

EL MUNICIPIO,

PERIÓDICO SEMANAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y ADMINISTRACION.

CONSGRADO 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 Administracion, calle Imperial, 7, libreria.—Provincias, 8 rs. al mes, y 22 trimestre, remitiendo libranzas á 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.

LA LEGISLACION MUNICIPAL.

Siendo, como es, indudable que los municipios han sido en épocas diversas el único gobierno de los pueblos, y el elemento indispensable en todos tiempos de la vida de los gobiernos, fácilmente se comprende que la «legislacion municipal» ha seguido las varias vicisitudes de la historia política, administrativa y económica de la nacion; pero al recorrer las épocas de su prosperidad y decadencia, observamos en todas ellas el raro fenómeno de la centralizacion, como causa única de los tristes y prolongados períodos en que el gran poder municipal quedaba reducido á un débil instrumento, movido á impulso de la voluntad de los gobiernos.

Bajo la dominacion romana, ese único y robusto poder, compuesto de una aristocracia, fué degenerando y estinguéndose á favor del privilegio y de la excesiva centralizacion que las leyes del Imperio otorgaban á sus magistrados. A la caída del Imperio cesó la presión: los godos se regían por usos y costumbres, y bajo la dominacion árabe, á pesar de los azares de la guerra, comenzó el municipio á producir su saludable influencia, desarrollando los gérmenes de la riqueza agrícola y pecuaria.

Mas era necesario que surgiera otra gran perturbacion social; era preciso conculcar los inviolables fueros de la justicia y del derecho, que de esta titánica lucha brotara la regeneracion municipal. A los estragos y horrores del feudalismo sucedió la proteccion de Reyes al municipio, otorgándole franquicias y robusteciendo su poder contra el poder colosal de la aristocracia. De esta época de la legislacion municipal, basada hasta entonces en la tradicion de los usos y costumbres.

Desde entonces fueron sometidas á los caprichos las atribuciones municipales que ennoblecían despues los Reyes: desde entonces se confiaron á su cuidado el fomento de los intereses locales, la derrama de los impuestos y el reemplazo del ejército: en una palabra, no hay mas que registrar el libro de la Novísima Recopilacion, para conocer la historia del régimen municipal en toda su pureza, la organizacion y atribuciones de uno de sus magistrados, las causas de su prosperidad y decadencia por espacio de siglos, y el gobierno civil, económico y político de los pueblos. Para formarse una idea de las atribuciones legales con que se robusteció en aquel tiempo la independencia del municipio, basta reproducir la disposicionada por D. Juan II en Palenzuela para que «nadie se entrometiese en los negocios de los ayuntamientos, ni pueda en ellos en los concejos sino los alcaldes, regidores y el que lo contrario hiciere perderá las cosas, por la primera vez perdiera la mitad de sus bienes, y por la segunda todos.»

Y así, sin embargo, la independencia del municipio, ni pudo en ellos en los concejos sino los alcaldes, regidores y el que lo contrario hiciere perderá las cosas, por la primera vez perdiera la mitad de sus bienes, y por la segunda todos.»

dencia del municipio. los administradores, por derecho propio del patrimonio comunal, no tardaron mucho en quedar reducidos á simples delegados del poder supremo. Alonso el Sábio, introduciendo el fisco en la administracion de justicia y en la presidencia de las sesiones con los alcaldes corregidores, y don Juan II la corrupcion con la venta á perpetuidad de los cargos concejiles, redujeron el poder municipal á una simple rueda del mecanismo del poder central.

Inútiles fueron los esfuerzos por reconquistarle: ni la union de las comunidades de Castilla para contrarrestar el poder de Carlos V, ni la resistencia á los medios represivos pudieron salvar la vida legal del municipio. Murio hasta la reforma de Carlos III, que estableció los procuradores síndicos, de eleccion popular, para defender y promover los intereses de la localidad y evitar la inmoralidad de los concejales, que esplotaban en provecho propio la administracion del comun.

A pesar de ella, no quedaban reivindicados los derechos municipales: hasta la reforma de 1812 no se conoció una legislacion general y amplia que determinara las funciones de los ayuntamientos, tanto en su formacion y gobierno interior, como en su relacion con las diputaciones y el Estado. Aunque incompleta, tuvo por objeto esta legislacion refrenar el principio centralizador, devolviendo á los pueblos el indisputable derecho de intervenir é inspeccionar por sí solos la administracion de los intereses comunales. Vino luego el decreto de 15 de junio de 1814, y restauró el régimen anterior á 1808; pero volvió á regir en 1820, y la instruccion de 5 de febrero del 23 para el gobierno económico y político de las provincias completó la legislacion del 12 en la parte referente á la administracion municipal y provincial.

