

EL CONSTITUCIONAL.

Este periódico se publica todos los días, excepto los lunes.—Se suscribe en Madrid, 10 rs. al mes, en las librerías de Monier, Carrera de San Jerónimo; Villa, plazuela de Santo Domingo; Cuesta, calle Mayor; y en la redacción, calle de Santa Catalina, núm. 6, cuarto principal.—En provincias, á 40 rs. trimestre, en las principales librerías y administraciones de correos, y por carta al administrador de *El Constitucional*, acompañando libranza.

La tolerancia mas amplia con todas las opiniones constitucionales. (Base tercera del programa de *El Constitucional*.)

Los partidos fuertes no oprimen, porque la opresión es de ordinario sintoma de debilidad. Los gobiernos deben colocarse sobre los partidos, porque los gobiernos no existen para contentar las pasiones de determinadas personas; existen para dirigir la marcha de la sociedad.

Gobernar es dictar buenas leyes, y hacer que se cumplan fielmente despues de haberlas promulgado. La ley no establece distincion entre personas y personas; protége á quienes la respetan; castiga á quienes la quebrantan.

Todos los partidos, todos los hombres, todas las opiniones constitucionales están bajo el amparo de la ley. Todos los partidos, todos los hombres, todas las opiniones constitucionales merecen amplia y completa tolerancia.

Quien oprime á los ciudadanos falta á la constitucion y á las leyes. Quien pretende ahogar las opiniones falta á las leyes y á la constitucion. Sumisos esclavos de la ley, estrictamente constitucionales, queremos y pedimos seguridad para los individuos; para sus opiniones, libertad; para unos y otras, tolerancia.

La opresión es al cuerpo social lo que las cadenas al humano: la primera paraliza la acción, como las segundas los miembros. Pero tanto las fuerzas sociales como las humanas se acrecientan durante el forzado reposo, y pugnan despues con mas brío.

La Inglaterra, buena maestra en prácticas constitucionales, combate las revoluciones con su tolerancia permanente; la Francia proscribió, y es su suelo el ardiente cráter de un volcan. Imitemos á la primera, escarmentando en la segunda.

Las opiniones se modifican; los partidos cambian de lugar, y en el sistema de oposicion los verdugos de ayer llegan á ser victimas hoy. Por una ley de espacion, los verdugos de hoy serán las victimas de mañana. Es preciso ser justo para esperar justicia, ser tolerante para merecer tolerancia.

La debilidad y el rigor son dos extremos peligrosos, que ordinariamente andan juntos. Es preciso buscar el centro para encontrar las dos grandes dotes que deben distinguír á un gobierno: la firmeza y la tolerancia.

Firmeza y tolerancia debe tener ahora mas que nunca el partido moderado en sus intereses de partido: firmeza y tolerancia necesita el gobierno actual en sus intereses de gobierno: firmeza y tolerancia le aconsejamos, como se la hubiéramos aconsejado antes al gabinete Narvaez-Sartorius, como se la aconsejaremos, si llega el caso, á un gabinete conservador, á un gabinete puritano ó á un gabinete progresista; porque la firmeza y la tolerancia reunidas constituyen la verdadera fuerza de todos los gobiernos, la verdadera libertad de todos los pueblos, y fuerza queremos para los unos como libertad para los otros.

(1) Véase nuestro número de ayer.

POLLETIN.

DIABLURAS.

NOVELA DE COSTUMBRES INFERNALES.

TOMO PRIMERO.

CAPITULO III.

La triple alianza.

Los rostros de D. Mauricio y el marqués se reanimaron por ensaímo; el primero volvió á reclinarse en su diván, y el último á enfrocarse en su ancha butaca, resueltos á oír, ver y callar mientras perorara el banquero. Este prosiguió:

—Como las monedas son redondas, y por lo tanto ruedan mucho, y la posicon de Vds. exige cierto lujo, en muy pocos días gastarán los cuatro mil reales que les remití ayer, si no los han gastado ya; tendrán que pedirme de nuevo, y yo que darles, si no quiero perder á un tiempo su preciosa amistad y mi oro. Previsto este caso, deseo que hagamos todo lo posible para que mejoren Vds. sus posiciones pecuniarias y yo la mia, que no es tan sólida como Vds. y otros se imaginan. Para realizar este proyecto hablémoslos todos con franqueza, presente cada uno el plan de conducta que piensa seguir, sus temores y sus esperanzas. Hable V., marqués, el primero.

