

# LA UNION.

DIARIO DE LA TARDE.

MADRID: Se suscribe en la librería de Monier, calle de la Victoria; en la Publicidad, pasaje de Maheú; Cuesta, calle Mayor; Bailli-Baillyere, calle del Príncipe, y en la Administración de LA UNION, calle de San Nifantas, n. 17. 8 rs. al mes.  
PROVINCIAS: Oficinas de Correo y principales librerías, 40 rs. por trimestre y por libranza al Administrador 36. En el extranjero, París, Quai de l'Ecole, n.º 20 y en Ultramar 60rs.—No se admite correspondencia que no venga franqueada.

AÑO I.

NUM. 3

## ADVERTENCIA.

Este periódico se encarga de cubrir las suscripciones de La Union Liberal, que ha terminado su publicación. Creemos que los suscriptores del referido diario se considerarán indemnizados de la interrupción por dos días, que habrán notado; en atención á que nosotros les damos un periódico de mayores dimensiones, sin aumento de precio para las suscripciones pendientes.

MADRID 9 DE DICIEMBRE.

«Ya que predicán la *union*, dirá alg mo, esplicadnos de qué manera ha de ejecutarse en los principios, porque los principios son de suyo intransigentes, de suyo exclusivos.—Decidnos cómo los hombres que pertenecen al partido progresista, y los que pertenecieron al partido moderado pueden aunarse en un sentimiento, en un credo comun.—Decidnoslo porque de lo contrario, juzgaremos que es una nueva coalición, que no es una fusión lo que proponéis.»

La grande, la decisiva contestación á estas preguntas la darán, no hay que dudarlo, los sucesos.—Ellos son los únicos que pueden darla de modo que satisfaga á todo el mundo.—Pero no obstante, algo podemos anticipar nosotros desde ahora.

Y es que en las cuestiones políticas á que dará lugar la Constitución del Estado, que en las cuestiones económicas que el país espera ver pronto resueltas, es que toda idea y opinion que haya de discutirse en las córtes no habrá, porque no puede haber, distinción sustancial entre ex-moderados y ex-progresistas.

La prensa que se dice representante de uno y otro partido, pone el grito en el cielo en nombre de sus principios. ¿Podría decirnos alguno cuáles son ellos? No faltarán diputados que quieran hallar semejantes diferencias en los principios: ¿A que no hay tampoco quien las encuentre insuperables entre los hombres de diversas banderías, que han hecho juntos la oposicion en los últimos años, que han levantado los estandartes de la revolucion en Vicálvaro, y Barcelona y Zaragoza?

Es indudable. No son, no, como se piensa, las doctrinas las que nos dividen, somos nosotros los que andamos á caza de doctrinas con que dividirnos; no nos apartan diferencias anteriores: son diferencias actuales que buscamos para justificar nuestras preocupaciones personales. Esta es la verdad dicha en voz alta: como deben decirse las verdades políticas. Ya la voz del patriotismo y del deber nos llaman á todos á olvidar preocupaciones semejantes: ya la *union* no austa á nadie, y pelea, vence y existe brillante como el sol, por mas que la nieguen sus enemigos ciegos de pasión y escasos de franqueza: la *union* ya no se desatará porque solo de propósito puede desatarse, porque solo puede hacerla imposible nuestras miserias.

Y cuando decimos nosotros clases, es que aludimos únicamente á los monárquicos y constitucionales, á los que hoy forman ya la *union*, á los que pueden todavía venir á formarla si por error ó mala inteligencia lo han repugnado hasta ahora. Claro es que los absolutistas de Isabel II, lo mismo que los de Montemolin están para siempre apartados de nuestras filas; que entre Bravo Murillo y Cabrera tal vez nos gusta mas el segundo por el valor y la franqueza. Claro es que los republicanos y los monárquicos interinos ó provisionales nada tienen que ver con nosotros, y nada pueden esperar de nosotros sin oposicion y censura: lo mismo á poco mas ó menos que Bravo Murillo; lo propio á poco mas ó menos que Cabrera. La formación de un partido republicano y de otro partido absolutista de Isabel II, hace necesaria la formación de un solo partido constitucional y ese partido somos nosotros, nosotros lo componemos, nosotros lo defendemos, los que componemos y defendemos la *union*.

Comenzamos nuestras tareas y no podemos hacer mas que sentar proposiciones que tenemos por evidentes. Si no lo son para todos, tiempo y lugar tendremos para desenvolverlas segun exige su importancia.

