado el Ilmo. Sr. Subercase.

Examinando y comparando las pendientes de estos tres trazados, se vé que los tres tienen pendientes muy inferiores á los límites admitidos en España para carriles de esta clase, pues que por el trazado Avila es la pendiente máxima de 0,0132; por el de Guadarrama-Arévalo de 0,0133, y por la línea de Segovia de 0,0133, aunque mas allá del túnel de Guadarrama y antes de Segovia se encuentra una sola pendiente de 0,0149, y entre esta capital y Valladolid otra de 0,0106. Así pues todas estas pendientes son bastante suaves, y están además interpoladas entre grandes líneas rectas horizontales, ó de pendientes casi nulas.

En cuanto á curvas, hay en el trazado Guadarrama-Arévalo 26 de radios de 300 metros, y otras tres de 250, y la mayor parte de ellas con las mayores pendientes entre los límites del proyecto. En la línea de Avila solo hay una curva de 300 metros de radio, y esta en sentido horizontal, y en la línea de Segovia hay también ocho curvas de 300 metros de radio.

No hay inflexiones, y estas curvas están unidas por líneas rectas mas ó menos largas, pero que en la mas corta cabe bien un convoy por largo que sea.

En cuanto á obras de consideración, fuera de los túneles en las tres líneas, hay puentes y viaductos no despreciables, y uno de estos notable desde la salida del túnel de Guadarrama en la línea de Segovia, que tiene 416 metros de longitud y 40 de altura media; obra seguramente de larga, aunque no de difícil construcción, haciéndole sobre arcadas como en el proyecto se propone; pero que será indudablemente muy costosa.

Hubiera sido sumamente conveniente acompañar á estos proyectos los respectivos perfiles transversales para conocer mejor la naturaleza geognóstica del terreno, sin cuyo dato es muy aventurado juzgar bien, no solo de la clasificación hecha en esos proyectos de los desmontes y movimientos de tierras para las explanaciones de cada trozo, sino de los precios de excavación en roca dura y floja, y tierras que con bastante diferencia calculan la comisión Campo y el ingeniero Dávila en sus respectivas memorias y presupuestos.

Se ve y no es posible juzgar bien de las grandes diferencias que se advierten entre el presupuesto de Dávila para su línea de Segovia, en la que calcula á 40 rs. vara cúbica de desmonte en roca dura, y á 17 que calcula para lo mismo la comisión Campo en las líneas de Guadarrama-Arévalo y la de Avila; el de 5,3 que calcula Dávila para el metro cúbico de roca floja en su línea de Segovia, y 8,56 que calcula la comisión Campo para igual naturaleza de desmonte en los trozos quinto y sétimo de la línea de Guadarrama, y segundo, tercero, cuarto y quinto de la de Avila.

Calcula Dávila para su línea de Segovia en 3 y 2 rs. metro cúbico de desmonte en tierra dura y floja, y la comisión Campo lo hace constantemente en todos los trozos de ambas líneas á 3,424 rs. metro cúbico, sin distinción de tierra dura ni floja.

Calcula Dávila como un precio muy desahogado para terraplenes en su línea de Segovia el de 4 rs. metro cúbico, cuando para sus terraplenes hay que ir á buscar las tierras á una zona lateral algo extensa que aumenta los acarrees, y en 2 1/2 rs. metro cúbico cuando los terraplenes son de poca altura y se puede aprovechar mejor el producto de los desmontes; y la comisión Campo señala 6 rs. al metro cúbico de terraplen, sin distinción ninguna en cada trozo, cuyas diferencias tan notables en esos precios, la dan muy grande en los importes de las explanaciones, diferencias difíciles de apreciar en lo justo, cuando vienen formados esos presupuestos por ingenieros en quienes se ha de atribuir un gran deseo del acierto y los necesarios conocimientos. Sin embargo, las circunstancias particulares, ya insinuadas, que concurren en el ingeniero Dávila para estar bien enterado de los precios á que pueden salir en aquel terreno las unidades de obra que quedan relacionadas, le dan una gran ventaja de aproximación en sus presupuestos, que no es sin embargo suficiente para disminuir en lo mas mínimo la confianza que deben inspirar los cálculos, como aproximados también, de la comisión Campo. Así pues, por mi parte, me abstengo de hacer ni sobre estos precios, ni sobre la clasificación de terrenos que se hace en estos presupuestos, observación alguna.

