

SE SUSCRIBE

En Madrid en el despacho de libros de la IMPRENTA NACIONAL.

PRECIOS DE SUSCRICION.

MADRID. Por un mes... 4 escudo 200 milésimas. Por tres meses... 3 600

SE SUSCRIBE

En provincias en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS. En París, C. A. SAAVEDRA, rue Taitbout, núm. 55. Se reciben los anuncios todos los días en la Administración, de diez de la mañana á cuatro de la tarde.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with columns for provinces (PROVINCIAS, ULTRAMAR, EXTRANJERO) and subscription rates (Por un mes, Por tres meses, Por seis meses, Por un año).

No se recibirá bajo ningún pretexto carta ni pliego que no venga franqueado.



GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

MINISTERIO DE MARINA.

El Gobierno no ha recibido el parte oficial del ataque al Callao por nuestra Escuadra, pero confía recibirlo en breve por el conducto que otras veces, y del cual, para mayor seguridad, ha solido valerle el General Mendez Nuñez. Tan luego como esto se verifique se dará al público para que tenga completa y detallado conocimiento de tan brillante como glorioso hecho de armas. Entretanto publica á continuación las noticias siguientes, y los estados que demuestran las sensibles bajas ocurridas, y averías causadas á los buques.

El día 10 de Mayo próximo pasado, á las siete de la mañana, zarpó la Escuadra de la isla de San Lorenzo, dirigiéndose á Filipinas al mando del Capitán de navio D. Manuel de la Pezuela las fragatas Numancia y Berenguela, goleta Vencedora, trasportes Margués de la Victoria y Undesam, y otro de vela; y á Rio-Janeiro, por el Cabo de Hornos, con el General Mendez Nuñez, las fragatas Villa de Madrid, Almansa, Blanca y Resolución, donde se proponía permanecer para esperar órdenes del Gobierno sin salir del Pacífico, reparar las averías y mejorar la salud de las tripulaciones, en las que por desgracia había principiado á sentir el escorbuto, como consecuencia de las privaciones, estrechez de la vida de á bordo, y costumbres saludas con que durante tanto tiempo han estado alimentándose; dando por terminada la gloriosa campaña del Pacífico, ó quedando en disposición de renovarla, según las miras del Gobierno.

COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA DE S. M. C. EN EL PACIFICO.—EXCMO. SR. Los Oficiales Benjamín y Toledo, que se hallaban en esta Escuadra en comisión, regresan á esa, tanto por carecer de equipaje para seguir el viaje de las fragatas, como para que puedan dar á V. E. las noticias verbales de lo sucedido aquí, y que no me ha sido posible comunicar con la extensión que quisiera por la premura del tiempo.

COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA DE S. M. C. EN EL PACIFICO.—EXCMO. SR. Al retirarme de este puerto he creído conveniente dirigir al Cuerpo diplomático y Jefes de las estaciones extrajeras la comunicación siguiente: Castigada por las fuerzas navales de mi mando la provocación injusta del Gobierno del Perú con el bombardeo del Callao y ataque contra sus fortificaciones, de cuyos gruesos y numerosos cañones solo tres respondían últimamente á los de esta Escuadra, al regresar á su fondeadero el infrascripto tiene la honra de participar al Sr. ... que desde esta fecha queda levantado el bloqueo del Callao, dejando dicha Escuadra las aguas del Perú. Y asimismo que si el Gobierno de la República ejecuta ó tolera tropelías contra los súbditos españoles en ella residentes, fuerzas navales de S. M. C. vendrán otra vez á estas aguas á vengarlas.

COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA DE S. M. C. EN EL PACIFICO.—EXCMO. SR. Acompañado á V. E. el parte que me pasa el Comandante de la Berenguela sobre el apresamiento de un torpedero que fué arrojado á su buque en la noche del 6 del actual. Dicho torpedero, después de inutilizado su aparato, ha sido empleado como lancha de vapor para las necesidades de esta Escuadra.

COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA DE S. M. C. EN EL PACIFICO.—EXCMO. SR. Miguel Lobo.—Excmo. Sr. Ministro de Marina. Fragua Berenguela.—Anoche á las nueve y media de la misma se oyó á bordo de este buque un cañonazo disparado por la proa por el bote de ronda, y se vió la luz de bengala encendida por aquele; inmediatamente se tocó general, y al instante se diviso un bulto como á manera de vapor sin luz ninguna, y que se dirigia silenciosamente al costado de babor de la fragata; como no contestó á los gritos, era evidente que encerraba alguna máquina incendiaria y se rompió el fuego sobre él, notándose que seguía algún tanto su dirección, dejando por esta razon de chocar contra el costado y pasando á su largo como á 20 varas. Torcióse despues hacia la proa de la Numancia y dió la vuelta con proa al viento, pegando segun se me ha dicho de costado y sobre el costado del mataera, rascando su proa despues y viniendo á parar con choque al costado de babor de esta fragata, de donde se corrió hacia la popa y se agarró á un bote que para dar pendol al buque tomamos medio arriado en aquella banda. En esta disposición mandé desatracarlo, y el Alferrez de navio, los Guardias marinas y los individuos que se expresan en la adjunta relacion, se lanzaron con intrépida abnegacion sobre la cubierta de dicho torpedero y procedieron á apagar su máquina, como lo verificaron; no sin recibir una fuerte quemadura el aprendiz naval Bernardino Santiago, que estaba entre los indicados individuos. Desprendido que fué el cobard y diabólico medio de guerra á que me refero, mandé remolcarlo y llevarlo á la fragata Numancia y á disposición de V. S.

COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA DE S. M. C. EN EL PACIFICO.—EXCMO. SR. Brigadier Comandante general de la Escuadra.—Es copia.—P. O. Miguel Lobo. Relacion de los individuos á que hace referencia el oficio de que va unida esta relacion. FRAGATA BERENGUELA. Alferrez de navio, D. Manuel Aleman.—Guardias marinas, D. Miguel Rodriguez, D. Adolfo Sidro.—Cuerto maquinista, D. Serafin Amoreiro.—Cabo de mar, Salvador Cardona, Bernardino Santiago.—Ordinario, Fernando Miranda.

COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA DE S. M. C. EN EL PACIFICO.—EXCMO. SR. Brigadier Comandante general de la Escuadra.—Es copia.—P. O. Miguel Lobo. Relacion de las averías que ha tenido la Escuadra del Pacifico en el combate sostenido contra el Callao el día 2 de Mayo último en los buques que se expresan á continuación. FRAGATA NUMANCIA. Por los proyectiles recogidos á bordo y por la for-

ma de las impresiones, el enemigo ha disparado sobre este buque. Proyectiles sólidos de 300 (36,67 centímetros), sistema Armstrong. Granadas de segmento del mismo calibre y sistema. Proyectiles sólidos y huecos de 300, sistema Blakely. Granadas esféricas cargadas de 130, espoleta de madera. Balas sólidas de 100. Balas y granadas de 20 y 16 centímetros, esféricas y ojivales. Los proyectiles de 16 y 20 centímetros solo han producido ligeras señales en la coraza, de profundidad casi inapreciable; la mayor de los sólidos de 20 centímetros fué en una de las planchas curvas de la torre de popa, teniendo 12 centímetros de diámetro y 43 centímetros de sagito.

Los sólidos de 100 han hecho saltar el cemento de la unión de las planchas y cabeza de las pernos, haciendo impresiones poco más ó ménos de un centímetro de profundidad. Los huecos de 430 solo han producido impresiones de algun más diámetro; pero de la misma profundidad; uno de ellos reventó en una de las chazas, llevándose las arandelas alta y baja de la porta 13, haciéndole los cascos al cañon 14 de babor una abolladura exterior en la caña, y rozando la pieza con tal violencia que quedó la señal en el batiente de popa.

