

EL MUNICIPIO,

PERIÓDICO SEMANAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y ADMINISTRACION.

CONSAGRADO ESPECIALMENTE A DAR VIDA A LOS AYUNTAMIENTOS.

DESCENTRALIZACION ADMINISTRATIVA.

Ferrocarriles.—Canales de navegacion.
Carreteras.—Alumbrado de gas.
Sociedades de crédito.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Madrid, 6 rs. al mes; 18 trimestre; en la Administración, calle Imperial, 7, librería.—Provincias, 8 rs. al mes, y 22 trimestre, remitiendo libranzas a favor del gerente de la empresa, D. Francisco Perez Vila.

DESAMORTIZACION CIVIL.

Caminos vecinales.—Canales de riego.
Abastecimiento de aguas.—Puertos y faros.
Bancos agrícolas.

CAMINOS VECINALES.

«La mejora de las aldeas es mas útil que la trasformacion de las ciudades.»

Hé aquí un grande axioma que encierra uno de los mas importantes problemas para el progreso físico moral y material de los pueblos.

«La mejora de las aldeas es mas útil que la trasformacion de las ciudades.»

Es decir: el mejoramiento de los campos debe preferirse, ó preceder cuando menos, al mejoramiento de las poblaciones.

Pensamiento económico de trascendencia inapreciable para el porvenir de España, emitido por el Emperador Napoleon en su carta del 18 del corriente al ministro del Interior, y que han tomado del *Monitor* casi todos los periódicos.

Es, en efecto, indudable que la comunicacion de los pueblos del interior por medio de una vasta red arterial de pequeñas vias es el medio mas poderoso y eficaz para estimular y favorecer la produccion de los centros agrícolas, facilitando la circulación y transporte de los géneros á los principales y grandes cauces de comunicacion, y alimentando las líneas generales de locomocion, los ferrocarriles que no tardarán mucho en resentirse de esta grande y sensible falta en nuestro país.

Pero contrasta notablemente esta nueva manifestacion del Emperador de los franceses con la inmensa estension que ya gozan en el vecino imperio estas vias, siete veces mayor que las nacionales y departamentales, ó, como diriamos nosotros, las generales y provinciales; prueba evidente de la especial predileccion con que de muy atrás se viene mirando este poderoso elemento de riqueza.

Es propio de nuestro carácter en alto grado impresionable avanzar y rayar en lo sublime en la ejecucion de todo género de empresas, y esta es la razon de haber acometido en pocos años una red vastísima de caminos de hierro, estimulados por la emulacion y por amor patrio, que otra nacion cualquiera hubiera empleado mucho mayor tiempo en su construccion; pero las condiciones especiales que singularizan la historia de nuestras vicisitudes políticas, han influido desgraciadamente en el atraso con que hemos seguido á otros países en la via del progreso, y de aquí la falta de desarrollo de los fecundos gérmenes de riqueza que encierra nuestro suelo.

Antes de pensar en promover el fomento de los intereses materiales, era necesario organizar los agentes todos, encargados de su mejoramiento futuro y sucesivo. Sin vias de comunicacion, era preciso establecer la jurisprudencia conveniente que consolidase y precisase las funciones y deberes especiales de la administracion pública. Era preciso crear el cuerpo facultativo, que en las mas urgentes y apremiosas circunstancias pudiese dar órdenes y dotarlos

del personal necesario. Era preciso en segundo término arbitrar recursos para emprender á la vez y simultáneamente en diversos puntos las obras públicas mas importantes, y despues de estos trabajos indispensables y preparatorios, acometer sin interrupcion y energia ese plan general de trabajos públicos, llamados á producir la prosperidad y engrandecimiento pátrio.

No hay para qué espesar los incalculables perjuicios que la inestabilidad en el sistema y en las leyes ha causado en nuestro progreso industrial, comercial y agrícola. La complicada, incompleta y confusa legislacion sobre el aprovechamiento de aguas; la escasa y casi nula, hasta 1848, sobre caminos vecinales; el abandono de los riquísimos distritos forestales; la carencia de escuelas especiales, con otras causas de muy prolífica narracion, han contribuido exclusivamente al estado lamentable de postracion que por tantos años hemos atravesado, con mengua de la civilizacion y del progreso científico del siglo.

Los caminos vecinales constituyen el mas importante ramo de las obras públicas, y precisamente en España ha sido siempre el menos atendido, el mas olvidado, al paso que en las demas naciones ha sido siempre el objeto preferente de los cuidados de la Administración y del gobierno.

Por eso hemos citado, y trascribimos á continuacion el reciente escrito, ó mas bien escitacion del Emperador á su ministro para mostrar á los pueblos el interés que le inspira ese grande propulsor de la civilizacion moderna. Y lo trascribimos precisamente para llamar la atencion de nuestro gobierno, para que procure dar nuevo impulso á esa red arterial de la vida económica, sin la cual quedaria sin circulacion y sin curso la savia de la riqueza pública.