Me parece también que no pueden tomarse en consideración los pocos datos estadísticos que aparecen en estas memorias y presupuestos de las

diferentes líneas á que se refieren, ni mucho menos los apasionados escritos, que tanto en defensa de una línea como de otra se han publicado y circulado.

Tampoco se tienen en cuenta los ofrecimientos voluntarios que parece se han hecho por las Diputaciones y Ayuntamientos de Avila, Arévalo y Segovia, especialmente esta última que acaba de ofrecer construir de su cuenta el túnel de Guadarrama, ó dar de sus propios la diferencia de coste entre ambos presupuestos. El Gobierno, y solo el Gobierno, que debe vigilar y cuidar de la mejor aplicación de esos bienes, está en el caso de dar el valor que en si tienen tales ofrecimientos, y de permitir ó no tan costosos sacrificios para una vía férrea que no es de interes particular de una provincia ni de un pueblo, sino de la nación en general.

Sin embargo, como los datos de producción y riqueza de una provincia ó de otra tanto pueden y deben influir en la mejor dirección de una vía férrea, que su principal objeto es, no solo ponerlos en comunicacion directa con el resto de Europa, sino dar también por ella salida á nuestras producciones agrícolas y de industria y comercio, aun en lo interior de unas provincias á otras, interesa indudablemente tener estos datos estadísticos, que, combinados con los puramente facultativos y gastos de las obras, puedan decidir la mejor dirección, cuando diferentes localidades se disputan la preferencia con tanto empeño como en el caso actual.

Por eso la Junta en su primer acuerdo pidió esos datos oficiales al Gobierno, que tiene en su mano los medios de adquirirlos oficialmente; y no habiéndolos remitido, tiene que dar su opinion entre estas tres líneas, considerando á esas dos provincias en circunstancias iguales de importancia, población, producciones &c. &c., concretándose solamente á la cuestión puramente facultativa; y como aun para esto era un dato indispensable el coste de las obras, exigió como condicion precisa el presupuesto de la línea de Segovia, que no se habia aun presentado.

Remitido este, formado en muy breves dias, si bien el ingeniero autor del proyecto que lo ha verificado, presenta todas las garantías del mejor acierto, y es de presumir que para formarlo brevemente tendria ya ordenados y recogidos todos los datos necesarios, es de suponer sin embargo que no sea sino un presupuesto muy aproximado.

Hay sin embargo un punto en estas memorias y proyectos que no es de mayor ó menor coste de presupuesto, que no es de mayor ó menor importancia de las provincias y país por donde se dirigen las líneas, pero que no está bien aclarado, y que yo considero muy capital, y es la seguridad de que cualquiera que sea la vía que se adopte de las propuestas, no sea cortada y suspendida su explotación por un término mas ó menos largo en los meses mas rigorosos de nieves.

Útil será gastar sumas cuantiosas en cualquiera de las tres líneas propuestas, si desde Noviembre hasta fin de Febrero no hay día seguro de que repentinamente pueda quedar cortada esta línea; y como establecida la vía férrea, la carretera ordinaria será ya poco ó nada frecuentada, es fácil considerar el conflicto de la capital del reino si se encuentra enteramente, ó poco menos, interceptada su comunicacion con las provincias de toda Castilla, Leon, Asturias y Galicia. Este punto es demasiado importante para dejar de tomarse en consideración, y por mi parte lo haré, aunque muy brevemente.

Es indudable que la comunicacion á Segovia y la Granja queda interceptada durante el invierno por el puerto de Navacerrada, y que se tiene que hacer por el de Guadarrama á la fonda de San Rafael, desde donde por la carretera que va por el Portachuelo de Otero de Herreros se dirige á Riofrio, á San Ildefonso ó á Segovia.

Es también indudable que en algunos dias se intercepta la comunicacion en lo alto del puerto de Guadarrama, en cuyo caso los viajeros, con carruajes ó cargas que vienen á Madrid desde Castilla, esperan en la fonda de San Rafael y en las del Espinar, y los que van desde Madrid, en Guadarrama ó en las ventas del Carmelo, casi á la subida del puerto, á que este se abra.