Los proyectiles Blakely y huecos de Armstrong se han roto sobre la coraza, produciendo impresiones de más extension, y que no exceden 2 centímetros de profundidad. Un proyectil sólido Armstrong chocó á estribor en el ángulo inferior de popa de una de las planchas de la flotacion, cortándolo con su punta, embutiéndolo en la teja con el perno que lo sujetaba, hasta unos 25 centímetros de la superficie exterior, llevándose de paso un pequeño segmento de la plancha inferior, y dejando marcada la forma de la expresada punta en el fragmento de la plancha fué rechazado al exterior; la abertura tenia 43 centímetros de longitud por 39 de altura. El sacudimiento hizo saltar la bozina de un embornal, colocada con tornillos en la otra extremidad de la plancha y el cemento que cubria las cabezas de los pernos, sin que estos se moviesen, quedando sin embargo la plancha algo deprimida en la extremidad que sufrió el choque por haber cedido el costado y la madera en que se apoyaba. Interiormente se dobló por la presion exterior una cuaderna y la plancha interior del costado, penetrando á esta la punta del perno embutido y causando una heridura de 26 centímetros de longitud; algunos remaches saltaron tambien.

Uno de los proyectiles sólidos de 46 centímetros penetró en la teja del interior de la torre de proa rompiendo uno de los pernos y haciendo saltar el segmento de la cabeza de los demás, sin que la plancha tuviese movimiento alguno. Los proyectiles que han chocado en la parte no blindada, pesantes y aporados, han producido los daños consiguientes; siendo de notar en un esférico de 46 centímetros que despues de atravesar la batayola hizo lo mismo con todo el sistema de la chimenea, próximo á la cubierta, ó sea en total ocho planchas separadas y un zuncho; y otro de 130 que partió la curva de sosten de la serviola escupiendo la espoleta de madera inflamada, quedando embutido en el costado lleno de pólvora. Varias arandelas y portas fueron destruidas por los cascos de los proyectiles, penetrando en la batería algunos fragmentos pesados de estos últimos. El material de artillería no sufrió ninguna lesion.

FRAGATA VILLA DE MADRID. Un balazo en la banda de babor que entrando por la chaza del cañon 11 de la batería principal se llevó la arandela alta de la porta, traspasó el chumbeo, y arrancando la curva de hierro del costado fué á dar en el guarda-calor de la chimenea, en el que hizo un boquete de un metro 30 centímetros de ancho sobre un metro 40 centímetros de largo; cortando tambien la chimenea á poca altura de la batería, y rompiendo asimismo el bote de hierro de la union de las brazolas, destruyó completamente todo el aparato de suspender la chimenea, y pasando á la cámara de calderas chocó en el tubo conductor del vapor, que cortó entre la primera caldera de popa y la del centro de babor, haciendo en el referido tubo un agujero de 22 centímetros de ancho por seis de largo, que inutilizó por tanto el movimiento de la máquina; y por último, desmintió los dos puntales que van de la sobrequilla á la batería, cayendo despues sobre las planchas de la cámara de las calderas. Otro balazo en la misma chaza á flor de agua que caló solo tres pulgadas. Otro balazo debajo de la mesa de guarnicion de mesana que rompió un cadenete y caló tres pulgadas. Otro balazo en la banda de estribor que destruyó el cuarto bote.

FRAGATA VILLA DE MADRID. Avarias de la arboladura. Dos obenques del palo trinquete. El estay de babor de gavia. Un amantillo del tangon de babor. La braza de babor de gavia. Un andarivel del real del virador del mastelero de velacho. La braza de babor de trinquete. Un brolión de velacho. FRAGATA DE MÉRICE ALMANSA. Costado de babor. Un balazo á media madera á seis pies del agua. Uno id. á cuatro pies del id. Uno id. en un batiporte con su porta baja. Uno id. á medio espesor del costado á seis pies del agua. Un miembro de porta con cuatro pies de chaza. Uno id. pasante en una chaza de la batería principal. Uno id. dos pies en el agua en la amura á medio espesor. Dos id. id. á seis pies del agua á medio espesor. Uno id. pasante, en una chaza de la batería principal. Uno id. cuatro pies de agua á medio espesor. Un miembro de la batería principal parte de chaza á proa. Uno id. en la amura, un pié debajo del agua á medio espesor. Uno id. id. á flor de agua á medio espesor. Dos id. en la batayola pasantes á popa. Uno id. á proa id. id. Un miembro de porta y parte de la chaza en el castillo. Costado de estribor. Un balazo á proa, un pié debajo del agua. Uno id. á medio espesor á flor de agua. Uno id. pasante en la batería del castillo. Uno id. en el tercio á flor de agua. Uno id. cuatro pies del agua á medio tablon. Uno id. dos pies del agua á medio tablon. Uno id. pasante por una entorchaza de la batería principal. Uno id. seis pies del agua á medio espesor. Uno id. seis pies del agua á medio tablon. Un balazo en los coederos á medio espesor. Uno id. debajo de la mesa del palo mesana, pasante. Uno id. en una entorchaza de la batería principal á medio espesor. Interior de la batería y cubierta alta. Dos cavilleros con sus cavillas destruidas. Dos disparadores de la tercera y cuarta ancla averiados.