## CONSUMOS.

Nada sería la revolucion política si las reformas administrativas no la consolidasen. Las cuestiones económicas son las que mas de cerca interesan á los pueblos: por esto han de ser las que primero se resuelvan. Su examen ha comenzado ya por una de las mas difíciles, cual es la de consumos, que, iniciada en el Congreso por el señor Sanchez Silva, produjo tal sensación, y fué causa de tan inesperadas mutaciones.

El impuesto sobre consumos, introducido en España por el ministro Garay, y planteado, como hoy le conocemos, por el señor Mon, ha tenido siempre contra si á la opinion pública. Y en efecto, si le consideramos solo como un medio de gravar á las clases indigentes, á las cuales difícilmente puede hacerse contribuir de otro modo, convenimos en su injusticia. Bajo este aspecto es insostenible, y ofrece un notable contraste con las tendencias socialistas, económicamente hablando, de la época.

Pero dicho impuesto tiene un objeto mas alto y conforme con los principios de justicia y economía que rigen en materias de Hacienda; y bajo este aspecto vamos á considerarle.

La riqueza de una nacion consiste en su capital, mueble é inmueble, y en la renta anual de ambos. Es notorio que las contribuciones no deben gravar sino sobre la renta. Pero esta, cualquiera que sea su origen, se emplea en tres diferentes objetos: 1.º En la manutención del individuo, comprendiendo en esto su alimento, vestido, cubierto y educacion; 2.º En los gastos llamados de lujo que podrían suprimirse sin afectar á la vida animal del individuo; 3.º En el aumento del capital. De todos estos gastos, el impuesto debe gravar sobre los de lujo, porque indican la existencia de una renta que excede de lo necesario para la subsistencia, y que no se emplea en aumentar el capital. Así, pues, los impuestos indirectos, y en particular las contribuciones suntuarias, obligan al aumento del capital, y son por lo tanto completamente justo.

Mas no siendo dichos impuestos suficientes

para subvenir á las necesidades del Estado es necesario que las contribuciones se dirijan al ahorro mismo; es decir, á lo que iba á constituir el capital. Y como la sociedad no conoce de una manera precisa la renta de los bienes inmuebles, é ignora casi completamente la de los bienes muebles, no puede dirigirse únicamente á la renta, porque entonces solo una parte de los asociados soportaría el gravámen, y es necesario que apele á las contribuciones indirectas que se perciben sobre los consumos. Estas contribuciones, si están bien planteadas, son proporcionales á las fortunas, no dañan al capital, ni alteran visiblemente la reserva y contienen los gastos de todas las clases en límites razonables. Cierto que para establecer el equilibrio entre unos y otros contribuyentes gravan á las clases pobres; mas no por esto dejan de ser proporcionales á las fortunas, puesto que todo gasto se resuelve en salarios. El pobre recibe en cambio de su trabajo un salario con el cual subviene á sus necesidades y á las de su familia, salario que no debe ser menor que el necesario para dichos objetos, puesto que sin esto no existiría el trabajo. Si se exige al obrero una contribucion sobre su consumo le será preciso añadir al precio natural del objeto consumido el importe del impuesto que sufre. Por esto comprende necesariamente el salario la diferencia entre el precio que anteriormente tenía el objeto consumido y el que le ha añadido el impuesto. Bien conocemos que contra este argumento podrá alegarse la modificación que suelen producir la oferta y la demanda; pero esta objecion no es suficiente, porque lejos de hallarse hoy el obrero español en desfavorables condiciones, disfruta de mayor bienestar que gran parte de la clase media. En una palabra, el exceso del gasto del rico se emplea completamente en salarios, á cada uno de los cuales se halla aumentada la contribucion del obrero. Si en los primeros momentos del establecimiento de una contribucion indirecta puede empeorar la suerte del obrero, no tarda en unirse íntimamente al salario, como hoy se halla unido. Podemos, por consiguiente, afirmar que el impuesto sobre consumos, una vez establecido, es proporcional á los gastos de cada ciudadano.

Lo que en Francia ha sucedido hasta el día puede servirnos para demostrar cuán perjudicial es un sistema económico cuyos recursos se reducen á las contribuciones directas. Esta ha sido, sin duda, la causa principal de la lentitud del progreso agrícola en aquella nacion y de la enorme deuda hipotecaria que la amenaza.

Inglaterra habia comprendido bien las ventajas de las contribuciones indirectas: si su ambicion la ha obligado á aumentar sus gastos y á recurrir á las contribuciones directas; *income-tax*, puede considerarse este paso como un sistema real de decadencia en la administracion inglesa.