Franca ya la comunicacion, los carruajes y viajeros siguen sus respectivos caminos á Madrid ó á Castilla; pero es preciso advertir bien que desde la fonda de San Rafael hacia Segovia, nunca ó casi nunca las nieves interrumpen la comunicacion por el Portachuelo de Otero de Herreros; y si acaso carga algo mas la nieve en aquella altura, es prontamente abierta la comunicacion, y nunca queda interrumpida por el Valle de Ortigosa y los Esquileos de Segovia, puntos mucho mas bajos que el Portachuelo, donde la nieve no dura como en el campo de Azálvaro y campos de Urraca, por donde va el camino á Avila, que queda totalmente interrumpido por esta causa, y por eso en tiempo de nieves se va hasta Villacastin para ir á Avila, desde donde se sigue un camino carretero no muy fácil, como que está sin abrir.

Y si esto sucede en terrenos mucho mas bajos, ¿qué sucederá en el puerto de Navalgrande y la Ventilla, á mas de 350 metros de mas altura que el establecimiento de los rails y del túnel de Guadarrama? Indudablemente allí, no solo se estacionan y duran mas las nieves en esos meses, sino que se ha de extender á mayor distancia en la subida y bajada de ese puerto, cuyo punto tan importante no está bien explicado, y cual debiera aclarado, en la memoria de la comisión Campo.

El túnel de Guadarrama, obra costosa sin duda, que requiere mucho esmero y trabajo en su construcción, pero que con los medios indispensables para su ejecución no puede tardarse en ella los años que calcula la comisión para llevarla á cabo; no obstante su gran carga de 140 metros, término medio, es á pesar de toda una necesidad si se quiere que el camino de hierro quede libre de las eventualidades en el invierno y tiempos de nieves.

Á esa profundidad, desde la cumbre de la divisoria estarán indudablemente libres de nieves las embocaduras del túnel; y su galería interior por bajo de los terrenos altos en que cargan en el invierno, pone al camino á cubierto de tal peligro en los meses mas rigorosos del año.

Esta es la razon por qué yo, á pesar de su mayor coste, me decido por la línea de Segovia, que mas corta indudablemente, y pasando muy inme-

diatamente á aquella capital, pasa también por el Real sitio de Riofrio, y bastante próximo al Real sitio de San Ildefonso, aunque hubiera sido de desear tocarse en Segovia y aun en la Granja, cosa acaso posible si se forzasen las pendientes al 2 ó al 2 1/2 por 100.

Esta línea deja también á la izquierda, muy próximo á la boca de entrada del túnel de Guadarrama, la carretera del Escorial, y fácil sería por su lado hacia la montaña hacer un corto ramal de dos leguas de ferro-carril, sumamente llano y sin obras difíciles ni costosas, de fábrica, que, calculado al precio medio de la comisión Campo, no pasaria de siete millones de reales.

De todos modos, en la línea de Avila, que tampoco toca en el Escorial, habria que hacer otro ramal ó camino nuevo desde Robledo de Chavela ó desde Zurzalejo, que aun cuando resultase mas corto que el que se propone ahora por mi, sería de muchas dificultades.»

Sr. Azas: «Las razones que me han inclinado á preferir la dirección por Segovia de la línea de ferro-carril de esta corte á Valladolid, son, que sobre ser mas corta su longitud que la del trazado por Avila, el que se acerca á Segovia es mas susceptible que el proyectado por Avila de modificaciones ventajosas que aminoren su longitud y el costo de sus obras, disminuyendo ó eliminando enteramente el túnel de la Serranilla, y la circunstancia de hallarse la provincia de Segovia mas falta que la de Avila de todo género de vias de comunicacion, con cuyo motivo, la travesía por ella del ferro-carril del Norte, naturalmente promoverá en beneficio de sus pueblos y de las provincias limítrofes el desarrollo de su riqueza.»

Sr. Subercase: «Examinados y comparados los planos y presupuestos del ferro-carril del Norte por las tres direcciones que han sido estudiadas: á saber, por Navalgrande á Avila y Arévalo; por Guadarrama, Villacastin y Arévalo; por Guadarrama, Segovia y Olmedo, me he decidido por esta última; en primer lugar porque es la mas corta entre los dos puntos extremos, con diferencia de cuatro á cinco leguas (veinte y cinco kilómetros), lo cual, en igualdad de todas las demás circunstancias, es muy atendible; en segundo lugar, porque es la menos costosa por varios motivos: primero, porque es menos larga, como ya llevo dicho; segundo, por las grandes rebajas que deben hacerse en el presupuesto de la parte comprendida entre Madrid y la entrada del túnel de Guadarrama; tercero y principal, porque este túnel, que por su grande costo y el largo tiempo que algunos suponen sería necesario para su construcción, ha sido el principal argumento contra la dirección por Segovia, puede reducirse á dimensiones muy diminutas que no espanten á nadie, ó bien hacerlo desaparecer enteramente, substituyendo dos planos inclinados automotores, apoyados mutuamente en la cumbre del puerto, y descendiendo en sentidos opuestos hasta los puntos donde debian estar las bocas del túnel proyectado.