Una escala de hierro del puente, averiada. Unantal de palo de toldo del puente roto. Dos botes-lanchas destruidos por varios sitios. El quinto bote, id. id. Dos bastidores de las lumbreras de proa de la cubierta, destruidos. Un tablon de cubierta alta averiado. Una escotilla de la batería principal destruida. Dos cuarteriles de id. id. id. Dos cajas de cocina destruidas. Una entorchaza de la batería principal á proa en mal estado. Una cuerda del centro de la batería deteriorada. Una id. á proa de la cubierta alta averiada. Un amparo de la cámara averiado. Dos botes deteriorados de la cubierta alta. Uno id. averiado de la cubierta alta. Una curva de hierro de cubierta alta deteriorada. Dos puntales de madera del centro de la batería principal. Palo bauprés. Un balazo por el canto bajo introducido ocho pulgadas. Un zuncho del Nervo roto de id. Un mostacho. Un zuncho de hierro del botalon de foque. La trinquetilla, tiras y cuadernales de la gavia. Un cáncamo. Cuatro astillazos en el botalon del foque. Palo trinquete. Dos obenques. Un amantillo. Dos pasos de la escala. Una braza de juanete. La verga de velacho despenolada. Palo mayor. Tres arraigadas de gavia. Una braza de juanete. Un amantillo de la mayor. Un astillazo en el palo. Dos obenques de dicho palo. Dos estays mayores. El guindante del palo descaezado. Un botalon de ala de gavia. Palo mesana. El pico de la cangreja. La verga seca despenolada. Un cabillero del palo mayor á babor. Un estay de juanete. Una osta de estribor. La contra de la botavara de estribor. Una canchalea. La cangreja por el puño de la escota. Dos estabones de la cadena de leva. Máquina. Atravesada la chimenea y chaqueta. Trazada una mangueta de hierro de ventilacion. Idem el tubo del pito. FRAGATA RESOLUCION. Palo mayor. Una bala partió las dos ostagas de gavia, y parte de la maniobra volante. Palo trinquete. Un proyectil tronchó el guarda-jarcias de la de babor de trinquete. Otro id. se llevó un obenque á tres pies sobre la batayola. Otro id. los dos viradores del mastelero de velacho. Otro id. rindió el mastelero de velacho, cerca del calcés, profundizando unas siete pulgadas. Otro id. atravesó el palo un pié más abajo del zuncho de las arraigadas, dejando este en mal estado aunque no interesó completamente la madre. Otro id. rompió el obenque popel de babor próximo á las arraigadas. Otro id. partió dos obenques de la jarcia de juanete de proa y varios cabos de maniobra. Palo mesana. Una bala partió un obenque de la jarcia de estribor á unos 43 pies sobre la batayola. Otra id. el popel de babor rasante á la batayola. Otra id. tambien se llevó el tercer obenque. Otra id. levantó un astillazo en la verga seca. Otra id. tronchó la troza é interesó la gimeiga del palo por la cara de popa. Otra id. cortó la tira de un amantillo de la botavara. Otra id. partió la boca del pico cangrejero y algunos cabos de maniobra. Otra id. se llevó el perigallo de cadena de los pesantes de estribor de popa, despidiendo algunos eslabones en distintas direcciones. Otra id. rindió un pesante de los botes de popa, dejándolo inservible. Otra id. partió la tira del amantillo de la seca y algunos mandazas de la cangreja. Otra id. rompió la driza del pico cangrejero. Otra id. la braza de juanete mayor y escotines de perico. Otra id. partió los chafaldetes de sobremesana, la tira de la troza de la seca y varios cabos de babor. Otra id. rompió la driza de la bandera, quedando un momento sin pabellon mientras no se arboló el que estaba listo en otra driza. Otra id. destruyó el cuarto bote colgado en la banda de babor. Otra id. se llevó una estrellera de sobremesana. Otra id. levantó un astillazo en el palo y parte de la maniobra volante. Palo bauprés. Otro proyectil se llevó el estay de juanete de proa, nervio del foque y algunas mallas de la red. Otro id. partió el marcha-pié del botalon del foque y la escota del petifoe. Otro id. el virador del botalon del foque, parte de la maniobra volante y otros cabos de labor. Otro id. pasó por el costado en direccion de popa á proa y partió el escandallo al timonel que sonaba. La rueda del timon tiene un astillazo de un eslabon del perigallo del pesante de popa. FRAGATA BLANCA. Un balazo en la linea de flotacion que aventó un tablon y parte de la ligazon. Otro id. en la bovedilla, que rompió dos tablones. Otro id. en una chaza de la batería, partiendo un tablon. Otro id. en id. de id. id. id. Otro id. en id. de id. id. id. Otro id. en una chaza de la cubierta alta, partiendo dos tablones de esta. Otro id. que se llevó los escudos del portalon de estribor. Otro id. que partió la tapa de regala de la banda de babor, tres tablones de chaza, la batayola y medio cabillero. Otro id. que se llevó los jardines de proa de la banda de babor y toda la batayola de proa. Otro id. en la verga mayor, llevándose un tercio de ella por la parte baja. Otro id. en la id. id. llevándose la tercera parte de la gimeiga. Otro id. en la gimeiga del palo mayor, rompiéndola por la parte baja.

Un balazo llevándose el tamborete y la espiga del palo mayor. Otro id. en el palo mesana, partiendo un bote de cruce y dos tablas de la cofa. Otro id. pesando la mura, de babor haciendo agujero. Otro id. en el costado de babor á lumbrera de agua rompiendo el cobre y abollando el tablon. Palo bauprés. Un viento del botalon del petifoe. Una escota de foque. Una id. de petifoe. Palo trinquete. Un amantillo de trinquete de babor. Un andarivel del pico de id. Un obenque segundo de popa de estribor al medio. Palo mayor. Dos obenques y una bigota de id. Cuatro burdas de juanete con los cuadernales. Dos acolladores de la jarcia mayor de babor. Dos amantillos de gavia. Dos escotines de id. Una driza de la verga mayor. Un nervio de id. Un cuadernal herrado de la ayuda de vivador de gavia. Un andarivel de id. Un vivador del mastelero de id. Una burda de gavia. Una id. de sobremayor. Dos brazas de trinquete. Un amantillo de la mayor á babor. Un cangrejero mayor. Palo mesana. Una driza de boca. Una id. del pico. Un amantillo de la botavara. Un moton de la driza de la boca. Dos motones de los volantes de perico. Arboladura. Un tamborete de galbia y dos cuadernales. Una verga mayor por el tercio de babor canto alto, y canto bajo más á la cruz. Una gimeiga de la cara de proa del palo mayor á la altura de la batayola, cara de proa. Un cabillero del palo mayor á babor. Una escala de gato de id. Un tangon rastreado de estribor por el petifoe. Un bote del palo mesana de estribor por la cara de popa del malleto y la cofa, por id. y el retorno del amantillo. Un candelero de la cofa mayor. Un pesante de hierro de la banda de estribor. Tres cuadernales. Dos velas de tres y medio y 70. Embarcaciones menores. Un sétimo bote con su parlamenta y demás utensilios. Calafate. Catorce balazos en el costado de babor y estribor, destruyendo los tablones de la parte interior y exterior de los mismos. Uno id. en el costado de estribor en la linea de flotacion, de bastante consideracion por haber aventado el tablon. Maquinista. Un volante con su chumacera de la bomba real. BERENGUELA. No se ha recibido el parte detallado de este buque. VENCEDORA. No se ha recibido el parte detallado. Bajos que ha tenido la escuadra del Pacifico en el combate sostenido contra el Callao el día 2 de Mayo último. FRAGATA NUMANCIA. Heridos. Brigadier, Comandante general de la Escuadra, Don Casto Mendez Nuñez, con ocho heridas en los brazos y piernas, de las cuales dos son de consideracion y de alguna gravedad. El 10 de Mayo estaba fuera de cuidado. Práctico, D. Antonio Mendieta, herida penetrante en el brazo izquierdo, de gravedad. Teniente de navio D. Celestino Lahera, herida contusa leve en la pierna izquierda. Id. id. D. Antonio Basañez, leve y ligera rozadura en el brazo izquierdo. Teniente de infantería D. Juan Quiroga, dos leves contusiones de ninguna consideracion en las extremidades inferiores. Primer Condestable graduado de Subteniente D. José Garzon, rozadura en un dardo. Cabos de mar, José Miralles, contusion leve en las espaldas. Miguel Hibert, id. id. Aprendiz naval Pedro del Cerro, dos contusiones en los miembros. Prefrente Estéban Ors, contusion leve en el pié izquierdo. Id. José Margarit, herida de gravedad en las espaldas. Id. Ramos Andover, contusion en el muslo izquierdo. Grumete Jaime Oliver, contusion en el brazo izquierdo. Soldados Pablo Pascual, contusion leve en el pié izquierdo, y Francisco Torrens, id. id. en la cabeza. Corneta Andrés San Lion, contusion en el costado. FRAGATA ALMANSA. Teniente de infantería de Marina D. Francisco Borrero y Simon, contusiones leves. Guardia-marina de segunda clase D. Ramon Rull, muerto. Cabo segundo de infantería de Marina Antonio Gomez Mateo, contusiones leves. Soldados Lorenzo Pons San Martin, muerto. Celestino Rebollada Garcia, id. Agustín Badia Tomas, id. José Berdis Mariorell, contusion leve. José Año Caballe, id. id. Jorge Balado Abella, id. id. Bernardo Cabero Cabezas, id. id. Guillermo Gilbert Nadal, id. id. Lázaro Barredo Diaz, id. id. Cabo de mar habilitado de Oficial de mar Domingo Gonzalez Ramos de Pedro, matricula Ferrol, herida grave. Cabo de cañon de primera clase Ramon Diaz Basoa de José, matricula Ferrol, contusion leve. Aprendiz naval preferente Rafael Alvarez Sanchez, idem id. Marineros preferentes. Alejandro Llanos de Francisco, matricula Bilbao, contusion leve. Manuel Lopez de Antonio, matricula Sada, id. id. José Bianco de Antonio, matricula Sada, id. id. Marineros ordinarios. Rafael Camps de Juan, matricula Málaga, quemadura leve. José Fernandez de Jacinto, matricula Ares, herido grave.