Nuestro pueblo ni se halla en situacion tan lastimosa como ciertos llorones filántropos pretenden hacer creer; sin embargo, convenimos en que el actual impuesto sobre consumos es perjudicial, aun bajo el aspecto en que le hemos presentado; porque siendo su objeto establecer la igualdad entre unos y otros contribuyentes, es injusto cuando grava á aquel que no posee renta neta alguna; y porque encarece la producción. Mas como de suprimirle ó de sustituirle con un repartimiento directo, el Estado y los municipios se verían privados de uno de sus principales recursos rentísticos, y la agricultura, ya muy gravada, sufriría notables perjuicios, parece lo mas conveniente establecer una contribucion suntuaria

y de inquilinatos y eximir de todo impuesto á los artículos mas indispensables.

Tal es, á nuestro parecer, la reforma que debe acometer la Asamblea Constituyente.

## UNION IBERICA.

Sobre la importantísima cuestion ibérica ha publicado nuestro apreciable colega lusitano *O Leiriense*, nuevo y decidido campeón de la union peninsular, el siguiente artículo:

«La union de Portugal y España puede ser considerada y realizarse de dos maneras: bajo el punto de vista económico, ó del económico-político; esto es, Portugal puede unirse á España, formando un solo pueblo para el comercio, para la agricultura, para la industria y para el trato social; siendo al mismo tiempo, como lo son hoy, dos naciones independientes; pueden tambien unirse políticamente ambos pueblos, formando una sola nacion con un gobierno único.

«Tenemos la íntima conviccion de que el pensamiento de union de España y Portugal, bajo el primer medio, no puede ser combatido de buena fe, ni negadas ó desconocidas razonablemente sus incalculables ventajas; y por la misma razon la deseamos tan ardentemente, que nos alegráramos ver poseidos á todos de la misma idea, y dispuestos á trabajar por su mas pronta realizacion. Hemos meditado algo acerca de esta cuestion, y por mas que los hemos buscado, no podemos hallar verdaderos inconvenientes respecto á nuestro país.

«Nadie negará que nuestro comercio tendria de ese modo un desarrollo inmenso; que nuestros caminos comenzarian á ser transitados en mucha mayor escala del Este al Oeste; que nuestros rios, los mismos de España, se aprovecharian navegándolos hasta donde fuese posible, algunos de los cuales lo son hasta el centro de este país; y por tanto, esta parte de la Península mandaria por ellos sus productos á todos los mercados del mundo, recibiendo por igual conducto cuantos géneros de importacion pudieran convenirle; que los caminos de hierro y todas las vias de comunicacion se habian de generalizar, que se viajaría constantemente por la Península en una y otra direccion, y que todo iria á parar á su playa occidental, donde se halla el Océano, que es el camino por donde se va de Europa mas fácil y cómodamente para todas las partes del globo.

«¿Qué sería entonces de esta orla de tierra que corre desde los Algarves al Miño?—¿Qué sería de los valles del Duero y del Tago?—¿Qué sería de Oporto?—¿Qué sería de Lisboa principalmente?

«¿Qué habia de ser? Que todo Portugal renaciera con nueva vida y fuerza nueva; que se renovaría el tiempo en que su bandera recorria y campeaba por todo el mundo marítimo; que sus tierras del litoral, que sus puertos, y principalmente el Tago y el Duero, serian un emporio de gran comercio, y Lisboa una de las mas importantes ciudades de Europa.

«Y no se diga que estas son ilusiones; son cosas de pura intuicion: quien las niegue, niega la posicion geográfica de Portugal al Sudoeste de toda Europa; niega que Lisboa y Oporto están en la desembocadura de los dos mayores rios de la Península; y son los puertos occidentales de este gran país; niega que un camino de hierro nos coloca á diez horas de jornada de Madrid, á treinta y seis de París, á cuarenta y ocho de Londres, etc.; niega que los progresos de América, sus riquezas, y la exploracion de los tesoros del Africa, de la China y de la Oceania, llaman para allí la emigracion y á los viajeros europeos, y que nuestros puertos son de todos los de Europa los que están mas cerca de dichos países, y que ofrecen para allí mas fácil navegacion. Quien niegue esto, niega las indicaciones de la geografia, demostrando que nunca estudió una esfera, ni tendió jamás la vista atentamente sobre un mapa.

«La union económica de la Península ha de traer consigo la canalizacion del Tago desde Toledo á Aranjuez, y del Duero hasta Valladolid, y su union con el Ebro; la canalizacion y navegacion del Guadiana; un ferrocarril de Lisboa á Sevilla, Cádiz y Málaga; uno de Lis-

boa á Madrid, y de allí á Valencia y Alicante, á Zaragoza y Barcelona, uno de Lisboa á la Coruña y al Ferrol; otro de Oporto ó de Coimbra á Valladolid, á Burgos y á la frontera de Francia, y por lo tanto á toda Europa.