Años há que hemos defendido con todas nuestras fuerzas la necesaria terminacion de nuestras vias vecinales, esponiendo los obstáculos que se oponen á su estudio y ejecucion, y los medios mas eficaces y precisos para su fomento y desarrollo; pero poco afortunados en nuestros sinceros y leales esfuerzos, por desgracia del país, la esperiencia ha venido á confirmar nuestros fundados temores, como confirmará mas tarde los lamentables perjuicios que por tan punible descuido han de refluir en esas mismas vias férreas, que están tocando á su terminacion.

Entonces dijimos en una coleccion de artículos que la única causa que impedia la ejecucion de los caminos vecinales era la última ley de carreteras, por la que se confiaba al cuerpo de ingenieros civiles el estudio, conservacion y ejecucion de las mismas, cuando habia un cuerpo numeroso de facultativos exclusivamente creado con este objeto, segun el real decreto de 7 de setiembre del año 48, y cuando el personal de ingenieros era, y es todavia, tan escaso, que á duras penas podrá cubrir el servicio de su instituto.

Y como los caminos solo pueden llevarse á cabo despues de la confeccion de los anteproyectos y proyectos de los facultativos, por mas recursos que destinara el gobierno, y por mas esfuerzos que hicieran los pueblos para secundarle, quedarian neutralizados y estériles ante la falta de los facultativos llamados á estudiarlos, dirigirlos y conservarlos.

Ya volveremos á ocuparnos de este asunto, que es la base de la riqueza pública; pero no podemos menos de llamar la atencion del gobierno hacia el nuevo impulso que van á recibir estas vias en el vecino imperio con la nueva consignacion de los 25 millones de francos que se destinan, despues de la considerable estension que hoy cuentan de 560 mil kilómetros próximamente.

Hé aquí ahora el documento imperial á que aludimos:

«Señor ministro: He leído con interés el informe que me habeis dirigido sobre la situacion del servicio de los caminos vecinales.

El deseo que manifestais es objeto muy digno de mi solicitud en favor de la agricultura, para que deje de tener empeño en verlo prontamente realizado. Las municipalidades rurales, durante tanto tiempo desentendadas, deben tener una considerable participacion en los subsidios del Estado, porque la mejora de las aldeas es mas útil que la trasformacion de las ciudades.

No basta sanear y fertilizar vastos territorios, trabajar para aumentar el valor de los bienes de propios y volver á poblar de árboles los montes, organizar concursos y multiplicar los comicios, sino que es preciso especialmente llevar á cabo con vigor la terminacion de los caminos vecinales. Es el mayor servicio que puede prestarse á la agricultura.

Los documentos que me habeis presentado demuestran que si se destinan 25 millones de los fondos del Estado, repartidos sobre siete ejercicios, para los caminos vecinales, podrian terminarse en ocho años los de interés comun actualmente clasificados. El estado debe hacer un sacrificio para obtener tan excelente resultado. Preparad, pues, un proyecto de ley en este sentido para la próxima apertura del cuerpo legislativo, y entre tanto poneos de acuerdo con el ministro de Hacienda para que pueda abrirse sin dilacion un primer crédito destinado á este objeto.

Ruego á Dios que os tenga en su santa guarda.

Escrita en el campo de Chalons á 18 de agosto de 1861.

NAPOLÉON.

AYUNTAMIENTO DE MADRID.

La *Gaceta* del 24 publica un real decreto autorizando al ayuntamiento de Madrid para negociar un empréstito de 80 millones de reales en obligaciones de 4,000 reales con el interés de 6 por 100 y 1 de amortizacion; este, susceptible de aumento si lo permitieran los arbitrios que se establecerán para cubrirlo. La negociacion de las obligaciones se irá haciendo á medida que el ayuntamiento vaya votando las obras á que se dedican y el gobierno las vaya aprobando. El producto de las negociaciones se colocará en la Caja general de depósitos mientras llega el momento

de invertirlo. Las subastas se anunciarán con 30 dias de anticipacion y se admitirá en ellas peticiones de una obligacion en adelante. Serán preferidas las proposiciones mas altas, y en igualdad de circunstancias las peticiones de una á diez obligaciones. El tipo minimo admisible será el de 85 por 100. Para asegurar el pago de los intereses el ayuntamiento consignará anualmente en su presupuesto la cantidad de 5. 600,000 rs., y cada semana pondrá en la caja de depósitos 105,000 rs. La amortizacion de las obligaciones será anual. El ayuntamiento queda autorizado para solicitar que sus obligaciones sean consideradas como efectos públicos; y por último: ningun arbitrio ni aumento en las especies de consumo se impondrá ni percibirá hasta que se verifique la adjudicacion de la primera emision de obligaciones.

REVISTA DE FERRO-CARRILES.