Este doble plano inclinado, con los aparatos y edificios necesarios para la locomocion, podrá costar seis ó siete millones, en el supuesto de que sea preciso darles toda la altura de la montaña que ahora se quiere evitar por medio del túnel. Pero si es posible subir mas arriba de donde están las bocas del túnel, aumentando las pendientes de los tramos anteriores y posteriores al mismo hasta el 2 1/2 ó el 3 por 100, alternando con otras mucho menores, los planos inclinados de que llevamos hecha mencion podrian reducirse á un tercio su longitud y altura, y el túnel (si en este caso se considerase preferible) á un tercio de su longitud, disminuyendo en la misma proporción el número y profundidad de los pozos necesarios para construirlo, y en mayor proporción aun su costo y el tiempo preciso para terminarlo.

El aumento indicado de las pendientes en los tramos anteriores y posteriores á la cumbre del puerto hasta el límite que es posible hacerlo en el día sin abandonar el empleo de las locomotoras, no debe aumentar la longitud del trayecto ni su costo, antes por el contrario deben disminuirse, porque evitará y disminuirá muchos de los desmontes, terraplenes y rodeos que ahora son necesarios.

Por consiguiente, bien se recurra á las máximas pendientes que el estado actual de la ciencia permite, bien se emplee el sistema de los planos inclinados automotores de que llevo hecho mencion, bien se combinen ambos medios, es indudable que el gran túnel de Guadarrama se reducirá á dimensiones insignificantes, ó desaparecerá enteramente, ahorrándose 12 ó 13 millones del presupuesto por Segovia bajo este solo concepto, los que, unidos á los seis ó siete que pueden rebajarse en el presupuesto de la seccion comprendida entre Madrid y Guadarrama, forman una disminucion total de 18 á 20 millones, que es todo el exceso, poco mas ó menos, que se suponía en el costo de la dirección por Segovia sobre la de Avila. En este supuesto se hace inútil el ofrecimiento que hace la Diputacion de aquella provincia de satisfacer dicho exceso á su costa; y son vanas enteramente las observaciones (justas ó injustas) que se hacen en algunos folletos sobre la conveniencia de esta oferta y de su admision por el Gobierno.

La tercera razon que me ha movido á preferir esta línea es el menor coste que ha de tener en ella la explotación de la vía atendida su menor longitud, circunstancia que por si sola bastaria para hacer adoptar esta dirección, aun cuando fuera forzoso aceptar los presupuestos tales como están, y arrostrar con el túnel y su costo de 49 millones; y mucho mas cuando puede y debe desaparecer enteramente, segun hemos dicho, la diferencia de costo primitivo entre ambas líneas. En efecto, la dirección por Avila excede en unos 25 kilómetros de longitud que tiene la de Segovia.

Ahora bien: la explotación de cada kilómetro de los caminos belgas cuesta anualmente por término medio 46498,6 rs. en una línea de igual longitud que la nuestra, y en algunos caminos de Inglaterra 142,620; por consiguiente, segun el primer tipo, la explotación de los 25 kilómetros costaria anualmente 4.662,468 rs., que á razon de 6 por 100, representa un capital, de 49.374.300 rs., igual al que debería expenderse en la construcción del túnel que tanto espanto ha causado. Mas si se toman por tipo los caminos ingleses tendremos que los 25 kilómetros costarian anualmente 3.565.500 reales, que al 6 por 100 representan un capital de 59.425.000 rs., triple del costo del túnel. Hay que observar además que los cálculos precedentes se

han hecho por términos medios, esto es, suponiendo que cada kilómetro de toda la línea cuesta lo mismo de explotar, lo cual está muy lejos de ser cierto: precisamente, en este caso, los kilómetros mas costosos son los 25 que componen el tránsito de la sierra de Navalgrande correspondientes al paso estrechísimo y casi momentáneo por la estrecha cumbre de Guadarrama: de modo que cualquiera tipo que se adopte, el costo de la explotación de los 25 kilómetros de aumento será mayor aun que el calado anteriormente.