Joaquin Rubio de Francisco, matricula Villagavea, muerto. Manuel Gonzalez de Nicolás, matricula Vivero, id. Francisco Alonso de Alberto, matricula Vigo, contusion grave. Francisco Garcia de otro, matricula Coruña, id. id. Fermín Puertes de Manuel, matricula Redondela, idem leve. Manuel Salgueiro de Fidel, matricula Rivades, id. id. José Garcia Montebayo de Ramon, matricula Rivades, id. id. Grumetes. Francisco Gavin de Lucas, matricula Sada, muerto. José Canaval de Eusebio, matricula Camarinal, id. id. Lorenzo Morales de otro, matricula Aguilón, id. id. José Baltino Gomez de otro, matricula Vivero, contusion grave. Andrés Fernandez de Lucas, matricula Ferrol, id. id. Pedro Calvo de Matias, matricula Coruña, id. id. Manuel Moreira de Benito, matricula Marina, id. id. José Millan de Francisco, matricula Villavieja, id. idem. Roque Oliveira de Manuel, matricula Cremona, id. id. Ángel Sanchez de Alonso, matricula Santolus, id. idem. Manuel Santos de Domingo, matricula Coruña, id. idem. Jaime Lloveras de Francisco, matricula Barcelona, idem id. Pedro Juan Giral de Pedro, matricula Barcelona, idem leve. José Suarez de Francisco, matricula Coruña, id. id. Juan Aguado de otro, matricula Barcelona, id. id. Ángel Lafuente de Bernardo, matricula Ferrol, idem id. José María Amodeo de otro, matricula Redondela, herido leve. Modesto Lois de Agustín, matricula Pontevedra, idem id. José Bernardo Aboal de José, matricula Vigo, id. id. José Basoa de Antonio, matricula Ferrol, id. id. Antonio Martinez de Ignacio, matricula Ferrol, idem id. Tomás José del Rio de Francisco, matricula Vigo, idem id. Francisco Dominguez de Domingo, matricula Cartagena, id. id. Manuel Anido de Andrés, matricula Sada, id. id. FRAGATA VILLA DE MADRID. No se ha recibido el parte detallado de este buque; pero segun noticias verbales tuvo muertos al Guaymas marina D. Enrique Godínez y Mihura y 12 individuos de tropa y marinería, 30 heridos y contusos. Entre los heridos el Alferrez de navio D. Félix Bastarrachele, leve. RESOLUCION. Tampoco se ha recibido su parte detallado; pero segun noticias verbales tuvo tres muertos de tropa y marinería, tres heridos y 40 contusos, entre estos el Alferrez de navio D. José Alvarez y Elias. BLANCA. Ocho muertos de tropa y marinería, 20 heridos, entre ellos el Comandante Capitán de navio D. Juan Bautista Topete, que lo fué levemente en el antebrazo izquierdo, y 42 contusos. El parte no expresa los nombres. BERENGUELA. No se ha recibido parte de este buque; pero segun noticias verbales ha tenido ocho muertos de tropa y marinería y 40 heridos y contusos. VENCEDORA. No ha sufrido baja alguna. FELICITACIONES RECIBIDAS EN ESTE MINISTERIO. El Capitan general de Victoria al Ministro de Marina.—El Capitan general interino, en su nombre y en el de todas las clases del ejército que componen la guarnicion de las Provincias Vascongadas, felicitan á V. E. y á la Marina española por su brillante comportamiento en el bombardeo del Callao. El Subgobernador de Cartagena al Ministro de Marina.—El Ayuntamiento, á nombre de la poblacion, que celebra entusiasmada con las mayores muestras de orgullo la inmarcesible gloria adquirida por España en el Pacifico, ha acordado consignar en sus actas un cumplido voto de gracias al Ilustre Brigadier Mendez Nuñez y á la escuadra de su mando. El Gobernador de la provincia de Sevilla al Ministro de Marina.—Por mi parte, á nombre de todos los funcionarios á mis órdenes, y como Alcalde-Corregidor tambien en nombre de Sevilla y del Ayuntamiento, felicito á V. E. por el brillante hecho de armas que ha tenido lugar en los mares del Pacifico, en defensa de la patria, y al invocar el nombre de la REXA. Hago á V. E. haga partícipe de esta comunicacion al Almirante Mendez Nuñez. MINISTERIO DE ULTRAMAR. El Gobernador superior civil de Puerto-Rico participa con fecha 28 de Mayo próximo pasado que el estado sanitario era satisfactorio en el territorio de su mando. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTICIA. En la villa y corte de Madrid, á 7 de Mayo de 1864, en los autos que en el Juzgado de primera instancia de la Roda y en la Sala segunda de la Real Audiencia de Alcabete ha seguido D. Demetrio José Garcia Alfaro con el Ministerio fiscal sobre que se le declare sucesor inmediato de D. José Eusebio Alfaro en la fundacion de D. Juan Carrasco, los cuales penden ante Nos en virtud del recurso de casacion interpuesto por la parte fiscal contra la sentencia que en 11 de Julio de 1865 dió la referida Sala: Resultando que en 20 de Julio de 1611 D. Juan Carrasco Alfaro otorgó testamento, en el que dispuso que con 1.000 ducados, que se sacarian de sus bienes, se edificara en la villa de la Roda un hospital con su iglesia para que fuesen en sufragio de las almas de los difuntos que el efecto señalaba instituyó y fundó un patronato de legos, determinando que las rentas que produjesen los bienes del mismo, los cuales no se podrian enajenar, partir ni dividir, se invirtieran por los patronos en esta forma: en primer lugar la necesidad en la conservacion y reparo de dichos bienes, despues 100 ducados en la asignacion del Curato de la iglesia que ellos nombrarían; otros 100 ducados en la conservacion de dicho hospital y gastos necesarios del mismo, otros 400 ducados en pagar á cada uno de los dos Capellanes que ellos mismos habian de nombrar para que dijese misa en la iglesia de Nuestra Señora del Rosario por el alma del testador y la de sus padres; 200 ducados en dotar de dos huérfanas que eligieran entre las de su linaje, si las habia, y si no, entre las extrajeras; y el sobrante de las rentas en limosnas á personas

industria minera. Por qué no se trajo una ley de auxilios a las compañías mineras, en las cuales se trabajaba tanto como en los ferro-carriles? Serían, mañana las fábricas de Cataluña se hallan paralizadas: ley de auxilio a esas fábricas. Puede venir una paralización de industria y comercio; y entonces alzamos talleres naturales. Así venimos a parar al peor de los socialismos: a la creación de industrias por el Estado.

¿Ocurrió alguna crisis porque cesara el furor minero de España? No, señores; pues lo mismo sucedería ahora con los ferro-carriles.

Si no votáramos estas seis autorizaciones, sucedería lo que de todos modos ha de suceder. En la mayor parte de las compañías, el capital de los acreedores hipotecarios excede al valor de la línea. ¿Qué hay que hacer? Se declara en quiebra la compañía, se incauta el Gobierno de la línea, la vende, y admite en pago las obligaciones.

Por la ley de 1883 se acordó que pudiesen las compañías crear obligaciones por la tercera parte del capital, una vez invertidas las otras dos. Es decir, que a las compañías se les permitía tomar a préstamo la tercera parte de su capital, ó sea que habría un doble que respondería a los prestamistas.

¿Qué se hubiera mantenido este artículo? Se hubiera hecho algunos menos ferro-carriles; pero las compañías se hallarían en mejor estado.

Vino después la ley de 1886, y dijo que se podían emitir obligaciones por la mitad del capital. Las empresas siguieron la ley de 1886, y vino en esta materia, que ha acabado de complicar la situación de las compañías. En ella se dijo que podían emitir obligaciones hasta la suma del capital realizado. Seguimos así auxiliando a las compañías.