Es grande la actividad industrial de los cubanos y el desarrollo de los medios de comunicacion de aquella poderosa Antilla. Cuba, que fué la primer provincia de los dominios españoles donde se plantearon los ferrocarriles, y la única de las de Ultramar donde hasta hoy se cuenta con este elemento civilizador, tendrá muy pronto en explotacion 1,500 kilómetros de via, que con las ya estudiadas elevarán esta cifra á un punto muy superior del que pueden presentar los países mas adelantados, tenida en cuenta su estension territorial. Los caminos explotados en la isla de Cuba suman 683 kilómetros, y la longitud de los caminos en construccion es de 684 kilómetros, esto es, casi tantos como los explotados. En los últimos años, y especialmente en 1859 y 1860, se han proyectado y estudiado gran número de líneas férreas.

Ferrocarril de Córdoba.

El gobierno de S. M. ha fijado su atencion en la situacion del ferrocarril de Córdoba y ha hallado á la empresa dispuesta para cumplir, hasta donde le sea posible, con los deseos del gobierno, que son de que la via llegue á su mas perfecta terminacion. En consecuencia de este acuerdo van á emprenderse con calor las obras de las estaciones aun no concluidas, el establecimiento del puerto de Palma y los trabajos preparatorios para que dos ramales unan á la via las ricas poblaciones de Carmona y Ecija.

Ferrocarriles portugueses.

En Portugal se asegura que fué el propio rey D. Pedro V el que quiso se llevara á cabo la compra al Sr. Salamanca del ferrocarril del Sur (de Barreiros á Vendas-Novas), y que á esto se debe el haberse consumado el contrato antes de estar aprobada por las Cortes la autorizacion que solicitaba el señor Avila. Las Cortes concedieron, no solo per-

miso para hacer la compra, sino que lo hicieron sin exigir ninguna clase de garantías para el porvenir, según dice una carta de Lisboa.

Ferrocarril de Alcázar á Ciudad-Real.

Del 15 al 19 del actual han transitado por el ferrocarril de Alcázar á Ciudad-Real 4,251 viajeros, y ha rendido dicha vía un producto de 66,741 rs. 42 cént.; por el de Madrid á Alicante circularon 15,501 viajeros, y los productos fueron 1.002,865'06. Por la línea explotable de Madrid á Zaragoza transitaron 10,421 viajeros, y los productos fueron 125,539'70.

Ferrocarril de Zaragoza á Pamplona.

Confirmando lo que tenemos anunciado sobre esta vía, dice un periódico de Zaragoza correspondiente al domingo:

«Anteayer viernes, á las tres y media de la tarde, llegó á la estación de las Casetas el primer tren, compuesto de la locomotora y dos carruajes, en los que iban 50 viajeros, contándose entre ellos el Sr. Aguirre, exministro de Gracia y Justicia, y algunos ingenieros; á su llegada á la estación fueron recibidos por el señor alcalde de esta capital, que había salido con este objeto acompañado de otro individuo del ayuntamiento: dos horas después el tren empezó su viaje de regreso con dirección á Pamplona.»

Ferrocarril de Barcelona á Zaragoza.

Ya está cubierto el servicio de empleados en toda la vía férrea de Lérida á Zaragoza.

Los festejos que se preparan en esta ciudad para la inauguración de la vía férrea parece que aun no están acordados en su totalidad, pero se sabe ya que habrá una gran función religiosa, arcos de triunfo, iluminaciones, autos en las calles y edificios, y limosnas y dotes para los pobres. De Barcelona dicen que hay pedidos mas de cuatro mil billetes para asistir á los festejos en la capital de Aragón.

Ferrocarriles de Sevilla á Jerez y Cádiz.

Por real decreto de 21 del corriente ha sido autorizada la constitución de la *Compañía anónima de los ferrocarriles de Sevilla á Jerez y Cádiz*, para que amplie su objeto social con arreglo á las alteraciones consignadas en la escritura adicional de 20 de julio último, y para que aumente su capital social hasta la suma de 153 millones de reales. Igualmente ha sido autorizada la constitución de una compañía con el título de *Tramway de Carcagente á Gandía*, y aprobados sus estatutos, señalándole el plazo de 50 días para que de principio á sus operaciones. También ha sido autorizada la constitución de la sociedad anónima con el título de *Compañía del ferrocarril de Ciudad-Real á Badajoz*, y aprobados sus estatutos, señalándole el plazo de 50 días para que de principio á sus operaciones.

Al pasar S. M. por Burgos, según dice el *Irurac-bat*, entre otras cosas que preguntó al jefe de la línea de ferrocarril del Norte, parece que fué una lástima de saber para qué época estaría terminado el ferrocarril hasta Miranda, porque deseaba visitar las provincias vascas el verano próximo. El jefe de la línea contestó á S. M. resueltamente, que en todo este año quedaria terminada la línea hasta Miranda.

Hemos tenido el gusto de saber, dice un periódico de Córdoba, y con satisfacción lo participamos á nuestros lectores, que el camino de hierro de esta capital á la de Sevilla acaba de unirse con el de esta última

ciudad á Jerez y Cádiz, por medio del empalme que proporcionará la gran comodidad de que los viajeros y las mercancías puedan dirigirse directamente de Córdoba á Cádiz, ó á cualquiera de los puntos intermedios de ambas líneas.