Y no nos vengan diciendo, que á pesar de todo, los españoles no abandonarán ni dejarán su Cádiz ni su Coruña; no vengan argumentando con la famosa bahía de Vigo, porque será decirnos con esto, que por mero patriotismo van á atravesar montes y valles por no embarcarse ni negociar en los puertos portugueses. Caigan de una vez las barreras que nos separan de España, abranse para allí todas las comunicaciones que la civilización y la mútua prosperidad exigen; y ninguno creará que los productos de la Mancha, por ejemplo, irán á Cádiz ó al Puerto de Santa María, atravesando Sierra Morena, como tampoco que los de Castilla la Nueva pasen esa misma sierra y la de Toledo, cuando tienen los valles del Guadiana ó del Tajo, con sus lechos suavísimos que los conducen á nuestros puertos. Nadie dirá que los pueblos de la Estremadura española, que hoy no encuentran salida para ninguna parte, dejen de aprovecharla cuando la encuentren por nuestros ríos, porque son portugueses. Ninguno dirá que los pueblos del valle del Duero, luego que lo hallen francamente abierto á sus productos, dejarán de exportarlos; ó los llevarán á través de las sierras de Asturias á los puertos del mar Cantábrico, solo porque la ciudad de Oporto está situada en tierra de Portugal. No nos hablen de Cádiz, Vigo ni la Coruña; ¿no ven que les falta un grande río, y por lo tanto el mas grande elemento de un vasto giro comercial? Si dichos puntos son los puertos de España en el Atlántico, es porque no tiene otros de que echar mano. Cádiz será un puerto de Andalucía; la Coruña un puerto de Galicia; Vigo será un buen abrigo para las embarcaciones azotadas por las tormentas, y nada mas; Lisboa y Oporto serán dos puertos peninsulares.

Esto por lo que toca á la Península; por lo que hace respecto á la Europa, ¿querrán negarnos que Lisboa será un puerto europeo? Si lo pedimos que miren una carta de esta parte que reparen bien la desembocadura del Tajo; del mundo, y examinen en seguida el mapa-mundi, y que comparen bien la situación de los diferentes continentes de todos los mares, hebreo lo que, quedarán plenamente convencidos de que Lisboa es, entre todos los puertos de Europa, el que mas próximo está á los otros puertos del globo, sin exceptuar los de la América septentrional, para el Norte, á los 40 grados de latitud.

Téngase también presente, que yéndose á cortar el istmo de Panamá por medio de vías férreas; conseguido esto, las comunicaciones de la mayor parte de Europa para la China, la Malasia y Polinesia, serán mucho mas rápidas por aquel lado, que por el istmo de Suez.

Dadas, pues, estas circunstancias repetimos: que Lisboa en comunicación con toda Europa, por medio de los ferro-carriles, ¿quién podrá negar que llegaría á unirse también con todo ese mundo occidental y oriental por medio de líneas de velas y de vapores, y que sería el punto intermedio de todas las reciprocas comunicaciones? Negar esto, sería negar la luz del día.

Creemos haber demostrado suficientemente que nuestra union con España daría á Portugal una prosperidad comercial inmensa, con ventajas provechosísimas para todos los portugueses. ¿Cuales serían, pues, los inconvenientes? Comercialmente hablando, no conocemos ningunos.

Se dirá tal vez, que podrán perder con la union nuestra industria y nuestra agricultura; cuestión es esta de la que trataremos en otro artículo.

Leemos en *El Voto Nacional*:

Haciendo justicia, como indudablemente la hacemos, á las elevadas prendas que concurren en el actual ministro de Hacienda, y conocedores de los grandes servicios que con su crédito particular hace á la situación, se comprenderá muy bien, nos sea sensible haber de dirigirle por segunda vez el mismo cargo: este se reduce á participar en alto grado de la preocupación que entiendo que gobernar es escluyentemente dar la paga á los empleados.

En el mismo momento en que la tesorería central abría sus arcas para satisfacer la mensualidad de noviembre, los tenedores de pagarés de la Deuda flotante recibían en aquello dependencia la desconsoladora nueva de que para ellos no había dinero, ni podía fijarse el día en que lo habría. Muchos de estos acreedores son personas de escasa fortuna, que desde los tiempos del señor Bravo Murillo, y fiadas en lo que se decía, de que los citados pagarés eran de naturaleza privilegiada y ejecutivos, y que para que dejaran de pagarse sería preciso que ninguna otra obligación fuese

atendida, siguen la costumbre de imponer sus escasos ahorros en la Deuda del Tesoro.

Ahora, como otra prueba mas de que vivimos en el país de los *vice-versas*, se ve que hay dinero para abonar sueldos, y que falta para solventar documentos que rigurosamente llevan aparejada ejecución, documentos cuya suspensión de pago impone por otra parte gravámen al erario por el abono de intereses que devengan.