No hay para qué ensalzar los efectos de esta ley descentralizadora, que regeneraba por completo la vida municipal: combatida por la ignorancia y por la supersticion de la época, fué anulada por la real cédula de 17 de octubre de 1824, que establecía el nombramiento de alcaldes, regidores y síndicos por las chancillerías propuestos en ternas por los ayuntamientos, conservando además los regidores perpétuos; reforma absurda é impropia del presente siglo, que se sostuvo, no obstante, hasta el decreto de 23 de julio de 1835, y que fué derogada con el restablecimiento de la ley del 5 de febrero del 23, por decreto de 16 de octubre de 1836, vigente hasta la promulgacion de la Constitucion del 37.

Con tal variedad y tal vacilacion en leyes tan importantes como las del gobierno interior de los pueblos, no es difícil comprender el atraso que ha experimentado el desarrollo de nuestra riqueza, mientras las reformas económicas de las demás naciones elevaban su industria y su comercio, animaban los centros productores y abrian grandes cauces de traccion para nivelar la produccion y el

consumo entre todas las provincias ó departamentos.

No nos es dable conocer en España el resultado económico de la descentralizacion municipal, porque ha sido tan corto el período de esta legislacion, que solo pudo contribuir á iniciar las grandes reformas que han constituido la prosperidad de otras naciones. Por eso la vemos nacer en 1812 para completarse y formarse en 1825: la vemos decaer en 1824 para renacer con mas fuerza en 1836: eclipsada y adormecida en 1837, reaparece mas viva en 1840, y se conserva hasta los sucesos del 45, que trajeron en pos de sí otra reforma completa de centralizacion, la ley de 8 de enero del 45, interrumpida tan solo por los sucesos del 54, de todos conocidos.

En resumen, vemos en continua lucha la idea vieja y carcomida de la centralizacion, apoyada á la sombra de rancias preocupaciones, que hasta hoy ha podido vencer la idea nueva y fecunda del progreso. El pais toca sus consecuencias, y los hechos, que son mas elocuentes que todas las palabras, están demostrando hasta qué punto hemos marchado por la senda de la ignorancia.

En vez de fomentar los intereses materiales con leyes protectoras que fortalecieran la accion municipal; en vez de condenar al olvido las leyes represivas que coartan su accion benéfica, y con ella las reformas necesarias al fomento de la riqueza pública, hemos carecido de vias de comunicacion, nuestra agricultura ha permanecido estacionada, y solo se ha procurado arbitrar gabelas y gravámenes para detener y comprimir los progresos de la civilizacion presente.

Hasta hoy no hemos conocido los efectos del vapor, cuando las demás naciones han borrado las distancias y los límites de sus fronteras: cuando España haya completado esta grande obra, habrá triunfado para siempre la independencia municipal que, á través de los siglos, viene simbolizando la causa de la civilizacion y del progreso.

Entonces se verificará lo que ha dicho un eminente jurista:—«Desde el momento que existe una ley fundamental que establezca los derechos y armonice los deberes, esta ley debe ser inviolable.»

La multiplicidad de leyes en cualquier pais solo puede servir á los sofistas y á los malvados, que necesitan un vasto arsenal de recursos para burlar el derecho de los hombres honrados.

MANUEL COUJIL.

REVISTA DE FERRO-CARRILES.

Ferrocarril de Reus á Mora de Ebro.

Hé aqui los importantes datos que acerca de esta linea publica en el «Diario de Reus» D. Pedro Gras:

COSTE DE LA LINEA DE REUS A MORA DE EBRO.—Segun plano levantado por Mr. Hibar, ingeniero inglés, pocos años atrás, tendrian

que construirse de Reus á Mora 72 kilómetros, 445 metros de ferro-carril, de los cuales 53 kilómetros, 456 metros son en pais quebrado, montuoso, como el que media desde Alforja á la Olla del Pere del Mas, tres cuartos de hora de Falset, y los restantes 39 kilómetros, 9 metros son en pais llano, como el que media desde Reus á Alforja y desde la Olla del Pere del Mas á Mora.

Tomando el tipo mas elevado, como comprenderá cualquiera persona inteligente en estas materias, que es á razon de millon por kilómetro en los terrenos montañosos, y de medio millon en los terrenos llanos, los 53 kilómetros, 456 metros de la parte montuosa costarian 53 millones y medio de reales, y los 39 kilómetros, 9 metros de la parte llana costarian 18 millones y medio, dando la suma total de 52 millones.

PRODUCTO.—Segun nota que han facilitado los pueblos, resulta del estado general que se ha formado un movimiento de 112,358 toneladas francesas, y en personal, contando solo el del partido de Falset, sacado del último censo, el de 41,109 personas. Reducidas á quintales las toneladas son 2.247,160, y contados estos á 2 rs. de transporte, unas distancias con otras producen anualmente el valor de 4.494,520. El personal de 41,109 personas, contando á 10 reales, produce 411,090 rs. Las dos partidas unidas dan el producto total de 4.494,520 rs.