Personas que deben estar bien informadas insisten en que los trabajos para continuar el ferrocarril de Andalucía hasta Santa Cruz de Mudela habrán de proseguir muy en breve. De un momento á otro deben aprobarse ya en Fomento los estudios sobre la dirección de esta línea que va á atravesar á Despeñaperros con inmensas ventajas respecto de los trazados primitivos, acortando así el trayecto como disminuyendo los gastos y el tiempo necesario para la perforación de aquella serie de montañas.

SECCION DE OBRAS PUBLICAS.

Minas de lignito de Calaf, de la provincia de Lérida.

Ademas de varios particulares que han entablado registros en esta comarca, hay tres sociedades que están investigando en grande escala este criadero, entre ellas la *Sociedad Catalana general de Crédito*, que tiene 35 pertenencias con 168,785 metros cuadrados, con labores de alguna consideración y bien dirigidas; un pozo maestro elíptico perfectamente fortificado, cuyo eje mayor tiene 4,40 metros, y el menor 3,40 y 58 de profundidad; dos galerías en dirección N. á S. á 60 metros de distancia, que tenían 248 metros de longitud la principal y 237 la que le sirve de auxiliar, debiendo comunicarse con el pozo maestro á los 815 metros.

El plan de labores es por huecos y pilares, dividiendo el criadero en grandes macizos de N. á S., habiendo en la actualidad sobre 6,000 metros escavados en las galerías y travesas, que constituyen este sistema de laboreo, por lo cual hay dos hombres empleados exclusivamente para la conservación de las mismas.

Las aguas que hace la mina se calculan en 300 arrobas diarias: su extracción se verifica por el pozo maestro con un malacate de cuatro caballerías, para que sirva ademas para la de zafra y combustible, así que las labores comuniquen con el pozo. Para el acarreo interior de la mina hay establecidos rails en las dos galerías principal y auxiliar y en algunas otras transversales; y como las de dirección tengan una inclinación muy fuerte, se emplean dos caballerías en el arrastre del interior al exterior.

La potencia media del combustible de todas las capas que se investigan en esta comarca, varia entre 0,45 090 metros en una altura que no escede de 2 metros, formados de 4 ó 5 capas de 0,10 á 0,25 centímetros cada una separadas ya por capas margosas, ya por calizas con impresiones de plantas.

El combustible, que en algunos puntos mas bien que un lignito es una marga carbonosa, es de un color pardo mate, fractura plana y testura arcillosa, arde fácilmente pero deja un residuo muy abundante de cenizas ferruginosas, que proviene de la piritita de que está cargado; habiéndose observado, sin embargo, que en profundidad mejora su calidad, siendo probable que las capas inferiores á las actualmente reconocidas presenten lignito de tan buena ó mejor calidad que los de Almatret, la Grauja, Serós, etc., de la provincia de Lérida.

En la actualidad se explotan entre todas las minas unos 800 quintales diarios, que salen de 23 á 24 rs. por tonelada, y que se consumen en las fábricas de Igualada, Sabadell, Tarrasa, y en los hornos de cal y ladrillos que hay, tanto en las mismas minas, cuanto en todos los alrededores, y aun en los de Barcelona.

En la cuenca del Noyá, en los términos de Subirast, San Sadurni y Labens, inferior á la formación miocena, existe otra análoga, pero que siendo mas reducida y presentando aguas en abundancia, requiere una explotación mas costosa, aun cuando el lignito no ha parecido de mejor calidad.

Los lignitos en Campins, en el Monseny, en Vilastrell, una hora al O. de Tarrasa, en Manresa, un cuarto de hora al N. de la ciudad, son depósitos sumamente reducidos de ninguna importancia ni aun de aplicación local. Se presentan en capas horizontales de 6 á 8 centímetros, entre margas yesosas en una formación sub-apenina caracterizada por tres fósiles.

Carbones cretáceos

Al N. de la provincia, en su confin con la de Girona, en los términos de la Poble de Lilet, Sardañola, Brocá, Saldes, Valsebre, Fumañá, Labaells, Figols, Serchs, La Nou Malañen y otros, se presentan en los miembros superiores de la formación cretácea (turoniano de Mr. D'Orbigny) varias capas de carbon desde 0,30 centímetros á 0,80 inclinándose al N. E., entre 20° y 80° y en dirección de S. E. á N. O.; pero no hallándose completamente investigados estos criaderos, y por otra parte, no siendo fácil el arrastre de los productos á los puntos de consumo, su importancia tiene forzosamente que ser por ahora muy limitada y reducida á emplearlos en las herrerías del país.

Los carbones tienen un brillo craso, no contienen sustancias extrañas, son de bastante consistencia, pocas veces contienen piritita, la llama que producen es abundante y blanca, dan poco humo y las cenizas son escasas y blanquizcas; coquizan, pero el cok es quebradizo.

Cuenca carbonífera de Cebú.