Tal es el aumento de gastos de explotación que tendrá que abonar anualmente por la mayor extensión de esta línea: y como estos no pueden rearsarcirse sino con un aumento en las tarifas de pasajeros y mercancías, resulta que este gravamen vendrá á recaer indirectamente sobre el movimiento comercial que haya en toda la línea.

Otro gravamen directo y mas pesado tendrá que sufrir el comercio y los viajeros si se adopta esta dirección. Para dar una idea de esta nueva carga supongamos (como es de costumbre) que cada tonelada equivale á dos pasajeros, y que hecha esta conversión, pasan por la cumbre de la sierra dos millones de pasajeros: supongamos

(1) Quizá parecerá á algunos exagerado este número de pasajeros, reducidos á ellos, como se ha hecho, las toneladas. Así podrá suceder al principio; pero irá creciendo el número rápidamente con el tiempo y con la extensión que vaya adquiriendo la línea hasta igualarse y aun exceder en mucho la cifra indicada. Esto es lo que ha manifestado la experiencia en todas partes: en Bélgica al cuarto año de haberse empezado á construir sus ferro-carriles, y cuando solo llegaba su longitud total á 237 kilómetros, esto es, 30 menos que desde Madrid á Valladolid, ya hubo 2.238,802 viajeros; y cuatro años mas adelante, cuando las líneas tenían 304 kilómetros, el número de viajeros inscritos ascendía ya á mas de 3.000,000: en Inglaterra sucede lo mismo. Se dirá que en estos países la población tiene mayor densidad que en el nuestro, que la industria está mas desarrollada, que el comercio es mas activo. No obstante, si se atiende á que el paso de la sierra ha de ser el de mayor tránsito de nuestra línea, y sobre todo al porvenir inmenso que se le presenta para lo sucesivo, según lo indicamos en el último párrafo de este escrito, creo que no me he excedido en el número de pasajeros.

Pero si este número de 2.000,000 pareciera excesivo, reduzcámonle á 200,000, incluidas en él, como antes, las toneladas: aun así, el tránsito de todos los pasajeros por los 25 kilómetros adicionales

también que las tarifas exijan el precio módico de 9 mrs. por pasajero y por kilómetro: esto producirá en los 25 kilómetros de exceso que hay por esta dirección 6,62 rs. por pasajero, y 13.240,000 reales anuales en total de pasajeros; y uniéndose á esta suma la del párrafo anterior, tendremos una carga para el comercio de esta línea de 44.402,000 reales cada año, además del valor que también tiene la pérdida de tiempo que por ella se experimentaría. Véase pues como el recargo ocasionado por este aumento de vía que se quiere figurar como insignificante, es mas grave de lo que parece á primera vista, puesto que importa cada año casi tanto como sería necesario gastar una sola vez en la construcción del asombroso tunel. supuesto que ese tunel fuese necesario.

Las nieves, heladas y los vientos impetuosos que suelen dominar en las cumbres de las altas sierras durante el invierno, han venido también á figurar en esta cuestión, y cada una de las líneas rivales ha querido arrojar sobre la otra casi todo el peso de las incomodidades, de los gastos, de las interrupciones de tránsito que suelen ocasionar estos accidentes atmosféricos.

Lo cierto es que por ambas partes nieve, hielo y hace viento cuando la estación y altura de los parajes lo requiere, y ambas participan, en mayor ó menor escala, de las incomodidades que son consiguientes. Pero ¿cómo puede dudarse que estos efectos deben ser mucho menos sensibles por Guadarrama que por Navalgrande? La cumbre del Guadarrama, que se atraviesa por su mayor depresión, es como el corte de un cuchillo; se atraviesa por tanto en un momento imperceptible y al abrigo de un tunel (si es que ha de haber tunel) ó del edificio sólido y espacioso que se ha de construir en la cumbre misma para colocar los aparatos de locomoción por los planos inclinados, en cuyo edificio, además del depósito de máquinas y utensilios necesarios para desembarazar al ferro-carril de las nieves, deberá haber un departamento cómodo para auxiliar á los pasajeros que se sientan incomodados por las intemperies, ó que por la misma razón no quieran continuar su viaje hasta que pase otro tren. Inmediatamente que se sale de este abrigo se descende en un minuto á la profundidad de 1500 pies, donde ya las circunstancias atmosféricas varían considerablemente. Además de la configuración misma de esta cresta, for-

de esta vía, importaría anualmente 1.264,000 rs., que unidos á 1.162,468 rs. que cuesta la explotación de los mismos, forman una suma anual de 2.426,468, cuya suma al 6 por 100 anual representa un capital de 41.433,300 rs.