VENTAJAS QUE AMINORAN EL COSTE EN CONSTRUCCION.—En toda la linea no se encuentran montañas calizas; todo es terreno pizarroso, arcillas y arenisca descompuesta, de modo que en ningun punto hay necesidad de barreno y pólvora, y todo puede desmontarse á pico y azadon. Inmediatas á la linea están las canteras calizas de Cornudella, Falset y otros pueblos, los bosques de Prades, Cabacés, Tivisa, Serra y Darmós, y en todas partes hay tierras arcillosas y agua en abundancia. Por último, se puede trabajar en gran parte á media ladera, lo que es de gran ventaja.

CIRCUNSTANCIAS QUE AUMENTAN EL PRODUCTO Y QUE NO SE HAN TENIDO EN CUENTA AL FORMAR EL ESTADO.

1.ª La subvencion que probablemente prestaria el gobierno de S. M.

2.ª El grande comercio que el bajo Aragón y el partido de Gandesa sostiene con las ciudades de Reus y Tarragona, ya de importacion de pesca salada, lenceria, frutos coloniales y otros artículos, ya de exportacion de cereales y otros artículos tambien, cuyos datos podrán sacarse de las aduanas de Reus y Tarragona.

3.ª El comercio que hacen los pueblos del alto Aragón por el rio Ebro y el mar con notable esposicion y grande rodeo, y que con mas ventaja se haria por el ferro-carril.

4.ª La importancia militar y económica de Mora de Ebro.

5.ª y última. Los artículos que se han omitido en el estado con la premura con que se ha hecho, que importan una suma respe-

table, y entre los cuales debe figurar lo que producen las célebres minas de plomo del inmediato pueblo de Bellmunt.

Atendidas todas estas circunstancias, se calcula en la referida Memoria, donde algunas de ellas van detalladas, que el producto anual se eleva á la importante cifra de 7.152,568 rs., y que dará, por consiguiente, dicho ferro-carril un 15.73 por 100 de beneficio; aun cuando en nuestra humilde opinion un exceso de modestia ha impedido que no se diese á las referidas circunstancias toda la importancia que en si tienen para elevar estos guarismos.

Ahora bien; los pueblos que en el corto periodo que ha mediado desde que se hizo la concesion del ferro-carril de Valencia á Tarragona, han reunido estos datos y han podido ofrecerlos á la consideracion del público, ¿tienen ó no fe en la empresa que van á acometer?... Y si tienen esta fe que han heredado de sus mayores, ¿verán malogrados sus deseos? De ninguna manera. Abrigamos la conviccion de que el ferro-carril de Reus á Mora de Ebro formará parte del de Tarragona á Valencia; pero en el remoto caso de que así no fuese, las locomotoras también recorrerán el Priorato y llegarán á Mora la Nueva, cuando no traspan el río y se internen por el partido de Gandesa, bajo Aragon y Castilla, al formarse una linea central que acorte la distancia de Madrid á Cataluña. Este día tal vez no se halla muy lejos. Llegará cuando las empresas constructoras se convengan de la indisputable bondad de la idea que aquí se ha concebido, y las empresas se convencerán.—P. Gras.

Ferro-carril de Tarragona á Barcelona.

Por fin se ha resuelto la tan debatida como ruidosa cuestion de esta via férrea por real orden de 14 del actual. Por ella se aprueba el trazado de Tarragona á Martorell, aprovechando el trayecto en explotación de esta villa á la capital del Principado, ó lo que es lo mismo, se opta entre los dos trazados en cuestion por el que ha presentado la empresa de Martorell.

Seguramente en la historia de los ferro-carriles españoles no se ha presentado cuestion mas enojosa. Rubor causa el recordar los repugnantes debates á que han dado lugar los especuladores por lograr sus interesados fines; como si á una operacion bursátil pudiera sucumbir el mas sagrado derecho, el bienestar de toda una comarca; debates que concluyeron con la trasferencia de los derechos de Grau y Ceriola á favor de la empresa concesionaria, por real orden de 10 de diciembre de 1860; pero que no concluyeron, ni podian concluir, para las importantes y ricas poblaciones de la costa, entre las que figuran en primera linea Villanueva y Geltrú y Sitges.

No podemos estendernos hoy tanto como la gravedad de este asunto y su dilatada historia exigen; pero no concluiremos sin advertir á los pueblos todos del litoral que ha llegado ya la hora de realizar su pensamiento, construyendo á sus espensas la via férrea que ha de dar vida á sus ricas comarcas.