Dada cuenta á S. M. la Reina de las cartas del capitán general de Filipinas, referentes á los medios empleados para fomentar en dichas islas la industria minero-carbonífera en virtud de lo dispuesto en real orden de 31 de mayo de 1859; y enterada S. M. con satisfacción del resultado obtenido en las pruebas del carbon de piedra procedente de las minas de Cebú, ha tenido á bien aprobar en todas sus partes las determinaciones de aquella autoridad, prometiéndose, del celo y acierto con que dirige y promueve todos los servicios útiles de aquel Archipiélago, continuará por cuantos medios estén á su alcance removiendo los obstáculos que puedan oponerse á la mas pronta realización del desarrollo de dicha industria, á fin de que se obtengan cuanto antes las ventajas que ha de reportar el Estado con la explotación de una riqueza hasta hoy improductiva.

Fábrica de hierros de Mieres (Asturias).

La *fábrica de Mieres*, destinada también á la fabricación del hierro, está situada á 1 kilómetro próximamente al N. de este pueblo, en un valle y á la orilla del río Caudal, cuyas aguas utiliza, así como el combustible de las minas contiguas con galerías de salida y que desembocan en sus talleres. Esta fábrica contiene:

- 1.° Altos hornos 2, uno grande y otro pequeño en marcha, y uno alto en construcción.
- 2.° Máquinas de viento, 2 de 220 cabs. Id. de forja. 1 100 Id. para martinets. 2 40 Id. para otros usos. . . 3 40

Fuerza de vapor. 400

Minerales de hierro de Asturias, Castilla y Bilbao, y consume 90,000 quintales (4,144); castina caliza del país, consume 100,000 quintales; fabrica el cok en hornos que tiene la fábrica, y por el mismo método que los del valle de Sama, y consume 130,000 quintales.

Emplea en todas las faenas de la fábrica 1,500 operarios. Produce al año:

Hierro colado, 100,000 quintales, 4,605 toneladas métricas.

Idem en barras, 70,000 quintales, 3,223,5 idem.

La fórmula de fundir y los procedimientos de trabajo del hierro son análogos á los ya enunciados de la vega de Langreo, con la desventaja de no hallarse en contacto con el ferrocarril de Gijón para la salida de sus productos. Estos, en hierros en barras, vienen por lo general de Leon, Valladolid y Madrid á los mercados de su consumo, y de interior de nuestro país.

Fábrica de la Amistad.

Por último la de *La Amistad*, establecido dentro de la ciudad de Oviedo, tiene un cubilote y principalmente se ocupa en la fabricación de objetos de hierro fundido y en planchas, como chimeneas, camas, cocinas económicas etc., necesarias en el servicio interior y doméstico de las familias. Lleva poco tiempo de trabajo, y sin embargo, promete ser de utilidad, tanto para el público como á la empresa que la ha establecido.

Cuenca carbonífera de Belmez y Espiel.

Uno de nuestros compañeros acaba de visitar esta interesante cuenca carbonífera, que solo espera para desarrollarse con gran vigor el silbar la locomotora cerca de sus minas. Los estudios que vienen haciéndose por la Compañía concesionaria del ferrocarril de Belmez y Espiel á Córdoba, van á dar muy luego por resultado el principio de los trabajos en toda la cuenca donde no se presenta dificultad alguna, mientras se decide si el trazado ha de continuar atravesando la sierra, montando antes á su cumbre ó siguiendo el tortuoso y difícil valle del Guadiato, que viene á verter sus aguas al Guadalquivir cerca de Almodóvar. Es de notar que los referentes estudios hechos hasta aquí, no han podido utilizarse sino en la parte fácil, por que no llenan las condiciones que hoy se desean para que este camino pueda servir de día de intermedio entre el de Málaga á Córdoba y Belmez á Portugal.

En cuanto á las minas, se advierte cierta animación con la sola esperanza del ferrocarril; figurando siempre la Terrible á la cabeza, que lleva sus labores con lujo hasta cierto punto, pues reducida á una pequeña demanda, ni tiene prisa por explotar ni menos se ocupa de hacer labores rapiñosas y sin orden. Esta mina tiene á la vista 600,000 toneladas de carbon de excelente calidad, que va mejorándose con la profundidad dispuestas al consumo el día en que se facilite una salida económica. Su extracción está limitada hoy á 250,000 quintales de hulla, y 40,000 de cok, que se fabrica al aire libre en montones rectangulares con muy buen éxito.

Las minas vecinas Sta. Elisa, San Miguel y otras, se hallan también en trabajos, y aunque su producción es en menor escala, esperan con menos afán el deseado ferrocarril.

Sabemos que la compañía concesionaria de este no perdonará medio de activar los trabajos apenas se allanen las dificultades preliminares que siempre ocurren, y creemos que á la cuenca de Espiel y Belmez le está reservado un lisonjero porvenir.

(Revista Minera.)

NUÉVO INVENTO PARA PERFORAR. El aire comprimido ha sido ya aplicado con completo éxito para la perforación de las rocas. El nuevo sistema, aplicado á la perforación de Monte Cenís, no ha presentado ninguno de los obstáculos que se temían. El aire comprimido hará su camino á través de 12,000 metros de la roca, delante de la cual se han establecido las baterías. Cinco compresores trabajan hace dos meses con toda la regularidad posible, llevan ya su acción á una distancia de mil ochocientos metros de los generadores de la compresión, cada minuto una escavación y once centímetros.