mada por dos pendientes rápidas opuestas, contribuye á que si en la subida han incomodado los vientos y las lluvias y nieves impelidas por aquellos, inmediatamente que se salva la cumbre y se empieza á bajar por el lado opuesto, es como si se hubiera pasado á otro clima enteramente distinto.

Finalmente, la misma rapidez de estas pendientes contribuyen á que la nieve que las cubre en días duros y destemplados sea de poca duración, porque no puede sostenerse á poco que fluya el agua por su base: por eso se nota aquí la anomalía de que las cumbres estén limpias de nieve muchas veces, cuando las llanuras del fondo mas allá de la venta de San Rafael están aun cubiertas de ella. Por lo demás no es muy difícil ni costoso limpiar dos ó tres mil metros de ferro-carril por ambos lados de la cumbre, teniendo en esta y en los pueblos poco distantes que hay al pie de la sierra utensilios á propósito para el caso, y hombres acostumbrados ya á este género de trabajo.

Nada de esto sucede por Navalgrande: la cumbre de la sierra forma aquí una llanura yerma, sin abrigo alguno, donde los vientos helados soplan tan libremente como en las llanuras del mar por espacio de tres ó cuatro leguas. Si la nieve permanece por algunos días en las llanuras bajas y templadas del pie de la sierra desde San Rafael á Villacastín, ¿con cuanta mas razón no se conservará en estos páramos altísimos, desabrigados y frios de la cumbre? Por otra parte, ¿quien se atreverá á pasar á tientas sobre un ferro-carril cubierto de nieves, que le oculta mil riegos por el trecho de cuatro ó cinco leguas? ¿Cuán incómodo no será para los viajeros atravesar este desierto nevado, aspirando el viento frío por espacio de una hora cuando menos? Y repito mas de una hora, porque no es lo mismo correr por encima de la nieve, que por un carril firme y descubierta.

Y si se quiere recurrir á la limpia, como será preciso hacerlo, so pena de tener interrumpida la comunicación por muchos días, ¿cuántos gastos no ocasionará esta operación en tan larga distancia, donde escasean los pueblos y los hombres? Además debe observarse lo peligroso que sería en tales casos el tránsito de este trozo de ferro-carril, á la par que costosa su conservación y reparación, para la cual basta considerar que en esta parte de la sierra ha sido preciso hacer elevados terraplenes y profundos desmontes, los cuales, como se sabe, han ocasionado la mayor parte de las funestas catástrofes ocurridas en los caminos de hierro, sin que apenas haya una que pueda atribuirse á las pendientes rápidas introducidas modernamente, ó á los planos inclinados automotores ó con máquinas fijas: y siendo esto indudable en los terrenos

ordinarios y sitios templados, ¿cuánto mayor será el peligro donde la nieve que cubre los terraplenes y los taludes de los desmontes esponja las tierras y las prepara para que las fuertes heladas que sobrevienen las agrieten y destruyan, y expongan los trenes á hundirse con ellas? Por eso he dicho con sobrado motivo que es temible el paso por estos desmontes y terraplenes después de nieves y hielos algo prolongados, así como muy costosa la conservación de los 25 kilómetros de exceso que tiene esta línea sobre la de Segovia, todo lo cual es una nueva razón para preferir la dirección de Segovia á la de Avila por los páramos de Navalgrande.