El marqués volvió á desenroscarse, se sentó como un hombre, y dijo:

Abundando en tales ideas; intimamente persuadidos de que oprimir y par no es la verdadera mision de los gobiernos; escarmentados por la experiencia; escarmentados con ejemplos; lejos, por fortuna, de las violentas cadenas en que se ajitan y entrecrocán partidos esmos y celosos, fracciones violentas y enojadas dispuestas á ser imparciales, y con la esperanza de serlo, no cesaremos de pedir á las oposiciones mas cortesía, pues las armas corteses son las propias de la razon; y al gobierno, porque es gobierno, porque se llama representante de un gran pado que se apellida moderado, mas generosidad con unos, mas consideracion con otros, y con los mas tolerancia.

DE LOS CAMINOS DE HIERRO EN ESPAÑA (1).

Esplanados en nuestro artículo anterior los medios mas convenientes de conuir las líneas de ferro-carriles que hacen falta á España para elevarse al grado de prosperidad oportuna á que está llamada por su posicon y recursos naturales, vamos á indicar las líneas que hacen en el día mas falta, segun nuestra opinion, que se podrán hacer en siete años.

DIVISION DEL SUR.

	Leguas.
Partirá una línea desde Aranjuez, siguiendo el valle del Tajo y el de la Guardia pasando por cerca del pueblo de este nombre, y al Este de los de Madridejos y Puerto Apiche, hasta cerca de Villalta, donde dará hacerse la estacion central de esta division y donde la línea se dividirá en tres.	18
La primera de ellas irá por el camino de	
Sud de Albacete.	20
Allí se partirá en dos, una de las cuales seguirá al Este, sobre Almansa y Valencia.	3
La otra tomará su direccion al Sudeste, sobre Murcia y Cartagena.	8
La segunda línea que debe partir de la estacion central, llegará hasta la Carolina.	20
Desde este punto, dando una vuelta al Este, pasará por Linares, Andújar y Córdoba, hasta Sevilla.	54
Desde Córdoba deberá partir un camino de explotaciones hasta los criaderos carboníferos de Espiel y Belmez.	12
Otro desde Sevilla hasta Rio Tinto y las minas de sus inmediaciones.	18
Otro desde Jerez al Puerto de Santa Maria.	3
La tercera línea que salga de la estacion central, se dirigirá á Badajoz.	60
Se hará un ramal desde esta línea á Almadén.	7
Se construirán caminos en la provincia de	
Málaga, para servicio del comercio y transportar productos minerales.	30
Otro camino partirá desde la entrada del valle de la Guardia, pasando por Toledo, Talavera,	

Yo cuento, en primer lugar, con mi origen y mi título de marqués; pues, como Vds. saben, desiendo de uno de los mas grandes capitanes que ha tenido el infierno, y estoy emparentado con las mas ilustres familias. Entre mis ilustres parientes está el anciano conde de la Retama, primo segundo de mi abuela, que no ene sucesion directa, y cuyo mayorazgo ha de venir mi poder. Estas son mis dulces esperanzas.

—El duque de la Retama no es rico, y aunuede vivir muchos años: observó Céspedes.

—Es cierto; pero tambien tengo otro plan.

—Sepámoslo.

—He dicho ya que tengo un título de marqués; hay mujeres que tienen riquísimas dotes, palra que desean aristocratizarse, y no me será muy difícil leer una buena boda.

—¿Es un pensamiento, ó un proyecto ácia determinada persona?

—Es un proyecto, y ya he puesto sitio la plaza.

—Me parece bueno y lo apruebo. Ahora debe hablar D. Mauricio.

Rodriguez se paromó, tosó, se enderezó y dijo:

—El marqués tiene su ilustre nacimiento, y yo tengo mi capacidad. Soy candidato, me apoya el gobierno, y de seguro será diputado. Desde los escanos del congreso á la silla ministerial hay un solo paso; es paso lo daré en dos meses lo mas. Y ya que el marqués ha tenido la franqueza de confesarme que piensa explotar su nacimiento haciendo una boda ventajosa, yo vacilaré en declarar que pienso lo mismo, explotando mi posicon poli-

vera, Plasencia y Alcantara, hasta la frontera de Portugal, en direccion á Lisboa.

Leguas. 364

El costo de estas trescientas sesenta y cuatro leguas subirá á novecientos y diez millones de reales.

DIVISION DEL NORTE.