JURISPRUDENCIA CIVIL.

ferentes asuntos que le han sido so-

ha establecido el Consejo de Esta-

la siguiente jurisprudencia:

Que según la ley de presupuestos

regla 5.ª, disposición general nú-

el tiempo de servicio se cuenta

de los empleados en propiedad ha-

ado posesion de sus destinos de

reglamento real ó de las Cortes; y que

en disposición 28 de las mismas ge-

las reglas establecidas en ellas son

es á los cesantes desde su publica-

que por lo tanto quedaron reforma-

disposiciones anteriores, en lo que

prohíbe lo que nuevamente se esta-

blación y Monte-Pío.

Que según la ley de presupuestos

regla 5.ª, disposición general nú-

el tiempo de servicio se cuenta

de los empleados en propiedad ha-

ado posesion de sus destinos de

no hay perjuicio para nuestra renta: 1.º, por-

que la vía inglesa es mas cara y nadie se

valdrá de ella, sino para lo de grande ó ur-

gente interés, para lo cual habrá de todos

modos la vía de los Estados-Unidos por Lón-

drés: 2.º, porque el tributo que nosotros pa-

gásemos á los paquetes ingleses seria com-

pensado con usura en los casos iguales por

el comercio inglés, que tan importantes

relaciones tiene con nuestras Antillas.

Aumento de poblacion. El aumento de po-

blacion que se nota en Cartagena hace cla-

mar á la prensa de aquella localidad por el

crecimiento de edificios para albergue de

los muchos trabajadores y sus familias, que

hoy apenas tienen donde vivir.

Cátedra de agricultura. Se ha dispuesto la

creacion en el instituto de segunda ense-

ñanza de Almería de una cátedra de agri-

cultura teórico-práctica, y otra de topografía

cion como de esportacion que se recaudan

en sus aduanas, siempre que estos no esce-

dan de los que señalan los aranceles que ri-

gen en Cuba desde 1.º de febrero de 1853;

pues en el caso de que escediesen deberán

reducirse á los que marcan dichos aranceles,

á los cuales deberán tambien arreglarse las

oficinas de Hacienda para la imposicion de

derechos á aquellos artículos que no los tu-

viesen prefijados en los de dicha isla.

HABANA. El mercado monetario de la

Habana ha seguido mejorando cada dia, y con

las continuas llegadas de metálico, la con-

fianza se ha restablecido completamente, y

hoy se puede colocar con facilidad papel bu-

eno, de 7 á 10 por 100. Las acciones del Ban-

co Español obtienen hoy 25 por 100 prima

sin el dividendo, y las de Almacenes de Re-

gla, que estaban al 20 por 100 descuento

con el dividendo, están hoy muy buscadas al

frás destinadas al personal y material de los

ramos.

RENDIMIENTOS DEL TABACO. En la

subasta de tabaco habano verificada última-

mente, ha quedado al Tesoro un beneficio,

si se compara con la que tuvo efecto el año

57, de reales vellon 18.963,000. En 1857 se

remató cada quintal en 800 rs., y ahora lo

ha sido en 499. La renta del tabaco crece de

tal modo, que ya en el presente mes van re-

caudados 13 millones mas que en igual mes

del año anterior. Calculados en 306 millo-

nes los rendimientos de esta renta, se cree

que producirá en 1861 mas de 310 millones.

BARCELONA. Ha mejorado la situacion

del mercado de acciones en Barcelona, pues

si bien las transacciones no eran muchas,

todos los cambios se sostenian, y no dejaban

de realizarse algunas operaciones que ali-

mentaban la normalidad de la contratacion,

hallándose por otra parte bastante aproxima-

do el dinero del papel en la mayor parte de

CRONICA GENERAL.

artesiano. Ya se ha terminado el

tesiano que se estaba abriendo en el

los tejares (Málaga), y se esperan

los resultados que da para abrir otros

clase en distintos puntos de la po-

para surtir de aguas los paseos y

al riego del piso.

de Alicante. Espérase en Alicante

luego como la corte regrese á Ma-

firmarán las órdenes para que se dé

zo desde luego á las obras de limpia

el puerto.

SECCION COMERCIAL.

INGLATERRA. Habiendo comenzado ya

la recoleccion, puede formarse una idea apro-

ximada de lo que será la cosecha de este año

en Inglaterra. Los temores de la primavera

uu tanto fria este año, se han desvanecido

gracias al verano, sin ejemplo hermoso, de

que allí se goza. El trigo, aunque no abundante,

es muy granado y de buena calidad.

Las pocas muestras que habian ido á

venta, se habian vendido á buenos precios.