De manera que los hemos dado: subvención directa a la mayor parte; franquicias a todas para la introducción de hierro; franquicias para emitir obligaciones, primero por la tercera parte, luego por la mitad y luego por todo el capital. Y ahora se quiere que puedan hacer nueva emisión.

Pues bien: los tenedores de estas obligaciones son personas que han dado su dinero al 6 por 100; son acreedores hipotecarios de las líneas. Estas se hallan en situación apurada. No sé por qué los hemos de exceptuar de las reglas a que están sujetos todos los deudores insolventes.

Yo prefiero que se entreguen a la justicia del país los derechos de esos obligacionistas, a que sigan privados de su interés porque se haga una ley de privilegios para las compañías.

No quiero molestar mucho al Congreso; la materia es tan de sentido común, que tengo la seguridad de que mis ataques han herido la cuestión de lleno.

Las compañías de ferro-carriles están en mala situación. ¿Cómo se sale de este conflicto combinando el interés general con el de las compañías? Estas están más que nunca: que se han de pagar Setiembre; que traigan una Memoria de su estado y antecedentes, y que una vez cada una por sí; sepan lo que tiene subvenciones de las que no tiene, la que ha emitido más o menos una ley especial, y para cada caso especial se dé otra medida, a otra nada según los méritos de cada una, y sabremos de todos modos por qué lo hacemos.

Si seguimos por el camino de las autorizaciones, es mejor que venga desde luego una que diga: «se autoriza al Gobierno para hacer lo que habían de hacer las compañías por espacio de 10 años.» Esto sería más breve, más práctico y más franco.

Si se sigue el sistema que se ha inaugurado, llegará el caso de que nos sepáramos en dos grupos, el de los que creen que no se puede legislar en materia de ferro-carriles sin el concurso de las Cortes, y el de los que defienden el poder ejecutivo hasta el punto de querer que usurpe la definición del Todopoderoso, considerándose como un Señor infinitamente bueno, sabio, justo, principiante y fin de todas las cosas.

El Sr. ARDANÁZ: He llegado tarde al salón, y me han dicho que el Sr. Silveira me ha aludido de tal modo que no puedo menos de romper el silencio que me había impuesto.

Yo expondré mi situación con la claridad con que siempre he procurado hacerla. Empiezo por declarar que lo que digo va con los individuos de la comisión, mis amigos, que sé que obran guiados por el bien del país. Más quiero dirigirme al Gobierno. No tengo la pretensión de que los Gobiernos recobren en el poder a los hombres políticos que el partido de cada uno de los que me apoyan; pero está obligado a caminar con la vista más alta en la dirección que el bien público reclama.

Pero al lado de esa libertad de los Gobiernos existe la de los hombres políticos que los apoyan en cuestiones concretas y tan importantes como esta. Tal es el caso en que me encuentro.

Es inútil recordar cómo opino yo en esta cuestión; opino como opinan mis queridos amigos de la juventud, mis compañeros todos, y por lo mismo en su mayoría, ante quienes no podría presentarme con la frente alzada si no hubiese expuesto ante el país la situación que tengo en este debate después de las repetidas alusiones del Sr. Silveira.

Sentado esto, entraré en la alusión. El Sr. Silveira pregunta si he olvidado mis antiguos compromisos y si creo buena la ley, y yo respondo que en muchas circunstancias he combatido. Contestaré a S. S. que pienso como pensaba, y lo que ha pasado hasta ahora no me ha hecho variar de opinión. He combatido tenazmente muchos proyectos, que bajo el modesto manto de concesiones sin subvención se pretendía que no traerían ningún perjuicio al público.

Me pregunta también el Sr. Silveira si creo buena la ley; a lo que le diré que no me parece buena en su espíritu, que lo que me parece además inoportuna. Cuestiones de esta gravedad son en todos los países objeto de informaciones administrativas y parlamentarias. Lo mismo además peligrosa, porque en materia de ferro-carriles nada debe hacerse por autorización.

En nuestro país ha sido objeto de larga controversia el resolver si las cuestiones relativas a los ferro-carriles habían de ser objeto de actos del poder ejecutivo ó de la delegación en el ejecutivo. La revolución de 1834 antes, y el derecho escrito después, decidieron

lo primero: hay peligro de pretender hoy que se haga lo segundo.

Examinando ahora la ley en sus detalles, contestaré al Sr. Silveira que me parecen aceptables los párrafos primero, tercero y sexto; y que el quinto lo creo muy peligroso si no se ejecuta la ley con grande autoridad y con extraordinaria prudencia. Es decir, que me parecen bien las proyectadas fusiones, las prórogas de plazos y el considerar como subvención para los efectos de la emisión de obligaciones la exención de los derechos de Aduanas. Sin embargo de eso, lo que se concede al Gobierno en el primer párrafo me parece innecesario, porque para ello se halla autorizado siempre, para realizar estas fusiones con arreglo a las leyes, cuyo cumplimiento no creo que excusa este proyecto.

Respecto de la sección del impuesto autorizado por el párrafo segundo, la creo muy ocasionada a comprometer los intereses del Estado.

En cuanto al abono de subvenciones en la forma que previene el párrafo cuarto, lo creo sumamente inconveniente. Me atrevo por ello a rogar a la comisión que modifique este párrafo, que deje el actual sistema de abono, y que aparte de los Ingenieros del Estado la obligación de emitir certificaciones de tal naturaleza, y que tienen recuerdos terribles.

Creo que en vista de esto reconocerá el Sr. Silveira que soy consecuente en mis opiniones.

Se me preguntará tal vez qué es lo que yo creo que debe hacerse en favor de las empresas a lo cual contestaré que provisionalmente debemos limitarnos a la parte que creo aceptable del proyecto, descartando lo que ha indicado ser inconveniente; pero que como solución definitiva, entiendo que no hay nada que, obrando como hombre de Gobierno, se atreva a decir la que debe ser. En asuntos como este, no basta tener una opinión determinada para querer realizarla en el Gobierno; es preciso que esté arraigada en el sentimiento público.

Es preciso, pues, ante todo, para resolver la cuestión de ferro-carriles en discusión solamente, diga la mayoría de las Cortes que el país, por medio de una información detenida y en discusión solamente, en España. Si quiere considerarse solamente como agentes industriales, la cuestión está resuelta; nada tiene que hacer el Estado para auxiliarios. Obtenga cada cual el premio de su pericia ó el castigo de su mala administración. Si por el contrario quiere considerarse como agentes poderosos de civilización y de progreso, como instrumentos de política y de administración, como operadores de servicios públicos más importantes, entonces tiene que aplicarles distintas reglas; y para alcanzar un resultado completo, no hay más solución que hacer al Estado, dentro de un breve plazo, propietario de los caminos de hierro, cuya explotación debería encomendarsele. Yo, que considero bajo este último punto de vista los caminos de hierro, creo preferible a toda la solución que propongo; pero deso acabo de ella se abra discusión en el país para que el pueda dar un fallo definitivo.

Tiempo hace que profeso esta opinión, que en un tiempo fué la de los primeros hombres de Estado de Europa; que más tarde llegó a verse en desfavor por los esfuerzos de los hombres de negocios, y que en mi entender ha vuelto hoy a su antiguo esplendor, habiendo sido proclamado en la libre Inglaterra, donde M. Gladstone en una sesión notable ha dicho en voz muy alta que era imposible que hubiera buen Gobierno ni buena administración en sus países mientras los ferro-carriles no fuesen propiedad del Estado.

Pues bien: yo creo que esto es más necesario en España que en ningún otro país, y que apoderándose el Estado de los ferro-carriles dentro de un breve plazo, por medio de contratos equitativos con las compañías concesionarias, se colocaría en mejor posición a los interesados en ellas, y el Estado podría impulsar notablemente la producción, preparando por este medio para en su día la solución de la cuestión económica.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Lasala): Sr. Ardanáz, con arreglo al acuerdo del Congreso, hay ya que entrar en la discusión de presupuestos.