Tratándose de comparar el valor relativo de la Deuda consolidada y la flotante, se ha estrañado siempre el crecido premio que ganaba la segunda, siendo así que ofrecía mayores garantías que aquella. Esto era hablar en razon. Pero sin duda sobre la razon prevalecia un secreto presentimiento de lo que, siguiendo la ley de los *vice-versas*, habia de acontecer, ni mas ni menos que lo que está pasando, esto es, que acaso dentro de pocos días se anunciará el pago del semestre de la Deuda consolidada, y que la del Tesoro no será atendida.

Tales contradicciones revelan el atraso que entre nosotros alcanza el arte de gobernar; y revelan además, lo cual es mil veces mas triste, que la esperiencia y las revoluciones pasan infructíferas, y que no hay talento ni práctica mercantil ni buen deseo que puedan sobreponerse á las tradiciones burocráticas de nuestras atrasadísimas administraciones.

Escribimos estas líneas, sin embargo, con fe, porque esperamos mucho del excelente criterio y del patriotismo del señor Collado.

Anteayer se separaron la fracción democrática y progresista que hasta ahora habian votado juntas en algunas cuestiones. Los demócratas se constituyeron en centro aparte, que desde ahora obrará por su propia cuenta.

Dice la *Iberia*:

Aunque afortunadamente va generalizándose mucho entre nosotros el grandioso pensamiento de union ibérica, aceptándole en principio los hombres sensatos de todos los matices políticos no podemos menos de confesar que en Portugal trabajan nuestros hermanos con gran celo y actividad, preparando los ánimos, combatiendo las preocupaciones, é instruyendo á las masas respecto de las utilidades y beneficios que semejante union podria reportar á ambos países, y especialmente al pueblo lusitano. Diversos, y á cual mas distinguidos escritores, sostienen la bandera fraternal ibérica en varios periódicos, organos declarados de esta idea salvadora, y que ven la luz pública en diferentes ciudades de la nacion vecina.

Segun anuncia *O Progreso* de Lisboa, acaba de darse un paso en aquella capital, que quisiéramos ver imitado muy luego en Madrid, ya que por desgracia no les ha cabido la suerte á sus habitantes de tomar la iniciativa. Habiéndose brindado en aquella ciudad un compatriota nuestro á dar lecciones públicas del idioma castellano: se le han ofrecido en seguida los salones del «Centro promotor de las asociaciones obreras en Portugal»: sociedad civilizadora y benéfica que preside el distinguido escritor y diputado Antonio Rodriguez Sampayo, redactor en jefe de «A Revolucao de Setembro».

Celebramos mucho, que reproduciendo esta noticia nuestros colegas de Madrid, contribuyeran con nosotros á que algun portugués se prestase á explicar aquí públicamente el idioma de Camoens: en cuyo caso nos atrevemos á esperar encontrarla abiertas las puertas del Ateneo, cuya ilustrada sociedad se apresuraria sin duda á hacer este servicio á la propaganda pacífica de la union peninsular.

La *Epoca* de anoche dice á última hora lo siguiente:

Nos llega en este instante la siguiente carta de París fechada el día 5.

De resultados de la energía con que han hablado y aun amenazando con la guerra los embajadores de Inglaterra y Francia en Viena, el Austria ha cedido y se ha firmado un tratado de *alianza ofensiva y defensiva*. Esta gente está loca, y los fondos han subido atrocemente.

El Austria ha retirado parte de las fuerzas que tenia en Italia para concentrarlas en las fronteras de Rusia.

Nuestro apreciable colega *La Epoca*, contestando á los diarios recalitrantes de la esclusion moderada, que le eliminan de su comunión política porque le encuentran algo liberalizado en ideas, les contesta con dignidad y valentía, y dice entre otras cosas lo siguiente:

«Firmemente adheridos al partido de libertad y orden, estrechamente ligados con su suerte, no nos separaremos por nada ni por nadie de la union liberal, mientras no se aparte esta de su patriótico objeto, mucho menos

para adherirnos al partido moderado, tal como lo comprenden algunos, «con su impenitencia en los errores, con su séquito de corrompidos, con sus tendencias reaccionarias, con sus odios petrificados,» mucho menos para aprobar y rehabilitar con nuestra adhesión la política y los actos que hemos altamente condenado y tenazmente combatido desde 1851 hasta 1854.»

El partido moderado está bosquejado en estas líneas por mano maestra y reconocemos en ee retrato su exacto parecido.