	Leguas.
Partirá una línea desde Madrid, pasando por Guadalajara, hasta Soria, donde se debe establecer la estacion central de la division.	34
Otra línea correrá por el Este de Soria, pasando por Zaragoza y Lérida, hasta Barcelona.	75
Saldrá un camino de la estacion central, pasando por Pamplona, hasta la frontera de Francia.	40
Otro desde Soria hasta Burgos y Alar.	35
Otro desde Alar hasta Santander.	20
Otro desde Madrid hasta el pie de la sierra de Guadarrama.	8
Otro desde la Granja, por Segovia, hasta Valladolid.	18
Otro desde Valladolid, pasando por Toro y Zamora, y siguiendo el valle del Duero hasta la frontera de Portugal.	40
Otro desde Zamora hasta la Coruña.	56
Otro desde Gijón ó Avilés, hasta Mieres y Puente de Fierros.	15
Leguas. 341	
Idem de la division del Sud. 364	
Total de leguas. 705	

Estas setecientas y cinco leguas, á razon de dos millones y medio por cada una, exigirán menos de doscientos sesenta millones por año, menos de un peso fuerte por cabeza anualmente, menos de una quinta parte del presupuesto; y está sin duda dentro de los límites de lo posible, es hasta probable que la industria proporcionará este capital, con tal que reciba la necesaria ayuda, el debido estímulo, y se la asegure de un modo conveniente la imposicion económica de sus fondos.

Vamos á dar ahora algunos pormenores respectivos á la cantidad de dos millones y medio, que hemos fijado como término medio del costo de una legua de camino de hierro en España, con escepcion de las travesías de las grandes cadenas de montañas; pero antes, segreguemos de esta suma el valor de la colocacion de rails y demas, y el del material de transporte y de entretenimiento, porque con corta diferencia es siempre el mismo en todas circunstancias; manifestemos que los ferro-carriles han de ser de lit especie mas sólida, que los rails deben pesar setenta libras por vara, con grandes apoyos fundidos y travesaños de hierro, segun el sistema de Greaves; prevengamos que hemos calculado todos los precios con arreglo á lo que en el día mas falta, segun nuestra opinion, que se podrán hacer en siete años.

tica, y que tambien he plantado mis baterías ante los muros de una ciudad rica y hermosa. Ahora debe V. hablar, amigo Céspedes.

El banquero se puso erguido y comenzó de esta manera:

—El marqués tiene, como ha dicho, aristocracia de nacimiento; Rodriguez tiene aristocracia oficial ó política; yo tengo aristocracia mercantil, que hoy día es la mejor aristocracia. Aunque no poseo á la verdad capitales muy cuantiosos, todo el mundo ve mi boato y me cree opulento: he pensado explotar esta falsa opinion, figurar en grandes empresas, hacer negocios con el gobierno y realizar una buena boda, para lo cual tengo á la vista una encantadora muchacha, hija de un hombre millonario. Estos son mis planes, señores; y despues de cuanto hemos hablado, veo que marchamos hacia la fortuna por tres diferentes caminos, para reuninos en un punto, el de una boda conveniente: hagamos desde hoy alianza.

—Con mucho gusto, dijo el marqués.

—La acepto, dijo D. Mauricio.

—Pues fijemos las condiciones, observó el banquero. Rodriguez, V. debe, para asegurar su eleccion, presentarse en el distrito electoral; y yo me obligo á facilitarle el dinero que necesite para los gastos de viaje. En cambio V. será mi agente cerca del gobierno; me dará cuantas noticias puedan influir en las cotizaciones de la bolsa, y defenderá mis intereses en las oficinas y en el parlamento.

—Convenido.

—Usted, marqués, necesitará algunos fondos para sos-

que deben costar en el interior, á la distancia de cuarenta leguas de un puerto de mar; y digamos, en fin, que por cada mil varas de camino contamos mil ciento veinte de ferro-carril, en razon á los parajes en que será preciso que haya via doble.

Costo de mil varas de camino de hierro, sin hacer mencion de lo que queda señalado.