El Sr. ARDANÁZ: Si V. S. me lo permite, concluiré.

Esta solución, que en mi sentir aconseja la ciencia, se encuentra sancionada por los hechos. Si se examina la situación económica de las diversas naciones del continente europeo, se observa un fenómeno digno de consideración. Las naciones cuya situación económica es mejor, son aquellas en que los ferro-carriles son propiedad del Estado. Parece, pues, que las que han adoptado este sistema han encontrado solución más ventajosa para su situación económica.

Se podrá objetar a esto por los partidarios de la escuela economista radical, que los caminos de hierro en poder del Estado constituyen un monopolio inconveniente, por lo cual es preferible dejarlos entregados a la acción del interés individual; pero debe tenerse en cuenta que el interés individual solo se aplica con éxito a la producción que puede ser objeto de libre concurrencia; y que los caminos de hierro, tan lejos de estar en este caso, entrarían siempre un monopolio poderoso e irresistible.

Es preciso tratarlos, pues, como agentes de un monopolio, y preferir que le ejerza el Estado a dejarlo en manos de compañías poderosas.

El Sr. ELDUAYEN: Pido la palabra para decir que el orden de la discusión no va bien, porque ha habido discursos seguidos contra el dictamen de la comisión.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Lasala): El Sr. Ardanáz ha hablado solo para una alusión personal. Se suspende esta discusión.

Presupuestos.

Continuando la discusión pendiente acerca del de Marina, dijo:

El Sr. LOPEZ BALLESTEROS (D. Diego): Decía ayer, señores, que era muy difícil que se hicieran economías en este Ministerio, cuyo presupuesto ha venido creciendo siempre; pero que no es una exigua la que se ha obtenido en el actual.

Es cierto que no se consigna gasto ninguno para la escuadra del Pacífico; pero en cambio figuran otras que no aparecen antes, como la construcción de un buque, la vuelta a la Península de tres batallones que fueron a América cuando la guerra de Santo Domingo, y alguna otra; de manera que esas cantidades que eran baja en los presupuestos vienen a aumentar el que hoy se propone, al paso que en el actual no deja de figurar el sostenimiento de todos nuestros buques, aun los que están en la escuadra del Pacífico, y que el Gobierno ha

creído siempre que no estaban allí durante todo el próximo año económico; pero para la cual se le han facilitado recursos por la comisión, si los crea necesarios.

Respecto a las dotaciones de nuestros marinos, los datos que me antes eran muy bajos; luego se asimilaron a las de las clases análogas del ejército, y entonces era la ocasión de haber suprimido esas gratificaciones. Esto aparte de que yo estoy más que por la uniformidad completa, por acomodar cada dotación a los servicios especiales a que corresponde, y mucho más cuando se trata de un servicio tan penoso como el de Marina. Creo que sería mejor decir a los marinos: por tu especialidad, tu haber será este, y no tener en cuenta para nada los haberes del ejército que hace este servicio.

Pero esto no puede hacerse en este momento, y con motivo de la ley de presupuestos.

Pues una cosa parecida ha sucedido con los individuos del Cuerpo administrativo y del de Sanidad, que también se han equiparado a los del ejército.

En cuanto al número de empleados de la Administración de Marina, hay que considerar que sirven no solo en la Península sino en Ultramar; y que por este Ministerio se ha hecho en ellos una rebaja notable, resultando que dada la actual organización, el número no es excesivo y no se puede hacer en él economía.

En cambio me atrevo a decir, que si se varía la organización de todos los servicios de Marina, este número será considerable; pero que esto no puede hacerse en un artículo de la ley de presupuestos; por consiguiente, hemos conservado las cifras que en este punto ha traído el Sr. Ministro.

Ya verá el Sr. Belda, y otro señor que ha de hablar en este presupuesto, que no me exienden demasiadas consideraciones para demostrar las razones en que la comisión ha fundado su dictamen.

Respecto a tercios navales, yo diré al Sr. Belda que las matriculas cuestan 233.000 escudos, que lo demás del capítulo no se destina a este objeto, y que si bien esto es caro, y así lo ha dicho la comisión, se espera que haya reformas en este punto, tanto en el número de tripulados como en sus categorías.

Ya verá también de pasada las gratificaciones de los Oficiales de Marina, y dijo que sería conveniente hacer una revisión en ellas, citando en su apoyo lo que pasaba en Francia y en Inglaterra. Yo creo que los haberes de los marinos franceses son mezuquinos, y no los desseo para mi país; pero creo que efectivamente podría hacerse algo acercándonos a los sueldos de los marinos ingleses.

Creo, pues, haber demostrado que el presupuesto no es exorbitante, y que es necesario que estemos dispuestos a mantener nuestra Marina en el estado que debe tener, para estar al cuidado de nuestros intereses en las provincias de Ultramar.

El Sr. BELDA: Por las mismas razones que ayer indicé, será hoy muy breve en la rectificación.

Yo no he censurado de las gratificaciones a los marinos embarcados; he dicho únicamente que podían arreglarse para impedir que pudiera haber abusos.

En cuanto al Cuerpo administrativo, yo no he dicho que no haya falta, sino que desde 1853 hasta la fecha ha recibido aumentos de haberes que han llegado a hacerlos excesivos. Esto lo piensa también el Sr. Ministro y el Sr. Ballesteros, puesto que se ha dado una Real orden para arreglarlo; pero esto no me basta a mí, porque mañana esa Real orden puede anularse con otra por un Gobierno diferente del actual.

Tampoco censuro yo que se hayan nivelado los sueldos de los marinos con los de guerra, yo no lo creo; si el hecho no se ha verificado una gratificación que yo no tenía más objeto que evitar el desajuste que existía.

En cuanto a aumentos ó disminuciones, no los hay en el presupuesto, porque viene con la misma organización que ha traído otras veces. Se dice que se han suministrado tres batallones de infantería de Marina; yo no comprendo cómo si ha sucedido esto el presupuesto no viene en baja.

El Sr. Ballesteros contestó ayer a lo que yo había dicho relativamente a escribientes. S. S. es muy aficionado a invocar los reglamentos para justificar los gastos del presupuesto; creo S. S. sin duda que los gastos consignados en los reglamentos hay que consignarlos en los presupuestos; yo no creo esto, porque de ese modo era inútil la discusión del presupuesto. En cuanto al modo con que antiguamente se hacía este servicio, era el mismo que hoy, sino que no se pagaba a esos funcionarios constantemente, sino solo el tiempo que trabajaban.

Por lo que hace a los Generales, yo digo, y repito, que se ha aumentado su número contra los reglamentos; y por consecuencia de esto, ha habido necesidad de crear esas plazas de segundos Cabos, de Jefes de arsenales &c.

El Sr. BALLESTEROS (D. Diego): Yo no supongo que los reglamentos tienen más importancia que las leyes, ni cómo puede suponerse nada. La argumentación mía de ayer era para probar al Sr. Belda que quería traer el presupuesto a lo que era en 1859, que los escribientes existían por reglamentos anteriores a un año, y que habían sido legalizados después por los presupuestos.

En cuanto a Generales, yo le diré al Sr. Belda que el aumento de los dos últimos está defendido por un digno individuo de la pasada comisión de presupuestos.

En cuanto al Cuerpo administrativo de la Armada, se ha aumentado esos haberes por una ley; y yo decía que no era conveniente rebajarlos en la ley de presupuestos sin decirlo explícitamente, como se dijo al aumentarlos: en cuanto a reducir las plazas, ya se han reducido.