Sentimos en el alma que la direccion general del ramo no haya tenido en cuenta el medio conciliador que proponiamos en otro número, único, en nuestro concepto, para armonizar los intereses de la empresa de Martorell con el incuestionable derecho de las poblaciones interesadas.

Ferro-carril de Barcelona á Zaragoza.

El domingo último por la noche atravesaron las locomotoras el puente sobre el Gállego, llegando hasta la estacion de Zuera, que

dista unos dos kilómetros: el lunes á las cuatro de la tarde llegó un tren compuesto de dos magnificas locomotoras, núms. 25 y 24, un tender, un coche y veintiseis wagones cargados de rails, deteniéndose todo en el puente quince minutos, con objeto de ver si este peso extraordinario causaba alguna sensacion en las obras; despues el tren pasó á unos tres kilómetros de la estacion, saliendo el martes á las seis y media de la mañana con direccion á Lérida; la via avanza rápidamente en su colocacion, y hoy deberán llegar las locomotoras á Villanueva, cuya estacion está casi concluida, faltando solo trazar el andén: el miércoles ó jueves de esta semana deben llegar los trenes á Zaragoza si no ocurre algun imprevisto entorpecimiento.

También ha dispuesto la sociedad de este ferro-carril admitir alumnos de maquinista, á fin de ir formando un plantel de maquinistas con los jóvenes que se dediquen á aprender.

Ferro-carril vizcaino.

Leemos en el «Irurac-bat» de Bilbao, correspondiente al día 25:

«Ayer, á las diez de la mañana, partió desde la estacion de nuestro ferro-carril para Llodio la locomotora de que hablamos pocos días há á nuestros lectores. Se celebraba el bautizo de este agente poderoso de locomocion. Iba engalanado con dos banderas españolas colocadas á cada lado, y detrás de ella un wagon adornado de banderas, grimpolas, ramos y flores, ocupado por varios miembros del Consejo de Administracion, gerente, secretario, ingeniero señor Wignoles hijo, y otros varios ingenieros de la seccion. Llegados á Llodio, donde se les sirvió un ligero almuerzo, fué bautizada la locomotora con el nombre de «Vizcaya», regresando á las tres de la tarde á Bilbao, despues de recorrer el trayecto con gran velocidad y sin la menor interrupcion. Este es el primer viaje de la locomotora núm. 1, viaje que acredita la solidez del camino y estado de las obras; porque detrás del tender llevaba el wagon ya dicho, siete mas muy cargados de traviesas y otros dos de material para las construcciones de la estacion de Areta.»

Ferro-carril granadino.

Nuevo trazado.

He aquí lo que acerca de este ferro-carril dice un periódico de Granada:

«Las ventajas de este nuevo trazado son tan sencillas de comprender, que á poco esfuerzo haremos de convencernos de ellas. Construyéndose en la forma primitiva, el ferro-carril granadino no dejaria ser de un ramal aislado, cuyo movimiento quedaria muy reducido, toda vez que se limitaria al tránsito de pasajeros y á las transacciones mercantiles que se efectúan entre los productos agrícolas de nuestra vega y los géneros y artículos de consumo que importamos ya de otras provincias de la Península, especialmente de Barcelona, ya del extranjero. Pero este movimiento seria lánguido y nuestra via férrea arrastraria una penosa existencia, toda vez que el no seria suficiente á levantar de la postracion en que por harto tiempo ha estado sumida nuestra oriental ciudad, que en buen hora comienza hoy á regenerarse.

No es suficiente para la completa regeneracion de Granada y su fértil provincia, la terminacion del ferro-carril de esta á Málaga; necesario es para ello el empalme con la via férrea de Andalucía que nos ponga en comunicacion directa con la corte, con las demás provincias de la Península, con la Europa toda, en fin. La provincia de Jaén, ese país

privilegiado, el mas productor del mundo en aceites, necesita fáciles vias de comunicacion para la esportacion de sus productos, y su vecindad con la de Granada la hace estar providencialmente llamada á unirse con el resto de España.

No dejaremos de clamar, pues, con entusiasmo por la construccion del ferro-carril que partiendo de Granada vaya á empalmar por Jaén con la linea general de Andalucía, pues así y solo así podrá decirse regenerada la antigua y merecida importancia que con justicia alcanzaron los antiguos reinos de Granada y Jaén.

No dudamos que la Sociedad del Cambio Universal, que tiene hechos ya los estudios de este ferro-carril, activará su concesion y construccion, el cual tanto ha de influir en el mejoramiento y prosperidad de esta parte de Andalucía, que con tanto afán camina siempre por conquistar el puesto distinguido que lo porvenir tiene reservado á nuestra privilegiada patria.

Ferro-carril Estremeño-Castellano.