Algunos se apresuraban á vender, pues tem-

ARANCELES. No se puede fijar, porque

aun no está acordado el momento en que

será presentada á las Cortes la reforma

general de aranceles; acaso el señor ministro de

Hacienda aguarda á que termine la discusion

de los graves asuntos políticos pendientes,

pero debe saberse que este importante asunto

de la reforma arancelaria está terminado,

y en un sentido liberal, y que puede presentarse

á las Cortes en el momento que crea oportuno

el gobierno.

CONVENIO TELEGRAFICO. En la ac-

tualidad penden entre los gobiernos francés

Mercado de la Habana.

Los mercados han seguido en la Habana

la marcha progresiva que era de esperar;

sin embargo, así las operaciones como los

precios, han tenido tan poca importante al-

teracion, que nos creemos dispensados de

una detallada revista.

Para España se realizaron algunas parti-

das de azúcar al tipo de 8 rs. arroba el nú-

mero 12, aunque están fuera de proporcion

las clases altas y floretes.

El café tenía á la salida del correo un pre-

cio nominal entre 14 y 16 1/2 rs. quintal

para el consumo de la plaza. El aceite de

olivo continuaba arribando y se vendia de

24 á 25 rs. arroba.

El arroz goza buena demanda, y se vende

á tipos bastante regulares.

El azafran sigue sosteniéndose á 12 1/2

libra, pero sin operaciones.

El cacao tiene poca demanda, y el guaya-

quil está de 13 á 13 1/2 en depósito.

De harina se recibieron en todo el mes de

junio unos 31,500 barriles, en julio cerca

de 18,000. El mercado estaba un poco aba-

tido, y los precios tendian á la baja.

Las pasas continúan de 20 á 22 rs. caja

sin operaciones.

El mercado monetario ha seguido mejo-

rando y la confianza parece que se vá resta-

bleciendo. Hoy puede colocarse papel bu-

eno y con facilidad de 7 á 10 por 100.

El Banco Español obtienen

25 0/0 prima sin el dividendo y las de al-

macenes de Regla que estaban al 20 0/0

descuento con el dividendo, están muy bus-

cadas al 8 0/0, pero no hay vendedor á este

precio. Los cambios en alza; á última hora,

y por el anterior correo, se llegó á pagar

hasta 13,70 papel sobre Lóndres, fluctuando

desde entonces de 13 á 14 0/0.

La cotizacion oficial es la siguiente:

Lóndres, 13 3/4 á 14 1/2 por 0/0 premio.

España, 90 dias, 2 á 4 0/0 id.

Id., 60 id., 4 á 6 id.

Id., corto, 6 á 8 id.

Paris, par á 1/2 id.

New-York, á 4 3/4 á 5 1/2 id.

New-Orleans (corto) no hay.

El mercado presenta un aspecto satisfac-

torio para el despacho de azúcares. Es tan

reducida la existencia, que pocas serán las

partidas de buen fruto que estén en prime-

ras manos. El mercado quedaba firme á las

cotizaciones siguientes: Blanco, 11 a 13 rea-

les arroba. Derosne y Rillieux, 10 1/4 á 13.

Cogucho, 6 3/4 á 7 y 7 1/4 á 7 3/4. Que-

brado, 8 á 8 1/2; 8 3/4 á 9; 9 1/4 á 9 3/4 y

10 1/4 á 10 1/2.

Director y editor responsable, M. NIEVES DE LA VEGA.

MADRID.—1861.

Imprenta de Miguel Arcas y Sanchez, Barco, 20.

SECCION MERCANTIL.

LOS ANUNCIOS A MEDIO REAL LA

SE PUBLICA TODOS LOS JUEVES.

BOLSA DE MADRID DEL DIA 27.

Table with columns: COTIZACION OFICIAL., CAMBS., OBSERVAC. and various market data entries.

OBLIGACIONES DE LAS COMPANIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLAS

Table with columns: FECHA de los EMPRESTITOS., NUMERO de OBLIGACIONES., Capital, INTERES FIJO., EPOCA de los VENCIMIENTOS., DURACION de la AMORTIZACION., NOMBRE de las SOCIEDADES., ULTIMOS CAMBIOS.

FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE CREDITO.—BOLSAS DE MADRID, BARCELONA Y VALENCIA

CAMBIOS.—Sobre Paris á 8 d. 5-21-S. Londres á 90 49 75.

Table with columns: Provincias., Daño p., Benf. p., Provincias., Daño p., Benf. p. and various regional data.

Acciones de Bancos.

Table with columns: Localidades., Valor nominal., Desemb. bolsos., Cambios.

Table with columns: Número de acciones., Valor nominal., Desemb. bolsos., Epoca de los dividendos., Intereses ó dividendos pagados., 1859., NOMBRES de las SOCIEDADES., ULTIMOS CAMBIOS. MADRID, BARCELONA, VALENCIA.

SECCION DE ANUNCIOS.