Mucho pudiera decir si la premura de tiempo con que se dá este informe no me obligara á dejarlo para otra ocasión sobre la importancia que quiere darse á los pueblos de Arévalo y Medina del Campo de dos mil almas cada uno, las mismas que tiene Olmedo; sobre lo que se ponderan sus mercados de granos, que no son sombra ya de lo que fueron, porque el comercio en grande no se hace como se hacia en otros tiempos; sobre las reclamaciones de Salamanca y Zamora pidiendo el ferro-carril por Avila, siendo así que las carreteras que salen de dichos puntos, empalman con la de Madrid á Valladolid por Olmedo á corta distancia de este último pueblo, y por tanto están bastante bien servidas por el ferro-carril dirigido por Segovia. Por lo demás, todos estos pueblos no dejarán de llevar sus frutos al ferro-carril, y por consiguiente á Valladolid, á Santander, á Madrid, á Francia, por que tengan que andar dos leguas ó tres mas por una buena carretera. No pudiendo extenderme mas sobre estos pormenores, que en mi entender tienen poca importancia, me limitaré á observar que el tránsito por la sierra, cualquiera que sea la dirección que se adopte, ha de ser el paso obligado por donde se ha de comunicar por ferro-carril la España de Mediodía con la España del Norte; el Mediterráneo con el Océano, la capital de toda la nación y sus provincias meridionales con la Europa entera.

No se concibe pues por qué los grandes intereses que envuelven estas inmensas comunicaciones han de ser sometidos al mayor costo de explotación, á la mayor exposición de interrupciones en el tránsito, y á los mayores riesgos é incomodidades del paso de Navalgrande por aumentar un poco, poquísimo el favor que ya se les hace llevándoseles un ferro-carril por Olmedo á algunos pueblos, cuyos intereses, por muy respetables que quieran suponerse, se pierden de vista en presencia de los que llevamos indicados. El Vicepresidente, Juan Subercase. El Secretario, Julian Noguera.

2ª SECCION. — OFICINAS GENERALES.

DIRECCION GENERAL DE LA DEUDA PUBLICA.

DEPARTAMENTO DE LIQUIDACION.

RELACION por clases de los créditos mandados abonar por la Junta de la Deuda pública en el mes de Noviembre de 1853 con expresion de los documentos que corresponden en pago.

IMPORTE DE LOS DOCUMENTOS QUE CORRESPONDEN EN PAGO.

PROCEDENCIA.	Número de reclamaciones.	Su importe.	IMPORTE DE LOS DOCUMENTOS QUE CORRESPONDEN EN PAGO.						
			Deuda consolidada del 3 por 100.	Deuda diferida del 3 por 100.	Amortizable de primera clase.	Amortizable de segunda clase.	En certificaciones de capital convertible por sextas partes en títulos del 3 por 100.	En certificaciones de rentas no percibidas.	En certificaciones de intereses adelantados.
Vitalicios.....	6	469,664.30	..	..	469,664.30	..	..	..	..
Juros.....	3	4.115,447. 9	..	..	968,036.48	147,390.25	..	..	..
Préstamos de Cádiz en 1841.....	2	54,000	..	..	4.000	39,000	..	..	..
Indemnizaciones de la guerra civil.....	28	3.096,086.49	..	3.096,086.19	..	..	..	..	..
Devoluciones.....	4	52,085. 3	40,748.34	29,869.25	..	44,467.45	..	..	..
Cédulas hipotecarias procedentes de empréstitos.....	4	252,000	..	..	150,000	102,000	..	..	..
Haberes de Casa-Real.....	1	91,588. 3	..	..	..	91,588. 3	..	..	..
Idem civiles.....	4	6,440.40	..	..	..	6,440.40	..	..	..
Bienes secularizados.....	4	93,769.33	..	..	..	93,769.33	..	..	..
Presas inglesas.....	4	30,000	..	30,000	..	..	..	..	..
Créditos procedentes de tratados.....	4	6,030.42	..	6,030.42	..	..	..	..	..
Liquidaciones por documentos antiguos no recogidos.....	4	4,528.46	..	4,528.46	..	..	..	..	..
Participes legos en diezmos.....	7	2.723,431.49	..	..	..	..	4.768.681.10	822.119. 9	132.654
	54	7.692,092.48	40.748.34	3.163,314. 4	4.291,721.44	502,656.48	4.768.681.10	822.119. 9	132.654

Madrid 30 de Noviembre de 1853.—El Jefe del departamento, José de Adaro.—V.º B.º—El Director general en comision, Aristizabal.

BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del día 31 de Diciembre de 1853 á las tres de la tarde.

EFFECTOS PUBLICOS.