Los ayuntamientos del partido judicial de Montanez, del de Navalmoral de la Mata y los de Villar de Plasencia, Jarandilla, Jarilla, Aldea Nueva del Camino, Galisteo, Baños y los vecinos de la ciudad de Plasencia, han representado al gobierno pidiendo que de los dos proyectos de lineas férreas que han de atravesar la provincia, el uno llamado «Estremeño-castellano» y el otro desde «Madrid á la frontera de Portugal por Talavera y Trujillo», se dé al primero la preferencia en su construccion.

Grande importancia debe tener, en efecto, esta nueva linea, cuando todos los pueblos se interesan tanto por su concesion y se apresuran á solicitar la proteccion del gobierno; pero aunque son bien notorios los beneficios de los ferro-carriles, nosotros creemos que podian conciliarse todos los medios emprendiendo simultáneamente los trabajos en ambas vias.

Nuestra opinion sobre este punto es bastante conocida; pero no podemos apreciar hoy las razones económicas en que los pueblos de Cáceres pueden fundar la pretension de prioridad, que es la cuestion: procuráremos, por lo tanto, adquirir nuevos datos para tratarla con toda imparcialidad y detenimiento.

Ferro-carril del Norte.

La compañía de los caminos de hierro del Norte ha acudido al gobierno pidiendo autorizacion para abrir á la mayor brevedad á la explotación pública la seccion comprendida entre Madrid y el Escorial; á cuyo efecto ha remitido para su aprobacion los cuadros de movimiento que espresan la salida y marcha de los trenes y las tarifas para viajeros y mercancías.

No sabemos qué inconveniente habrá impedido la inauguracion para el viaje de sus majestades, hallándose corriente la via; pero ya que la empresa no ha podido ser complacida, no dudamos que se la autorizará cuanto antes para que puedan disfrutar los habitantes de la corte en la presente estacion de las cómodas, frecuentes y rápidas visitas á tan grandioso monumento.

Ferro-carriles portugueses.

Ya se ha inaugurado y abierto á la explotación la seccion de Ponte d'Asseca á Santarém.

La compañía abre una suscripcion para la colocacion de 10,000 obligaciones emitidas á 240 frs., pagaderos en tres plazos: 40 francos al suscribirse, 100 el 1.º de setiembre y 100 el 1.º de diciembre.

Estas obligaciones producen un interés anual de 15 frs., y son reembolsables á 500 francos, amortizándose en 98 años.

La suscripcion está abierta desde 24 de julio corriente al 8 de agosto próximo en Paris.

Ha sido reconocido por orden del gobierno el trayecto para el ferro-carril de sangre entre Bonanza y Sanlúcar de Barrameda, cuyos estudios fueron concedidos á D. Francisco M. Sanchez.

Ya está montada en Vitoria una locomotora para emplearla en el arrastre de materiales en las obras del ferro-carril del Norte. El regimiento de infanteria de Castilla, que guarda aquella ciudad, da mas de 200 hombres para las obras de la via.

El bergantin inglés «Caross» que conduce á Bilbao 16 wagones ó coches de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, y otra porcion de efectos, entró el 22 en aquel puerto. Al momento se verificará la descarga.

Las obras de la via avanzan mucho, y pronto llegaremos á Orduña.

En el terreno próximo á la estacion de ferro-carril de Puerto-Real á Cádiz, se trata de construir por la empresa del mismo una elegante jardin inglés que sirva de paseo y embellezca aquellos sitios.

Se encuentra en Tortosa estudiando el trazado para el ferro-carril de Valencia á Tarragona, el ingeniero Sr. Verdugo. Parece que el puente que ha de echarse sobre el Ebro, estará mas inmediato de Tortosa de lo que se creía.

Se espera en Tarragona al señor ingeniero jefe de la division del ferro-carril de Barcelona, D. Angel Camon, que viene á inspeccionar las obras de la via férrea de Montblanc á Reus.

Las distancias que separan á Madrid del centro de comunicaciones por caminos de hierro de los puertos principales españoles son las siguientes:

Madrid á Alicante, 453 kilómetros; al Grao de Valencia, 494.646 metros; al Santander, 515.333; á Cartagena, 527. Bilbao, 563.661; á Gijón, 642.56; á Sebastian, 619.774; á Tarragona, 650. Sevilla, 642; á Barcelona, 712; al Trocadero, 775.500; á Cádiz por Puerto-Real, 814.975; á la Coruña, 852.2.

Han aprobado las Cortes portuguesas leyes declarando libre el tránsito de Portugal para España de todo el material del ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz, frontera de Portugal.

Del 16 al 22 de julio han transitado el ferro-carril de Madrid á Zaragoza, parte de explotación, 8.840 viajeros, y obtenido por productos generales por el de 114,105 rs. 51 céntimos. Por el de Madrid á Alicante circularon 15,123 viajeros, los productos fueron de 1.543,251 céntimos. Por el de Alcázar á Ciudad circularon 5,286 viajeros, siendo los productos 58,702 rs. 74 céntimos.