Siga *La Epoca* liberalizándose de este modo deje de llamarse diario conservador, practique las ideas que predica en varios trozos de su artículo, y no dude que los verdaderos liberales llegaran á considerar á este ilustrado periódico como un paladín de la buena causa. Sobre todo que clame porque no se admita la impenitencia en los errores, etc.

Los rigores de la estacion y la subida del precio en los artículos de primera necesidad hacen necesarias varias medidas para asegurar la subsistencia de las clases pobres. Nosotros que no queremos traba alguna para el comercio, opinamos que debe proporcionarse trabajo reproductivo á los proletarios. En este sentido sabemos que se va á presentar una proposición á la diputacion provincial por el patriota don Francisco Huertas á fin de que se invite al ayuntamiento con el objeto de que arbitre fondos para empezar inmediatamente las obras públicas que reclaman á la vez el estado de la capital y el alivio de las clases numerosas.

Dice *El Adelante*:

«La partida de gastos de la casa real es otra de las que tambien pueden y deben ser castigadas. Tambien ha sido esto reconocido por el actual gobierno; pero tampoco consideramos suficiente la rebaja de que se ha hablado. Una monarquía popular, como debe ser la de un pueblo libre, no debe procurar sacar su fuerza de la pompa que deslumbre, abrumando á los oprimidos, sino de la sencillez que produzca el amor y el respeto de ciudadanos conocedores de su dignidad y sus derechos.»

Un patrimonio tan inmenso y tan pingüe como el de la casa real de España, bien administrado, sería suficiente para atender á la mayor parte de los gastos necesarios, y una corta asignacion ademas del tesoro público, bastaria para cubrir todas las atenciones de un rey popular. Y esto significaría la rebaja de otra porcion de millones del presupuesto.»

La modificación ministerial se ha efectuado.

El señor Santa Cruz, general de Marina, es el que reemplaza al señor Allende Salazar. Ha jnrado ayer á las ocho de la noche.

Tenemos una verdadera satisfaccion al anunciar este nombramiento por recaer en una persona dignísima y que ha prestado en todas épocas grandes y eminentes servicios á la causa de la libertad.

El general Santa Cruz que ademas de su honrosa y dilatada carrera, reune las circunstancias de haber sido el jefe de la revolucion de Cartagena en 1844, será siempre mirado por los buenos liberales como un constante defensor de los legítimos derechos del pueblo.

Segun todas las noticias de Roma, ayer fué el día señalado para la publicación de la Bula relativa al misterio de la Inmaculada Concepcion de Nuestra Señora la Virgen María.

Hemos oido asegurar á personas á quienes creemos bien informadas, que el banco español de San Fernando se presta á adelantar al gobierno los fondos necesarios para satisfacer el semestre de la deuda que vence en fin de este mes, siguiendo por lo tanto la costumbre observada en casos análogos, quedarán el 15 del mismo disponibles en Londres las cantidades indispensables para el pago de los cupones de la deuda exterior, que asciende á unos 28 millones de reales.

El pago de la deuda interior da mas espera; y aunque su importe asciende á unos 50 millones de reales, cantidad muy considerable y difícil de reunir en los actuales apuros del Tesoro, tenemos entendido puede considerarse asegurado.

SECCION OFICIAL.

(Gaceta de hoy.)

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

REALES DECRETOS.

Atendidas las consideraciones que me ha espuesto D. Rafael de Guardamino, jefe de seccion del ministerio de Gracia y Justicia y diputado á córtes, vengo en dejar sin efecto mi decreto de 1.º del actual nombrándole subsecretario del propio ministerio.

Dado en Palacio á ocho de diciembre de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Gracia y Justicia, Joaquin Aguirre.

Teniendo en consideracion los méritos, servicios y recomendables circunstancias que concurren en D. Fernando Cano-Manuel, jefe de seccion del ministerio de Gracia y Justicia, vengo en nombrarle subsecretario del mismo en comision, con el sueldo, honores y consideraciones que á este destino corresponden, y con retencion de aquella plaza, que continuará desempeñando.

Dado en Palacio á ocho de diciembre de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Gracia y Justicia, Joaquin Aguirre.

DOCUMENTOS PARLAMENTARIOS.

Proyecto de ley general sobre ferro-carriles.

A LAS CORTES,

No era posible que la nacion española, lanzada gloriosamente en la carrera de las reformas útiles, con todos los elementos necesarios para realizarlas, y buscando en la esperiencia de otros pueblos y el propio desengaño el resarcimiento de tres siglos de inaccion y de miseria, dejase reconocer en los ferro-carriles, el móvil poderoso de todas las empresas industriales, una necesidad de la época, y el feliz invento, que al estrechar las relaciones de los pueblos disminuye sus distancias; hace comunes sus productos y adelantos; generaliza los progresos de la civilización, y convierte el mundo entero en una sola familia. Poseer estas vías de comunicacion, valia tanto para los amigos sinceros del país, como reanimar los talleres, y las fabricas, abrir al trabajo una anchura via de progreso y de mejora, dar vida á los campos desiertos, utilizar infinitos elementos de riqueza, ahora perdidos ó tenidos en poco.