	Rs. vn.
Dos mil cuatrocientas varas de rail, que á razon de 70 libras la vara, hacen 1,540 quintales, ó 70 toneladas inglesas, cuyo precio en Inglaterra, á bordo, es de cinco libras esterlinas cada una, ó sean 350 libras esterlinas.	35,000
Dos mil doscientas cuarenta coginetes de Greaves, cuyo peso es de 1,540 quintales, ó 70 toneladas, á 4 libras esterlinas cada una, ó sean 280 libras esterlinas.	28,000
Doscientas barretas de hierro, para mantener la distancia entre los rails, con otras que las unen entre si, cuyo peso es de 66 quintales, ó tres toneladas, á 11 libras esterlinas cada una, ó sean 33 libras esterlinas.	3,300
Dos mil doscientas cuarenta cuñas, grapones, etc., á real el juego.	2,240
Flete de 145 toneladas, ó 3,190 quintales, con inclusion de corretaje, seguro, etc.	14,500
Gastos de almacenaje, comision, etc.	6,380
Porte al interior, á razon de 12 reales el quintal.	38,280
Mano de obra y lastre.	20,000
Costo de mil varas de camino de hierro, sin hacer mencion de lo que queda señalado.	154,000 reales cada legua.

Nótese que un 40 por 100 de este costo haiciará en trasportes.

Pasemos ahora á ocuparnos de locomotoras, carruages, wagones, fabricas de construccion y talleres de reparaciones, cuyos gastos son escesivos en Inglaterra, Bélgica y Francia; pues por término medio no bajan de quinientos á ochocientos mil reales por legua; pero para los caminos de España no hay necesidad de que nada de esto sea tan considerable, una vez que ya dejamos dicho que no han de recorrerlos los convoyes con la inmensa rapidez que se acostumbra en dichos países.

En América, donde se ha trabajado con mucha mas economía, segun hemos manifestado ya, el costo del material de transporte no pasa en bastantes ferro-carriles de doscientos á trescientos mil reales por legua; y á fin de no ocupar aqui demasiado espacio en pormenores, diremos que hemos hecho un minucioso presupuesto de lo necesario para transportar cuatro trenes diarios en ambos sentidos y en toda la estension del camino, con la sola velocidad de cinco leguas por hora; y para cien leguas hemos obtenido los precios siguientes:

—Lo haré con mucho gusto, Céspedes: dijo Cartolina, muy satisfecho de pagar á tan poca costa las deudas que habia contraído y las que pensaba contraer.

—No necesito estipular que nos ayudemos mutuamente en nuestros proyectos matrimoniales, y que combatiémoslos unidos á todo rival importuno.

—Lucharemos como tres héroes, y nuestra será la victoria.

—Desde hoy seremos invencibles; y cuando yo ocupe el ministerio daré á V. un título de conde, amigo don Cristóbal: añadió Rodriguez.

—¿Y á mi qué me dará V.? dijo el marqués.

—Una embajada.

—Acepto el título de conde, repuso el banquero.

—Y yo la embajada, añadió el noble marqués de Cartolina. Y ahora, Céspedes, mande V. á su mayordomo que nos sirva unas copas de marrasquino.

—Con mucho gusto.

Elamo Céspedes vino el mayordomo, sirvió las tres copas de marrasquino, y los tres amigos brindaron por el feliz término de la triple alianza que acababan de contratar.

—Juan de Ariza, secretario de

(Se continuará.)

	Rs. vn.
Fábrica de carruajes y wagones, y talleres de reparaciones y abastecimiento.	5.000,000
Locomotoras, tenders, y provision de combustibles.	10.000,000
Carruajes y wagones.	8.000,000
Estaciones, mesas giratorias, gruas, provision de agua y almacenes.	12.000,000
Gasto total en cien leguas, rs. vn.	35,000,000
O sean trescientos cincuenta mil reales por legua, que con los novecientos ochenta y cuatro mil seiscientos sesenta y seis, que hemos visto antes cuesta cada legua de ferro-carril, tenemos.	1.334,666
Añadamos para gastos de la direccion y preliminares, y para compra de terrenos.	166,334
Total rs. vn.	1.500,000

De modo que tenemos que todos los gastos ascienden á millon y medio por legua, exceptuándose los de la formacion del camino.

Ahora nos falta explicar de qué manera pensamos ejecutar todos los trabajos de nivelacion y puentes por la reducida cantidad de un millon por legua, que es lo que nos queda de los dos millones y medio designados por nosotros para la construccion de cada una.

Diremos en primer lugar que proponemos se ejecuten todas las obras para una sola via, y que aun cuando se ha hecho costumbre al construir un camino de esta especie, preparar el terreno y formar los puentes como si fuera para dos vias, opinamos que este es un cálculo errado. Procuraremos probarlo.