Hoy probablemente llegarán á Zaragoza locomotoras de la via férrea de Barcelona.

SECCION DE OBRAS PUBLICAS

CACERES. El expediente de espropiación de los terrenos ocupados por la carretera de primer orden de San Juan del Puerto.

ceres, entre el río Salor y los términos de Aldea del Cano y Cáceres, ha sido remitido al ministerio de Fomento por el gobernador de la provincia. Esperamos que sea despachado con la premura que el actual movimiento de las provincias extremeñas reclama.

HUESCA. Parece que la esposición elevada al ministerio de Fomento por los ayuntamientos de Hecho y Siresa en la provincia de Huesca para que se construya una carretera de tercer orden, acaba de pasar á informe del ingeniero jefe de aquella provincia, de cuyo celo nos prometemos su pronto despacho.

ALBACETE. Se han recibido en el mismo ministerio los expedientes de espropiación de los terrenos ocupados por la carretera de Albacete á Cartagena en los términos de Torra y Hellín en la provincia de Albacete.

CANAL DE ISABEL II. Durante el mes de junio se han gastado en las obras del Canal de Isabel II, 196,904 rs. 94 céntimos.

Los aforos del Lozoya han dado por resultado y por término medio del 1 al 10 92,924 reales fontaneros, del 16 al 20 67,830 y del 1 al 30 106,504 reales fontaneros. De las obras del alcantarillado se han construido durante el mes 753 64 metros lineales de alcantarilla en las calles de la Comadre, Segoriza, Cuesta de los Ciegos, id. de San Lázaro, Travesía de id., Calderón de la Barreda, plazuela del Biombo y Ronda de Valencia, los sumideros y dos pozos registros en la de la Comadre. Ciento cuarenta metros lineales de galería principal de distribución en las calles de Atocha y Toledo, y en las afueras de la puerta de Atocha continúa el acopio, tubería y embetunado de la tubería y piezas de hierro fundido que han de colocarse en la zona central de la población.

CADIZ. Ocupándose un periódico de la gran mejora que piensa llevar á cabo el ayuntamiento de dicha ciudad de derribar todas las casas inmediatas á la catedral, con objeto de dejarla aislada y ensanchar la plaza, expresa en estos términos:

«Asunto es este que debe meditar, y el gobierno estudiar detenidamente antes de dar su aprobación; porque aun cuando sea una verdad que el ornato público es el alma de las poblaciones, y la medida por donde saca su estado de ilustración, también es cierto que deben tenerse muy en cuenta los perjuicios que pueden originarse á la propiedad particular, mucho mas cuando las reformas no llevan el sello de una necesidad imprescindible.

El Boletín de Comercio de Cádiz se ocupa de esta cuestión, haciendo observaciones importantes sobre las cuales llamamos la atención del gobierno, y la llamamos también sobre las reclamaciones que puedan hacer los intereses privados.»

Por nuestra parte procuraremos adquirir nuevos datos para emitir nuestra opinión.

CRONICA GENERAL.

Estadística. Una real orden de 23 del actual establece varias disposiciones para proveer cuatro vacantes de jefes de brigada y las nueve que corresponden á la dirección de operaciones topográfico-catastrales. Con arreglo á dichas prescripciones, podrán optar á aquellas plazas: los individuos que han pertenecido á cuerpos facultativos, civiles ó militares, siempre que estén separados de causas que no les hagan desmerecer; los arquitectos, ingenieros industriales y agrónomos; los directores de caminos vecinales, maestros de obras y agrimensores, aprobados al tenor de la real orden de 16 de julio 1852. A falta de un regular número de aspirantes que reúnan las condiciones señaladas, podrá la junta general de estadística permitir la entrada al concurso á los que carezcan de títulos; pero que acrediten con documentos los estudios y práctica que fueren es-

timados bastantes para el caso. El sueldo señalado por los reglamentos vigentes á los jefes de brigadas, es el de 12,000 rs. anuales, con gratificación eventual siempre que salieran á trabajos fuera de Madrid. Las solicitudes para admisión á examen se recibirán en la secretaría de la junta general de estadística hasta el 15 de setiembre próximo.

Puerto de Luanco. El ayuntamiento de Luanco ha elevado una esposición al señor ministro de Fomento solicitando se establezca un puerto de refugio en la magnífica concha con que la naturaleza dotó á dicho punto, para poner á cubierto las embarcaciones de los escollos y peligros que constantemente tienen que arrostrar en la costa cantábrica.