Títulos del 3 por 100 consolidado, 42 7/8.
Idem diferido, 24 7/8.
Inscripciones de participes legos del 4 y 5 por 100, 45.
De 20,000 abajo, 16.
Idem convertibles á 3 por 100, 29 1/2.
Intereses del 5 por 100 negociables, 2 1/2.
Acciones del Banco español de San Fernando, 404 1/2 p.
Material del Tesoro, preferente, 53.
Idem no preferente, 43.
Acciones de las Cabrillas y Coruña, 403.
Fomento de 2000 rs., 84 1/4.

CAMBIOS.

Londres á 90 días, 51-80 p.—Paris á 8, 5-32 p.—Alicante, par pap. d.—Barcelona, 1/4 pap. h.—Bilbao, par.—Cádiz, par.—Coruña, par.—Granada, 1/4

pap. d.—Málaga, 1/4 pap. d.—Santander, par.—Santiago, 1/2 pap. d.—Sevilla, par.—Valencia, 1/4 pap. h.—Zaragoza, 1/2 pap. d.

Descuento de letras al 6 por 100 al año.

ESPECTACULOS.

TEATRO REAL. A las ocho y media de la noche.—Rigoletto, ópera en tres actos y un prólogo.
TEATRO DEL PRINCIPE. A las cuatro y media de la tarde.—Sinfonía del maestro Adam.—Un soldado voluntario, comedia en tres actos, arreglada á la escena española.—El aguador y el misántropo, comedia en un acto, arreglada á nuestra escena.
A las ocho y media de la noche.—Sinfonía de Zampa, del maestro Herold.—Una brama de Quevedo, juguete cómico, nuevo, en tres actos, original y en verso.—Las abispas, comedia nueva en un acto, original y en verso.
Nota. Se está ensayando para el jueves próximo, á beneficio del primer actor y director D. Joaquin Arjona, la comedia nueva, original, en cuatro actos y en verso, titulada El agua mansa.

TEATRO DE LA CRUZ. A las cuatro y media de la tarde.—Pipo, ó el Conde de Monte-Cresta, comedia de gracioso en dos actos.—El jaleo de Jerez, baile.—Lino y lana, tonadilla.—El ole, baile.—La procesion del niño perdido, comedia en un acto.
A las ocho y media de la noche.—El terremoto de la Martinica, drama.—Un día de Navidad, baile.
TEATRO DE LOPE DE VEGA. A las cuatro y media de la tarde.—Sinfonía.—Las pesqueras de Patricio, comedia en tres actos.—Paso español, baile.—Las castañeras picadas, sainete.
A las ocho y media de la noche.—Sinfonía.—La villana de la Sagra y fingido colmenero, comedia en tres actos del maestro Tirso de Molina.—La danza valenciana, baile.—La casa de tocame Roque, sainete de D. Ramon de la Cruz.
TEATRO DE VARIADAS. A las cuatro y media de la tarde.—A casa de cuervos, comedia en tres actos, arreglada al teatro español.—Baile.—Los dos inseparables, juguete cómico en un acto, arreglado á nuestro teatro.
A las ocho y media de la noche.—El asombro de Jerez, Juana la rabiortona, comedia de magia en tres actos y en verso.—Los tres novios burlados, sainete.
TEATRO DEL INSTITUTO. (Compañía española.) A las

cuatro y media de la tarde.—Sinfonía.—El verdugo de los catalunas, comedia en tres actos, precedida de un prólogo.—Los ventorrillos de puerta de tierra, baile.—Geroma la castañera, zarzuela en un acto, desempeñada por solo las actrices.
A las ocho de la noche.—Sinfonía.—Un hombre de Lavapies en 1808, drama en tres actos.—Las mozas de gracia, baile.—Ultima representación de Doña Toribia y D. Celedonio, tonadilla.
TEATRO DEL CIRCO. A las cuatro y media de la tarde.—El hijo de familia, ó el lancero voluntario, zarzuela en tres actos, arreglada á la escena española.—El capricho, baile.
A las ocho y media de la noche.—Sinfonía.—Galanteos en Venecia, zarzuela en tres actos.—Andaluces y gallegos, baile.
CIRCO DE PAUL. A las cuatro y media de la tarde habrá una variada funcion ejecutada por Mr. Gilardi, prestidigitador y físico mecánico.
A las ocho de la noche gran baile de máscaras, finalizando á las doce de la misma.