Un puente para dos vias cuesta cerca de un 50 por 100 mas que para una sola; un terrapien ó desmante, 30 por 100 mas próximamente; y un túnel, 40 por 100 mas con corta diferencia; y si tomamos un término medio de las obras hechas en varias líneas de Bélgica, hallaremos que en donde los trabajos han costado cien reales, por ejemplo, para disponer el camino para dos vias, no habrían costado si no es setenta, preparándolo para una sola. Supongamos que pasen diez años antes de servirse de la segunda via: en este caso, los treinta reales economizados sobre cada ciento, habrán producido sesenta y cinco al interés de 8

por ciento. Las obras para ensanchar el camino se harán por mucho menos que al principio, porque el mismo camino servirá para el transporte de los materiales; pudiéndose asegurar que no costarán un 65 por 100 de lo que habrá costado la primera linea. No solo resultará, pues, economia de dinero, sino tambien muy superior conveniencia y oportunidad. Solo en el origen de estas especulaciones es difícil reunir los fondos necesarios; pero en el momento en que el tráfico llega á tal punto que exige el uso de la segunda via, la empresa se encontrará precisamente tan floreciente, que con facilidad hallará cuanto dinero necesite. Calculamos, pues, sobre una sola via; es decir, sobre una via de quince pies de ancho, y contando con que á cada legua del camino, por término medio, hay un paso de ciento doce varas de largo con doble via.

Ya dejamos espuesto que en el día se pueden usar pendientes mucho mas rápidas que las que en un principio se creían admisibles, y en esta circunstancia nos fundamos para obtener en su origen una gran economia en los trabajos de los caminos de hierro. Dando mayor peso á las locomotoras y ensanchando la superficie de las ruedas motoras y de los rails, se puede subir un plano inclinado de 1 por 60 con una carga de sesenta toneladas y con la velocidad de cinco leguas por hora; y esto sin mas gastos que los que habría que hacer para subir una cuesta de 1 por 240 con la velocidad de diez leguas por hora. Si se adopta como máximo en las pendientes 1 por 60, se podrán construir los caminos con la mitad menos de obras en el terreno que con el máximo de 1 por 100. Hemos examinado, sin previa eleccion, algunas secciones de caminos formados con esta última condicion, y calculando el movimiento de terreno necesario para ambos casos, hemos hallado este resultado, que por otra parte se explica perfectamente en el hecho de que un terrapien de veinte pies, no solo cuesta doble que uno de diez, sino cerca de tres veces mas.

En la construccion de puentes hay una costumbre casi general de hacer grandes sacrificios en beneficio del ornato; pero en parajes donde la madera no está cara, como sucede en España en las márgenes de los rios flotables, donde en razon á este flote se adquiere barata, se pueden hacer puentes de doscientos pies de tiro, por el sistema americano, costando solo de setecientos á mil reales cada pie; y alcantarillas de menos de sesenta pies de estension, por diez mil reales cada una. En la

suposicion de que se dedicase una tercera parte del millon de reales á puentes, alcantarillas, zanjias y cercados, con las dos terceras partes restantes se pueden hacer obras en el terreno, equivalentes á una nivelacion de cuatro varas de alto en toda la longitud de la linea. Estas consideraciones, que hemos aplicado á mas de cien leguas de caminos, estudiadas por nosotros en España, nos permiten afirmar que para las setecientas de los ferro-carriles que quedan enumerados, y con las condiciones mencionadas de una sola via, pendiente máxima de 1 por 60, y radio mínimo de ciento veinte varas, se pueden construir excelentes líneas férreas á razon de dos millones y medio por legua. No nos detenemos mas á probar esto, porque ya hemos dicho repetidamente que nos falta espacio para los minuciosos cálculos que exigiria esta prueba.

Bajo estas bases, no será necesario que una linea de ochenta leguas de largo rinda en su totalidad mas que veinte y cuatro millones integros por año para dar un dividendo de 6 por 100; lo cual creemos muy posible, con arreglo al siguiente presupuesto de entradas:

	Rs. vn.
Doscientos mil viajeros, que recorran al año veinte y cinco leguas, al precio de real y medio cada una.	7.500,000
Cien mil toneladas de mercancías de mucho peso y poco volumen, tales como carbon de piedra, cantería, estiércol, etc., que caminen cincuenta leguas, á dos reales cada una.	10.000,000
Veinte y cinco mil toneladas de diversos géneros, á cuatro reales por tonelada y legua, recorriendo por término medio la misma distancia.	5.000,000
Porte de la correspondencia pública.	1.500,000
Total rs. vn.	24.000,000

Estos cálculos no tienen nada de exagerados, están en el círculo de lo probable, y son proporcionales, teniendo en cuenta la poblacion y la riqueza, á los resultados obtenidos en el Norte de Europa y en América; pero si se hiciera aplicacion de ellos á un camino de la misma longitud que costase seis millones por legua, este exigiria productos integros por valor de cerca de cincuenta y ocho millones de reales para dar el mismo dividendo, y no hay probabilidad de un tráfico semejante.