A la simple vista, dice *Las Antillas* en un extenso y razonado artículo, la concha de Luanco ofrece estas ventajas; así como también las de calado para grandes buques, cosa en extremo rara en todo el litoral de Asturias. En cualquier otro punto de aquellos contornos, sería necesario que el trabajo venciese dificultades casi insuperables, que se hiciese un puerto artificial á costa de sacrificios inmensos, sin contar con la completa seguridad del éxito; en Luanco no hay mas que aprovecharse de las ventajas especiales que la concha ofrece, y dar la última mano á la obra de la naturaleza. Y esta opinión no es impremeditada, ni deja de estar fundada en sólidos conocimientos, ni en observaciones profundas y detenidas; pues pertenece al estudioso é ilustrado ingeniero D. Guillermo Schulze, á quien debe la provincia de Asturias profundos y exactos trabajos hidrográficos, y que llevó al estudio del importante examen de la costa, además de sus multiplicados conocimientos en la materia, el tino, discernimiento y exactitud que resaltan siempre en todas sus operaciones facultativas. Para los que han podido apreciarle de cerca, para los que conocen su laboriosidad é inteligencia, y el concienzudo detenimiento que preside siempre en todas sus investigaciones, el testimonio del Sr. Schulze es la mejor garantía de la bondad de la concha de Luanco.

Una vez realizado el puerto de refugio en Luanco, contará la costa de Asturias con un nuevo y poderoso aliciente para el desarrollo de la industria, el país prosperará, y el mismo Gijón cogerá ótimos frutos de lo mismo que hoy cree solo serviría para perjudicarle. Todos los que amen verdaderamente los intereses de su país, en vez de oponerse á este objeto, deben contribuir con todas sus fuerzas á que se realice, seguros de que no solo prestan un servicio al bienestar y prosperidad de la provincia, sino que al mismo tiempo contribuyen á que se lleve á cabo un fin humanitario.

—El 22 fué un día de júbilo para Torre vieja: el parte telegráfico que se recibió anunciando el día de la subasta de las obras del puerto colmó de alegría y entusiasmo á aquellos habitantes; así lo indicaban la música, las campanas, las banderas de los buques y de los consules, y otras mil demostraciones espontáneas. El ayuntamiento, precedido de la música, acompañado de los empleados y personas notables, y seguido de un gentío inmenso, en medio de numerosas aclamaciones, dió un paseo por el pueblo y después se cantó un solemne *Te-Deum* en acción de gracias.

Agricultura. Llama la atención en el término de Carlet (Valencia) una heredad propia del médico D. Carlos Cervera, por la especial manera de estar cultivada y el esmero con que se han aplicado todos los adelantos de la agricultura, siendo notable los prodigiosos resultados obtenidos por un inteligente propietario, pues aquellas tierras que antes se creían incultivables por los labradores del país, están ahora cubiertas de viñedo y olivares que solo cuentan 18 meses, y están sin embargo llenos de fruto.

SECCION COMERCIAL.

Bléica. El consumo y esportacion de la hulla en Bélgica durante el año de 1860 ha sido la siguiente:

	Toneladas.
La produccion de Hainaut.	7.506,720
La de Namur.	220,
La de Lieja.	1.880,
Total.	9.606,720

ó sean 182 millones de quintales.

La esportacion subió á 3.453,737 toneladas, 69 millones de quintales, y el consumo interior 6.249,992, ó sean 124 millones de quintales.

Esto dice bastante en favor de un gobierno bueno y un pueblo industrial.

—El Banco español de la Habana ha repartido á sus accionistas un 4 por 100 sobre el capital efectivo de la institucion, por las utilidades obtenidas en el primer semestre del corriente año.

La situacion de este establecimiento arrojaba en 28 de junio una existencia en efectivo de 1.433,333 ps. fs. 34 cént. en su departamento de emision, y 5.512,943-47 en el de giros y descuentos. Los vencimientos en el primero ascendían á 2.886,666 pesos fuertes 66 cént., y en el segundo á seis millones 782,013 36. Los créditos aplazados con escritura pública figuraban por 912,421-88, y las ganancias y pérdidas líquidas por 171,666-44.

MERCADOS.

Londres. En Londres la afluencia de mercancías era moderada, y los negocios algo activos. Los trigos han obtenido los mismos precios del lunes último. Los demás artículos sin variacion.

Marsella. Trigos disponibles y librables, estaban muy firmes. Trigo Marianopoli 37 francos disponible y 38 francos los tres últimos meses. Trigo de Yrka, á entregar, 34 francos 50 cént. El todo por carga de 160 litros.

Cádiz. Los azúcares han estado mas animados, habiéndose hecho algunas transacciones con un 3 á 7 por 100 de beneficio, segun sus clases y condiciones. En cafés se ha hecho poco por no ser la estacion á propósito.