Los batallones de Marina se han reducido también en tres, que han pasado a Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo; pero habiendo vuelto luego aquí, han hecho que el presupuesto acrezca en lo mismo que bajó cuando salieron de aquí, y yo quería más economía que la del que realmente se ha suministrado.

El Sr. BELDA: Lo que sucedió cuando se llevaron a Ultramar esos batallones no es del caso; lo que hoy es que se ha disminuido un batallón y no se ha hecho la baja correspondiente.

En cuanto a la necesidad de aumentar el número de Generales, yo no la comprendo, mientras no se pruebe que los Jefes de los departamentos y los arsenales han de ser Jefes de escuadra; porque lo cierto es que el año 59 se sucedió en el actual.

El Sr. Ministro de MARINA: Porque no se extraña que el Ministro del ramo no tome parte en esta discusión, y por una justa deferencia al Sr. Belda, voy a decir algunas palabras no acerca de cifras, sino respecto a organización.

El Sr. Belda se ha ocupado de que hay muchos Generales en Marina, y de que había también exceso personal en la escala de reserva y en el Cuerpo administrativo; yo reconozco un fondo de razón en S. S., he prometido presentar un proyecto de ley acerca de eso, no habiéndolo hecho ya por que el Congreso estaba muy ocupado en cuestiones muy importantes, y hubiera sido inútil que estuviera ahí el proyecto, si no había de discutirse.

Creo que estas palabras servirán para asegurar al señor Belda que vendrán esos proyectos muy pronto.

El Sr. BELDA: Yo doy gracias a S. S. por las palabras que ha dicho, y me alegraré de que vengan cuando antes esos proyectos.

En seguida se puso a votación el voto particular, y no fué tomado en consideración.

Pasándose en seguida a la discusión de la totalidad, dijo:

El Sr. POLANCO: No voy a molestar por mucho tiempo al Congreso, por el estado de la Cámara, y por razones particulares que tal vez vea haciendo callar, y no hubiera contraído ciertos compromisos de hablar en esta cuestión.

No atacaré el presupuesto ni nada que atañe a la Marina española; no podría hacerlo en las actuales circunstancias en que nuestros marinos nos han llenado de gloria con el valor que tienen siempre y con la paciencia y la constancia que tanto trabajo cuesta tener. Yo no puedo menos de decir que en esta campaña hemos tenido la gloria de resolver la navegación de los buques blindados, y el problema de batirnos buques de asenso a individuos que luego volvan al servicio, también aquellos que quería el Gobierno perjudicar, porque según palabras de un ilustre marino, allí no iban aparte de los castigados, sino los que no podían ó no querían navegar.

Yo creo, pues, que por lo menos podría hacerse desaparecer ese Cuerpo, con lo cual dentro de poco tiempo se podría obtener una gran economía; pero en mi opinión esto no es más allá de lo que yo creo que para hacer sufrir las mayores vejaciones. No se puede, señores, comer ni un bocado sin que lleve el sello del Ministerio de Marina, porque nadie puede pescar sin estar matriculado; y como los matriculados disminuyen, apenas hay lanchas en casi todos los puertos que se dedican a esta industria. Solo quedan en algunos privilegios, como Castro-Urdiales.

Se dice que sin las matriculas no se pueden dar marinos a la Marina de guerra. Yo no lo creo; si la pesca fuera libre, irían a las costas muchos más pescadores, que se sujetarían a las leyes establecidas para ella, y podría echarse una quinta y sacar de ella los marinos.

Tampoco es exacto que nuestros reveses marítimos han tenido por causa la impericia de los marinos. La causa de eso ha sido el abandono en que se la ha tenido obligada a salir de los puertos sin medios ningunos para el caso, como lo prueba el parte dado en 1874 por el Sr. Ibañez de Corveira, a quien en premio de haber sostenido cinco abordajes, por no tener con que hacer fuego, se le echó a pasivos. Sirva esto para decir lo que hacia el Gobierno absoluto para los que le servían bien.

No es menos inexacto que la matrícula no es libre, porque si no se matriculan los pescadores los 18 años, no pueden pescar; y si no han sido otra cosa que pescadores hasta entonces, tienen que matricularse para poder vivir.

En cuanto al número que había en las matriculas, procede de que antes, como no teníamos Marina y no se hacían convocatorios, todos los habitantes de los puertos se matriculaban para gozar de los privilegios de la matrícula. Las matriculas, pues, disminuyen ahora que se hacen convocatorios; yo creo que podrían suprimirse y sustituirse los marinos que de ellas salen por individuos sacados de una quinta, y a quienes se puede acostumbrar al mar en buques de instrucción.

Tengo necesidad de salir de Madrid hoy mismo, y tengo que ir muy de prisa en mis indicaciones.

La marina mercante es el más potente auxiliar de la marina de guerra, y por consiguiente no se deben poner trabas a esta; yo bien sé que se han quitado algunas; pero todavía quedan otras, por ejemplo el practicante, cuya sexta parte se destina a los Capitanes de puerto. También continúan los derechos de capitana de puerto, los de fano, fondadero y carga y descarga, y esto no por la carga que lleva, sino por las toneladas que mide, lo cual no puede menos de dar lugar a un abuso.

Son igualmente gabelas la sanidad, el derecho de cabotaje y otros, en los cuales estamos en el año 1700, al paso que en tierra todo se facilita con los ferro-carriles.

Me es imposible continuar por más tiempo, y me siento obligado al Sr. Ministro que no niegue que hará lo que le pido; contesto S. S. al menos que lo meditará, porque así no trae compromisos que luego le impidan adoptar algunas medidas de las que yo propongo.

El Sr. PRESIDENTE: Se suspende esta discusión.

El Sr. CARDENAL: He leído en los periódicos, que tres de nuestros más importantes Ministros p nipotentarios, los de París, Viena y Londres, vienen a Madrid; y luego al Gobierno me diga si es cierto que en estos momentos críticos van a dejar sus importantes puestos.

El Sr. Ministro de MARINA: No sé de qué se trata en estos funcionarios; pero no me extrañaría que el Gobierno les hubiera llamado para reunir sus huestes como la oposición reúne las suyas. Sin embargo, pondré en conocimiento de mi compañero el Sr. Ministro de Estado la pregunta de S. S.

El Sr. CARDENAL: Yo doy gracias a S. S., y me extraña que por una cosa tan pequeña como la votación del Senado, se abandonen tan importantes puestos como los que he citado; esos individuos vienen aquí para servir al Gobierno, pero allí sirven a la patria.

El Sr. Ministro de MARINA: No sé si por un exceso de franqueza me habré excedido en la contestación que he dado al Sr. Cardenal. Pero debo decir S. S. que por muy interesantes que sean las cuestiones que se deban tratar en el exterior, no pueden serlo para nosotros más que las más importantes interiores en que estamos envueltos, y que se han de resolver con esos proyectos de ley.

Se leyeron y pasaron a las respectivas comisiones varias comunicaciones relativas a Casas de Moneda, minas de Almadén, y dos enmiendas, una al presupuesto de Gobernación y otra al dictamen de ferro-carriles.

Igualmente se leyeron y se anunció que se imprimieran y repartieran los dictámenes de la comisión de Notificaciones, y de la que entienda en el ferro-carril de Novelda a Elche.

El Sr. PRESIDENTE: Orden del día para mañana: peticiones, obras del Grao de Valencia, canalización del Ebro y demás asuntos pendientes.

El Congreso, según está acordado, pasa a reunirse en sesiones.

Se levanta la sesión.

eran las cinco y cuarto.

ANUNCIOS NO OFICIALES.

VENTA DE DEHESA.—A VOLUNTAD DE SUS dueños se saca a pública subasta la dehesa titulada Inesa Chicá ó Torroerchoso, sita en término de Nambroca, distante una legua de la ciudad de Toledo, que contiene 878 fanegas 7 celemines 500 estades, marco de Toledo: la cruzan los caminos de Nambroca a Hamabujas, a Aranjuez, a Mecharres, el denominado del Ebro a los montes de Toledo, y el arroyo que de Nambroca baja al Tajo: está destinada en su mayor parte al cultivo de cereales, y ha sido tasada en 340.000 rs. vn.