Los caminos como la de Guadarrama, los Pirineos, Sierra Morena, etc., se necesitarán gastos mucho mayores, que no bajarán de cincuenta millones por cada una de estas travesías; y como se debe estudiar con minuciosidad el terreno, á fin de elegir los pasos que ofrezcan mas ventajas, interesando mucho que esto sea pronto, puesto que es necesario se sepa su situacion, á fin de dar la direccion hacia ellos á las demas líneas, aconsejamos al gobierno que desde luego encargue al aventajado cuerpo de ingenieros haga este estudio y eleccion sin demora, y levante los planos con las condiciones de pendiente y radio que hemos dicho, para que una vez adoptados, se dé principio á las colosales obras que serán necesarias, bajo la direccion del cuerpo de ingenieros militares, empleando al efecto todas las brigadas de presidiarios del reino, para que se puedan terminar los trabajos en el espacio de cuatro ó cinco años. En este caso excepcional se debe adoptar el sistema francés de preparar el terreno, encargando solo á las empresas particulares la colocacion de los rails, y del lastre, y el suministro del material de transportes.

Peró ni aun con el sistema que proponemos, la probabilidad de realizar 6 por 100 de beneficios, no tienta á los especuladores: no se construyen ferro-carriles, y la España se ve amenazada de ser la última de las naciones europeas que adopte un sistema de caminos que en todas partes lleva consigo la riqueza y la prosperidad. Es, pues, absolutamente indispensable que el gobierno impulse cuanto le sea posible la ejecucion de estos caminos. Al prorogarse las sesiones de las cortes, le hemos visto inclinado á ello; pero ¿qué auxilio puede ofrecer á los capitalistas para inducirles á emprender esta especulacion? Creemos que la garantia de un mínimo de interés es el peor medio que se puede emplear, porque no es bastante para escitar á hacer economías en los gastos y en la explotacion: el que esté seguro y satisfecho de su interés, se cuidará poco sin duda de los adelantos que de otra manera pudiera tener la empresa. La ejecucion de las obras por parte del gobierno, como en Bélgica, ó el arrendamiento de las líneas á particulares, como en Francia, espone al país á la injusticia de las preferencias de que hemos hablado, y no satisface á nadie. Ademas, en todas las naciones y en todos tiempos, las obras que se hacen por cuenta del estado cuestan el doble de lo que costarian á la industria especuladora.

El sistema que nosotros creemos mejor, es el

de conceder á las empresas de las primeras mil leguas de líneas férreas que se hagan, una prima fija de cien mil reales por millon de leguas durante los veinte primeros de la existencia del camino; quedando obligadas las empresas por su parte á hacer los transportes con arreglo á una tarifa que se forme de antemano, cuidándose de que los de las primeras materias sean á precios muy bajos, sin pasar nunca de los reales por tonelada y legua. Esta es la que el gobierno se echaria sobre si, no podia ceder de cien millones por año durante el espacio de veinte, y el beneficio que estas mil leguas de ferro-carril rendirian indirectamente, seria muy superiores al desembolso. Por lo que hacen los especuladores, si sabian ejecutar una buena linea á razon de dos millones y medio por legua, obteniendo la prima de cien mil reales por legua y año, ganarian durante los veinte de concesion un 4 por 100, ademas de los que les pudiese el camino; lo cual es bastante para que consigan los fondos necesarios.

Estas mil leguas de linea férrea representan un transporte, que sube á trescientos millones anuales, y que haciéndose por tercera parte del costo actual, proporcionan á la nacion un ahorro de seiscientos millones en cada año; decuplicándose este beneficio por economías que encontraria la agricultura, el comercio y la industria.

Nos hemos estendido demasiado en este artículo, y dejamos para otro dia volver á ocuparnos del asunto; aunque por su importancia y por la multitud de cálculos y presupuestos que requiere, es as propio para tratarse en una obra de muchas páginas que en las columnas de un periódico.

MANBY, HERMANOS,
Miembro del Instituto de Ingenieros Civiles de Inglaterra.

La seccion de girra de la comision de presupuestos se reunió por primera vez en la tarde de ayer, con asistencia del señor ministro del ramo.