Nava del Rey. Granos.—Las noticias mercantiles de Nava del Rey alcanzan al 25, y nos dicen que el mercado de cereales estaba completamente desanimado, no haciéndose transacciones mas que para el consumo. Respecto á cosechas, nos dicen que la de cebada, centeno y guisantes ha sido en lo general corta, y buena la de algarroba. La de trigo, que está empezando á recogerse, también es mas corta que la del año pasado. Para el vino hay poca estraccion y continúan los mismos precios en que ha venido beneficiándose, y son: vino comun para los arrieros, de 16 á 17 rs. can aro. Idem bueno para la montaña de Santander, á 18 reales id.; idem superior, de 30 rs. id. en adelante, segun sus clases.

En los demas puntos se hallaban el 27 á los siguientes precios:

El trigo estaba el 24 en Cartagena de 60 á 61, en la Coruña á 13 1/2 el ferrado; el 25 en Jerez de 57 á 60, en Nava del Rey de 40 á 41; el 26 en Córdoba de 46 á 50, en Valladolid de 38 á 40.

La cebada á iguales fechas estaba en Cartagena de 26 á 27, en la Coruña á 13, en Jerez de 32 á 38, en Nava del Rey á 30, en Córdoba á 31.

El maíz en la Coruña á 13.
El aceite en Cartagena á 62, en la Coruña en bahía á 52, en Córdoba á 53.

Los garbanzos en Cartagena de 14 á 44, en Jerez de 76 á 100.

El arroz en Cartagena de 26 á 28, en la Coruña á 122 quintal.

En Madrid, el trigo de 48 á 58 3/4 reales, la cebada nueva de 25 á 27, rs. fanega, añeja á 00 y la algarroba á 37.

—**Ultramar.** El Boletín Mercantil de Puerto-Rico contiene en sus últimos números varios artículos dedicados al análisis de la balanza mercantil de aquella isla en 1860, en los cuales hallamos datos interesantes que revelan el desarrollo del comercio y la riqueza del país.

El comercio de importacion en 1860 representa la suma total de ps. fs. 7.545,956-84 céntavos, y como el total de las importaciones en 1859 solo ascendió á 6.764,473-02, resulta un aumento de 781,283-82 para el primero de dichos años. En los artículos que alimentaron el comercio de importacion en 1860 se nota que hubo baja en los víveres y aumento en todas las manufacturas. Comparando además las importaciones segun las procedencias, resulta que en 1860 hubo aumento en las de Cuba, Antillas extranjeras, Estados-Unidos, Cerdeña, Francia, Inglaterra, Canadá y Terranova, y baja en las de España, Brémen, Hamburgo y Venezuela. Por último, los principales puntos de importacion fueron Puerto-Rico, Mayagües y Ponce, figurando la del primero por pesos 2.313,770 (sin incluir 374,216 de importaciones á depósito), la del segundo por un millón 910,347, y la del tercero por 1.359,639.

El comercio de esportacion ofrece resultados aun mas satisfactorios, pues la suma total que lo representa en 1860 ofrece sobre la de 1859 el notable aumento de 1.443,429 pesos fs. Analizando las partidas vemos que en 1860 tuvieron aumento los artículos siguientes: azúcar, 27.570,858 libras; café, 2.659,293 id.; algodón, 145,445 id.; melado, 13,939 bocoyes; tabaco, 112,720 libras, y cueros 275,798 id., y que tuvieron baja los siguientes, aguardiente, 99 bocoyes, y ganado, 761 cabezas.

Ademas de los artículos anteriores se esportaron 21 clases mas de productos del país, entre los cuales sobresalen los siguientes: arroz, 52,800 libras; aguacates, 171,000; carbon vegetal, 219,500 libras; ladrillos, 83,640; maíz, 4,704 fanegas; naranjas, 561,700, y plátanos, 161,300.

En la Habana, despues de la salida del anterior correo, el mercado azucarero ha presentado un aspecto favorable. Los precios han tenido alza, y particularmente el número 12, que se ha vendido de 6 1/2 á 7 reales arroba, y los blancos secos á 11 rs. arroba. En el día con dificultad se consiguió el buen número 12 á menos de los precios señalados. El mercado cerró animado y sostenido.

En artículos de importacion el aceite no tenia variacion.

Las ventas de arroz de Valencia han sido de alguna consideracion, aunque estas sin mejora en los precios.

Los precios de las harinas han ido gradualmente declinando desde 16 3/4 hasta 14 pfs., efecto de las repetidas entradas que habia habido en la última quincena.

El vino seco con regular demanda.

ADVERTENCIA.

Se previene á los ayuntamientos y demás particulares que al recibir este número no hayan cubierto la suscripcion ni dado aviso en contrario, la administracion girará contra los mismos el importe del primer trimestre.

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

MADRID.—1861.

Imprenta de Miguel Arcas y Sanchez, Barco, 20.