Para el remate se ha señalado el día 10 de Julio próximo, a las once de la mañana, en el Juzgado de primera instancia del distrito del Centro de esta corte, piso bajo de la Audiencia territorial, en cuyo acto se admitirán las posturas que se hagan siempre que no sean inferiores a la tasación; pudiendo ser entregado el precio en los plazos que se marquen con arreglo al pliego de condiciones que, con los títulos de propiedad, estarán de manifiesto todos los días hasta el día del remate, de nueve a una, en el estudio del infrascrito, calle Mayor, 424, piso segundo.

Madrid 12 de Junio de 1886.—Manuel de las Heras. 7194

SE HAN EXTRAVIADO LAS ESCRITURAS SIGUIENTES, pertenecientes al Il. lre. Cabildo de Sevilla.

Carpetá núm. 908, capellanía fundada en la catedral de Sevilla por el Arcediano D. Diego Lopez: escritura núm. 62.407, su importe 20.950 rs. vn.

Item 999, id. id. por el Cardenal D. Rodrigo de Castro y D. Juan de Miranda: escritura núm. 63.757, 60.580 reales vellón.

Item 1.000, id. id. por el Arcediano D. Pedro Lopez Cartagena: escritura núm. 62.362, 60.930 rs. vn.

Item 1.001, id. id. por el Racionero de Jerez D. Juan Sánchez: escritura núm. 63.760, 64.900 rs. vn.

Item 1.003, id. id. por D. Fernando Ramos: escritura núm. 62.747, 83.000 rs. vn.

Item 1.004, id. id. por D. Pedro Dejarano: escritura núm. 62.388, 7.270 rs. vn.

Item 1.005, id. id. por D. Alonso Revenga: escritura núm. 62.338, 17.800 rs. vn.

Item 1.006, id. id. por D. Martín Miguel Chantre: escritura núm. 63.764, 80.190 rs. vn.

Item 1.007, id. id. por el Arzobispo F. Alonso: escritura núm. 62.383, 18.600 rs. vn.

Item 1.008, id. id. por D. Bernardino de Isla: escritura núm. 63.738, 17.400 rs. vn.

Item 1.009, id. id. por el Arcediano de Jerez D. Gonzalo Sanchez de Córdoba: escritura núm. 63.763, 46.000 reales vellón.

Item 1.010, id. id. por D. Juan Martínez: escrituras números 63.746, 39.900 rs. vn.; 62.400, 37.900 rs. vn.; y 63.758, 14.775 rs. vn.

Item 1.011, id. id. por D. Gonzalo de la Fuente: escritura núm. 62.391, 16.300 rs. vn.

Item 1.014, id. id. por Sancho García: escrituras números 62.397, 22.900 rs. vn.; 63.767, 26.430 rs. vn.; y 62.396, 14.400 rs. vn.

Item 1.015, id. id. por el Racionero D. Fernando Bejarano: escrituras números 63.749, 63.240 rs. vn.; 63.738, 28.340 rs. vn.; 62.402, 49.934 rs. vn.; 62.353, 111.622 reales vellón; y 63.656, 90.700 rs. vn.

Item 1.017, id. id. por D. Hernan Gomez Solis: escritura núm. 63.766, 19.830 rs. vn.

Item 1.018, id. id. por D. Ruy Gonzalez Bolante: escritura núm. 63.744, 46.350 rs. vn.

Item 1.019, id. id. por el Canónigo D. Luis del Castillo: escritura núm. 62.375, 14.100 rs. vn.

Item 1.031, id. id. por Doña Elvira de Ayala: escritura núm. 62.300, 1.970 rs. vn.

Si alguna persona tuviese noticia de su paradero, se serviría avisar en la calle de Atocha, núm. 38, cuarto tercero de la izquierda, donde vive el apoderado de dicho Ilmo. Cabildo de Sevilla.

Madrid 14 de Junio de 1886.—Robustiano Boada. 7197

COMPANÍA IBÉRICA DE RIEGOS.—AUTORIZADA la constitución de esta Compañía por Real decreto de 4 del corriente, el Excmo. Sr. Gobernador civil de esta provincia ha designado el día 18 del actual para celebrar la primera junta general de accionistas, que tendrá lugar en el local de la Compañía, calle del Amor de Dios, núm. 2, cuarto principal, a las doce de la mañana de dicho día 18 bajo la presidencia del Sr. Jefe de la Sección de Fomento, delegado a este efecto.

Lo que se avisa a los accionistas y se recomienda su asistencia.

Madrid 10 de Junio de 1886.—Por los representantes provisionales de la Compañía, Juan Bell. 7190

SANTOS DEL DIA.

San Aureliano, Obispo y confesor; San Quirico, Santa Julita, y Santa Lugardía, virgen.

Cuarenta Horas en el Colegio de San Antonio de los Portugueses.

REAL OBSERVATORIO DE MADRID.

Observaciones meteorológicas del día 15 de Junio de 1886.

HORAS.	Barómetro reducido a 0° en milímetros.	TEMPERATURAS EN GRADOS.		Dirección del viento.	Estado del cielo.
		Reanumar.	Centígrados.		
6 m.	709.24	8.7	40.9	N. E.	Nubes.
9 m.	709.44	13.4	40.7	N. E.	Nubes.
12 m.	709.20	17.7	22.1	E.	Idem.
3 t.	708.77	19.0	23.8	S. E.	Cielos.
6 t.	708.42	17.4	21.8	S. E.	Al. nub.
9 n.	709.40	13.3	16.6	S. S. O.	Despeje.

Temperatura máxima del día..... 20.5 23.6
 Temperatura máxima al sol..... 28.9 33.2
 Temperatura mínima del día..... 6.9 8.6

Evaporación en las 24 horas..... 3.5 milímetros.
 Lluvia en id. id..... idem.

DESPATCHES TELEGRÁFICOS recibidos en el mismo Observatorio sobre el estado atmosférico a las nueve de la mañana en varios puntos de la Península y del extranjero el día 15 de Junio de 1886.

LOCA.	Altura barométrica a 0° y al nivel del mar en milímetros.	Temperatura en centígrados.	Dirección del viento.	Fuerza del viento.	Estado del cielo.	Estado de la mar.
Bilbao.	767.0	10.2	N. O.	Brisa.	Nuboso.	Tranq.ª
Oviedo.	768.4	17.4	O.	Vion.	Cási desp.	Idem.
Coruña.	766.1	17.3	N. E.	Despeje.	Balla.	Idem.
Santiago.	766.1	17.3	N. E.	Idem.	Idem.	Idem.

Alcaldía-Corregimiento de Madrid.

De los partes remitidos en este día por la Intervención de Arbitrios municipales, la del mercado de granos y nota de precios de artículos de consumo, resulta lo siguiente:

ENTRADO POR LAS PUERTAS EN EL DIA DE HOY.

6.872 arrobas de trigo.
 1.484 idem de harina.
 9.036 idem de carbon.
 418 vacas, que hacen 49.353 libras de peso.
 547 carneros, que hacen 14.333 libras de peso.
 122 corderos, que hacen 3.498 libras de peso.

PRECIOS DE ARTÍCULOS DE POR MAYOR Y MENOR.

Carne de vaca, de 4,800 a 4,930 escudos arroba, y de 0,236 a 0,260 escudos libra.
 Idem de carnero, de 0,260 a 0,306 escudos libra.
 Idem de cordero, de 0,306 a 0,330 escudos libra.
 Idem de ternera, de 9 a 9,800 escudos arroba, y de 0