Vino pues el ejemplo de otras naciones á inclinar el espíritu de asociacion y de empresa hacia esas creaciones mágicas, objeto de tantos desvelos y de tan halagüeñas esperanzas; mas por desgracia desde los primeros ensayos para obtenerlas, fué mayor el celo que la esperiencia. Los caminos de hierro aparecieron en mala hora en nuestro país, y bajo las influencias de un espíritu de especulacion, ajeno á las condiciones vitales de su existencia; hubo mas entusiasmo que cordura; ni se midieron siquiera las fuerzas de la posibilidad en asuntos de tanta gravedad y consecuencia: momentos llegaron de una verdadera locura en caminos de hierro, y no siempre se hermanaron el verdadero patriotismo y el interés privado, para conseguir á la vez la prosperidad general y la fortuna de los particulares. Otras empresas habian estraviado ya aquellas nobles tendencias, en que la asociacion debe fundarse para ser fecunda y creadora. El monopolio convirtiérase de antemano con harta frecuencia las miras de utilidad comun en miras de utilidad personal, contra las prescripciones de la ley, la santidad de las costumbres públicas, y la antigua honradez castellana, nunca desmentida; que los hábitos de las pasadas administraciones, abandonadas sin guías á sus ciegos instintos, cuarenta años de guerras domésticas y estrañas, graves errores é inmerecidos infortunios, el triste ejemplo de grandes fortunas levantadas al amparo de tanto desconcierto sobre la miseria y la ruina de los pueblos, convirtieron en actos de un mentido patriotismo los odiosos manejos que las leyes y la conciencia pública repreban igualmente.

Este germen de corrupcion, tanto mas funesto cuanto menos conocido desde su origen, un empeño mas generoso que prudente, las ilusiones de los especuladores de buena fé alimentadas cautelosamente por los manejos de ruines y codiciosos logros, cuando ni los estudios científicos y económicos, ni el examen de la topografía y de las circunstancias especiales de los pueblos se conocian bastante para determinar con precision las empresas nacientes de los ferro-carriles, contribuyeron poderosamente á desnaturalizarlas, convirtiéndolas mayor parte en una vana ilusion, tan funesta al Estado como á los concesionarios. De aqui la autorizacion de algunas sin haberse ilustrado convenientemente sus proyectos; de aqui la aparente facilidad de determinar las vías generales, estableciéndose tal vez preferencias, no del todo bien justificadas por los datos científicos y económicos; de aqui las concesiones de caminos paralelos y á cortas distancias, cuyos trayectos mutuamente se excluyen; de aqui tambien la direccion paralela en una reducida zona, de un camino de hierro y de la navegacion de un río, con daño conocido de una y otra comunicacion; de aqui, en fin, esa incoherencia de miras, esa falta de un sistema generat en las necesidades locales, con los puntos de la produccion y del consumo, y con los vinculos que las estrechan para formar de todas ellas un conjunto uniforme y regular.

Falseado así el interés del público; las mas gratas esperanzas desvanecidas; el agio luchando á cara descubierta con la buena fé; la inesperecia engañada en sus cálculos y burlada en sus promesas; la administracion pública confundida, y como estraviada por el número de la novedad y la complicacion

de sus planes vastísimos; hubimos de tocar el triste pero inevitable resultado de muchas tentativas para introducir en nuestro país unas comunicaciones tan vivamente deseadas, objeto de muy costosos sacrificios, y tan fáciles de conseguir, cuando el falso espíritu de asociación se reduce á una completa nulidad y promovido el verdadero y fecundo, se consulta solo la naturaleza misma de las nuevas vías y los medios posibles y legítimos de realizarlas. Esto se ha intentado en parte al dictarse la ley de 20 de febrero de 1850, pero inútilmente. Vano fué el deseo de establecer con ella un sistema fijo y estable y de regularizar las concesiones, dándole la unidad y concierto que carecían. Porque harto general é indeterminada, falta de miras seguras, demasiado confiada para ser previosa, vaga é incompleta en sus aplicaciones, reducida á puntos determinados, y dejando tal vez los mas graves, á la lealtad y la conciencia del gobierno, ni pudo evitar las influencias desastrosas, ni satisfacer cumplidamente las exigencias de los particulares y las miras benéficas de la administración pública.