La discusion girra especialmente sobre el descuento propuesto por el señor ministro de hacienda para el próximo año de 1852 en sueldos de los empleados. Los señores Gonzalez Bravo, conde de Vistahermosa, Madoz y otros señores diputados tomaron parte en el debate, quedando aprobado el descuento por este año, y acordando la seccion que se recomendara al gobierno la conveniencia de suprimir esta especie de impuesto progresivo, estableciendo por medio de una ley un sueldo fijo para las diferentes clases del estado.

Abierta despus discusion sobre los diferentes capítulos de presupuestos, fueron aprobados los pertenecientes al personal de la secretaria de la guerra y diferentes direcciones de las armas, quedando acordado que en la próxima reunion empezaria á ocuparse la seccion de los puntos que ofrecen mas dificultad.

Los individuos de la seccion de guerra existentes en Madrid y que forman la mayoria, son los Sres. Gonzalez Bravo, Lasala, Carvajal y Diaz Martin. Bueno seria que los señores diputados de la comision general que se hallan ausentes, acudiesen á compartir el trabajo con sus compañeros.

Don dia á otro se firmará el real decreto convocando las cortes para el 1.º de noviembre, y el día 10 aparecerá en la Gaceta. Segun La Epoca, el pensamiento del gabinete que la legislatura que va á abrirse sea muy corta, y se termine antes de marzo. Votados los presupuestos y las leyes, quiere tener cerradas las cortes para la crisis de la primavera en Francia. Probablemente para entonces no será el ministerio actual quien tenga que hacer frente á las necesidades de la situacion.

A falta de mas graves cuestiones, la cuestion Pavia-Narvaez sigue llamando poderosamente la atencion pública. No ni equivocábamos al decir que la publicacion de las memorias del marqués de Novaliches ha dado lugar á un grave disgusto entre el ministerio y este. Como de las palabras se terminan las memorias del general Pavia, y de la real orden que inserta al frente de ellas, podia deducirse que de ha obrado de acuerdo en todo con el gobierno. El Heraldo de ayer dirigia por ello severos cargos al ministerio que la legislatura que va á abrirse sea muy corta, y se termine antes de marzo. Votados los presupuestos y las leyes, quiere tener cerradas las cortes para la crisis de la primavera en Francia. Probablemente para entonces no será el ministerio actual quien tenga que hacer frente á las necesidades de la situacion.

Como era de esperar, El Orden sale á la defensa del ministro de la guerra, y dice: «Con no poca sorpresa, hemos leído un artículo de El Heraldo de ayer, donde se habla de las memorias que acaba de publicar el general Pavia.

Lo que importa señalar aquel punto en que la publicidad de sus escritos deja de perjudicar á la posicion del funcionario, si dilagar á revelaciones perniciosas al servicio. ¿Se encuentran en este caso los sucesos de la guerra de Cataluña, que el general Pavia ha estimado oportuno narrar en sus memorias? ¿Puede ocasionar algun daño á la defensa del estado lo que se refiera lo ocurrido en la lucha con los facciosos del Principado? Eso era lo único que le correspondia deducir al ministro de la guerra, el cual creyó, y creyó muy bien, que aquellos acontecimientos corresponden ya de todo al dominio de la publicidad. Ni leyó, ni tuvo necesidad de leer las memorias del general Pavia, ni menos los elogios con que las ha acompa-

ñado, ni podia por consiguiente aprobar ni desaprobare la publicidad dada á las cartas que tanto dan que hablar á los periódicos, y que acaso á esta hora no haya leído aun el señor ministro de la guerra. Ademas, téngase entendido que la autorizacion fué concedida por el ministerio de la guerra mucho antes que el marqués de Novaliches redactase sus memorias.»

Ocupándose La Epoca de la creacion del consejo de Ultramar, censura que se destine medio millon de reales á los sueldos de los nuevos consejeros coloniales. «Y esto es, sin embargo, añade, lo menos grave en el asunto. Lo mas lamentable es la escasisima ó ninguna participacion que se da en este consejo á los que debieran ser en el verdaderos representantes de los votos, de las necesidades y de las aspiraciones de nuestras posesiones de América y Asia. Con la excepcion del digno conde de Villanueva, á quien sus achaques, su ausencia de la corte y la circunstancia de conservar aun la superintendencia general de la Habana privarán de que sus luces puedan ser de grande ventaja para el nuevo consejo colonial, apenas hay una persona que represente á los naturales de nuestras Antillas.»

Parece que habiéndose ofrecido por el gobierno al señor marqués de Villanueva la vicepresidencia del nuevo consejo colonial, el presidente del senado se ha negado á admitirla. Entonces fue nombrado para este cargo el señor Lopez Ballesteros.