OBRAS DE D. LUIS GOMEZ PEREIRA. Cuadros sinopticos de gramática, á 4 rs. ejemplar, y 42 id. docena. Id. id. de agricultura, á igual precio. Id. id. de geografía, á id. Id. id. de historia, á id. Tratado de botánica aplicada á la agricultura, á 4 rs. ejemplar, y 42 id. docena. Elementos de gramática castellana arreglados á la real Academia Española, á 3 rs. ejemplar, y 30 id. docena. Tratado de geografía universal y particular de España con un apéndice de la sagrada, á 20 reales ejemplar. En provincias se aumentará el precio 2 rs. en libra por razon de portes. Véndense en Madrid, en la librería y almacén de papel de D. Francisco P. Vila, calle Imperial, 7.

biendo solamente los hijos de Guilhou, joven, banqueros de la sociedad, estipulado con los socios fundadores que podrian ofrecer á los suscritores de obligaciones el capital-acciones de que son propietarios. Estas acciones dan derecho á unos intereses y dividendos, cuya distribucion se fija al 1.º de junio y 1.º de diciembre. a sociedad tiene por objeto reunir en una sola explotacion las hulleras y establecimientos metalúrgicos principales de la provincia de Asturias, juntos al ferro-carril de Langreo y al puerto de Gijón. En Madrid, en la compañía general de Crédito en España, calle del Turco, núm. 6, y en casa de los hijos de Guilhou, joven, calle de Provençe, 50, París, darán cuantos datos y aclaraciones se deseen.

hijos de los empleados civiles y militares, tienen derecho á percibir, etc., etc. Esta obra, que además proporciona medios para que los padres de familia puedan conocer la vocacion de sus hijos, se vende en Madrid, calle del Arenal, núm. 11, librería de D. Victoriano Hernandez; su precio 6 rs., y para provincias 7 rs. ó 15 sellos de cuatro cuartos, remitiéndose por el correo franca de porte. FÁBRICA DE TUBOS DE PLOMO CONTINUOS á presión hidráulica.—Madrid —Deposito, calle del Olivo, núm. 30. En este establecimiento hay un completo surtido de tubería, de varias clases y á precios arreglados.

herederos si mueren antes.—5.º Contros, para reembolso de los pagos hechos compañía de seguros mutuos, si el asegurado muere antes de la liquidacion. Se dan prospectos y cuántas esplicaciones deseen. EL MUNICIPIO: PERIODICO SEMANAL de agricultura, industria, comercio y recreacion. Consagrado especialmente á la defensa de los intereses municipales, los anuncios tendran una gran importancia para las empresas cantiles é industriales, Compañías de Sociedades de Crédito y ferro-carriles; para las capitales, Casinos, establecimientos publicos de provincia y todos los partidos de España donde circula desde hoy, y tan pronto como se ensanche su accion á demas pueblos de la Peninsula, hasta el verdadero eco de todos los ayuntamientos. Se suscribe en Madrid, en la redaccion Imperial, 7, Librería, á 6 rs. al mes, ó 60 rs. al semestre, remitiendo libranza de valor de 8 rs. al mes y 22 trimestre á gerente D. Francisco Perez Vila.

SOCIEDAD HULLERA Y METALURGICA, de Asturias.—Capital social, 57 millones de reales, representado por 16.000 acciones de á 1.900 rs. vn., y 28.000 obligaciones á 950 rs. vn. reembolsables á 1.900 rs. vn. en cuarenta y siete años, y produciendo un interés anual de 57 reales vellón, sea 8 por ciento entre el interés y la amortizacion. La sociedad Hullera y Metalúrgica ha sido constituida el 11 de mayo de 1861, por escritura firmada en París, bajo la razon social de Ch. de Bétier y compañía. El capital-acciones se halla ya suscrito, ha-

A LOS PADRES DE FAMILIA.—EL LIBRO del Porvenir, ó sea reseña de las cincuenta carreras mas importantes, por el abogado D. Manuel de Revilla Oyuela. En el se manifiesta á qué se reduce cada una de dichas carreras; la edad, documentos y demas requisitos que se exigen para ingresar en ellas, las materias que hay que estudiar, explicadas; las poblaciones, establecimientos y número de años en que han de hacerse los estudios; los gastos que ocasionan; los empleos y ascensos correspondientes; la jubilacion ó retiro, se un los años de servicio; las pensiones que las viudas, y en su defecto los

CAJA NACIONAL, COMPANIA GENERAL española de seguros sobre la vida, á prima fija. Capital social.—Diez millones de reales.—Director gerente, Sr. D. José Cort y Clair. Direccion general, Madrid, calle del Prado, núm. 19.—Operaciones de la compañía. 1.º Seguros por la vida entera, para garantizar un capital fijo á la muerte del asegurado.—2.º Seguros temporales por los que se asegura un capital si el asegurado muere en un periodo determinado.—3.º Seguro sobre dos cabezas, cobradero si una de las dos personas que haya determinado, sobrevive á la otra.—4.º Seguros mistos cuyo importe lo percibe el mismo asegurado si vive al fin de un tiempo dado, ó sus

ESTADISTICA. Se hallan abiertas todas las clases de noticias para dicha carrera en la academia de la plazuela de Puerta Cerrada, número 17, cuarto principal. Horas de matutino de cuatro á seis.