Dícese que dos de los consejeros nombrados, el señor Sancho, ligado por relaciones de parentesco con el ministro de la gobernacion, y el Sr. Perez Seoane, opulento capitalista é íntimo amigo del presidente del consejo, han renunciado su sueldo por razones de delicadeza, que no podemos dejar de aplaudir. Creemos que el periódico oficial nos dará mañana cuenta de esta renuncia, muy natural, pero no por eso menos delicada, no por eso menos digna de aplauso.

Uno de los tres presos de Cuba puestos en libertad por el general Concha, Mr. Van Vechten, en cuanto ha llegado á los Estados-Unidos ha escrito una carta á los periódicos, en que hace plena justicia á aquel distinguido general, y se queja de las infames falsedades con que se sedujo á los ilusos que tuvieron el atrevimiento de invadir á Cuba. Lo mas satisfactorio que hay en esta carta es el tributo de admiracion que consagra al autor á los soldados españoles, los cuales, con una generosidad sin ejemplo y superior á sus facultades, hacian cuanto estaba en sus manos para aliviar la suerte de sus prisioneros, y para proporcionarles toda clase de comodidades á espensas de los sacrificios que ellos voluntariamente se imponían.

Segun los periódicos de Nueva-Orleans, dice nuestro colega La España, hay presos en la cárcel pública de aquella ciudad mas de cuarenta personas que tomaron parte en el incendio, robo y destruccion de propiedades de los españoles en aquel pais. No ha sido esto causado de las armas expedientes de aquel pais. Justicia pronta, y sobre todo inmediata indemnizacion de las pérdidas causadas: esto es lo que procede: esto es lo que pedimos: esto lo que debe reclamar el gobierno de S. M.

Todos los periódicos hacen ayer justicia al gobierno y honor á la memoria del general Enna, aplaudiendo con entusiasmo el decreto relativo á los honores que deben tributarse á su cadáver, y la medida de conceder una pension á su desconsolada viuda. Vea el gobierno como es fácil obtener aplausos cuando se obra con acierto y justicia.

La Nacion rinde culto á la memoria del malogrado Enna con muy dignas y muy patrióticas palabras. «Este valiente militar, dice, muerto en la defensa de la independencia de su patria y resistiendo la agresion de algunos cientos de aventureros que venian á disputar nuestros derechos y la inviolabilidad de nuestro territorio cubano, era un digno candidato de las armas españolas, era un leal soldado obediente á las leyes y á las prescripciones de la disciplina, era un honrado ciudadano lleno de virtud y patriotismo. Sus opiniones políticas jamás le eximieron del cumplimiento de sus deberes. El 21 de julio de 1843 entraba en Madrid al frente de mil hombres procedentes de la division de Aragon, para prestar sus últimos servicios al legítimo poder entonces constituido, á la causa del ilustre regente del reino; en 19 de agosto de 1841 entregaba su noble vida en holocausto á su país y á su reina, sirviendo á un gobierno y á un partido cuyas doctrinas no eran por cierto á las que reñida culto en el fondo de su alma. Estas dos páginas gloriosas forman su apoteosis. A los que viven como el vivió, y á los que mueren como el ha muerto, deben estar las naciones perpetuamente reconocidas. En vida y en muerte son la mejor enseñanza de los hombres, el mejor ejemplo de los cumplidos militares.»

El Heraldo inserta los siguientes sonetos á la muerte del general Enna, que debe á un poeta distinguido. No creemos ser indiscretos revelando que, bajo el pseudónimo de El Solitario, se oculta el nombre del conocido literato D. Serafin Estébanez Calderon, magistrado del supremo tribunal de guerra y marina.

A LA MUERTE DEL GENERAL ENNA.

SONETO.

Sube, bravo español, en nube de oro
Y en alambros de luz al alto cielo,
Que si el Ebro por ti se alió en duelo,
Canta tu gloria al orbe en son canoro.
El pirata de América con lloro,
De rabia y de despecho muere el suelo,
Porque tu noble sangre e' hidalgo celo
Guarda á Isabel de Cuba el fiel tesoro.
Grita Cortés al ver: ¡viva España! ¡viva el Eres,
¡oh campeón! mi maravilla,
Rival de mis victorias y mi hazaña:
Tu denuevo pregona y tu cuela:
Que siempre á mara el sol de Otuma bala,
Que aun es mi raza alcurnia de Castilla.