A salvar estos graves inconvenientes se dirige ahora el proyecto de ley que el gobierno somete á la deliberación de las Cortes. Producto de la experiencia, resultado necesario de muy amargos desengaños, los aumentaría sin duda, lejos de evitarnos, si no llevase consigo el sello de la nacionalidad que necesita para desvanecer desconfianzas funestas, y oponer al capricho de las concesiones mal apreciadas, la estabilidad y firmeza que solo puede darle la voluntad nacional solemnemente manifestada por sus órganos legítimos. Tal es la razón y la conveniencia de que todas las concesiones de ferro-carriles sean objeto de una ley. Siempre hubiera sido conveniente esta declaración; pero en el día, los sucesos y las circunstancias la hicieron de todo punto indispensable. Cuando el ejemplo de otras naciones, la expropiación forzosa por causas de utilidad pública las subvenciones y la cesión de los terrenos del Estado no viniesen á justificarlas, todavía las reclamarían altamente las circunstancias actuales; el recuerdo de los inculcables extravíos cometidos en las contrataciones y concesiones de algunas líneas emprendidas, y la necesidad de buscar en la voluntad nacional el mas firme apoyo á los nuevos contratos. Que solo así renacerá la confianza, y alcanzarán las empresas robustez y prestigio, atrayendo hacia ellas los capitalistas nacionales y extranjeros.

Establecido ya el principio de ser condición indispensable una ley especial para cada concesión particular de un ferro-carril, el proyecto de la general que ahora se presenta á las Cortes, aplicable á todos los casos posibles, ofrece únicamente en su conjunto aquellas condiciones generales de que jamás se prescindirá sin muy graves inconvenientes. Seguridad para los concesionarios y para el Estado, garantías recíprocas, y la buena fe, carácter distintivo de la nación española, y una de sus primeras glorias ya desde muy antiguo, tal es su espíritu y su objeto. Por eso procura determinar con toda la precisión posible los derechos y obligaciones de la administración y de las empresas en las contrataciones y concesiones de ferro-carriles; las mutuas seguridades de sus compromisos respectivos; las bases indispensables de la estipulación; las circunstancias facultativas y económicas de las obras emprendidas; las que determinan su conservación y mejora, el mejor servicio público, y la regularidad y buen concierto de la explotación. Llevar mas lejos el intento de la ley, hacerla minuciosa y reglamentaria, sería desvirtuarla; sustituir la suscipencia á la franqueza, la complicación á la sencillez, y dificultar las aplicaciones con el aglomeramiento de los preceptos.

Formada después del examen detenido de todos los antecedentes relativos al establecimiento de los ferro-carriles en nuestro suelo, y de los diversos sistemas adoptados en los países donde mas han progresado, espera el gobierno del ilustrado celo de las Cortes, que después de examinado en una amplia discusión, ilustrado tambien cual corresponde á su sabiduría, se dignarán prestarle su aprobación, adquiriendo un nuevo derecho al reconocimiento público. Madrid 23 de setiembre de 1854.—Francisco de Lujan.

PROYECTO DE LEY.

CAPITULO I.

Bases generales.

Artículo 1.º Los ferro-carriles se dividirán en líneas de servicio general y de servicio particular, y su clasificación se determinará por una ley.

Art. 2.º Son del dominio público los ferro-carriles destinados al servicio general, y podrán construirse, ya por cuenta del Estado, ó ya por particulares.

Art. 3.º Las concesiones para la construcción de ferro-carriles serán objeto de una ley.

Art. 4.º Las empresas obtendrán los productos de la explotación del ferro-carril por el tiempo que determinen las leyes, además de la subvención que por estas se les concedan, cuando se crea necesario, en cada caso particular.

CAPITULO II.

Condiciones para la concesión de ferro-carriles.

Art. 5.º Si el gobierno creyese conveniente ejecutar por cuenta del Estado una línea de ferro-carril, presentará á las Cortes, con el proyecto de ley de autorización, los documentos siguientes:

- 1.º Una memoria descriptiva del proyecto.
- 2.º El plano general y el perfil longitudinal.
- 3.º El presupuesto de construcción y los anuales de reparación y conservación del camino.
- 4.º El presupuesto del material de explotación y los anuales de su reparación y conservación.
- 5.º La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y por transporte.
- 6.º Una información que demuestre la utilidad del proyecto.

Art. 6.º Cuando una empresa ó un particular solicitare la construcción de un ferro-carril, deberá acompañar á su petición los documentos que se espresan en el artículo anterior, excepto la información prescrita en su párrafo sexto, que deberá formarse por el gobierno.

Art. 7.º Una vez admitido el proyecto, y antes de someterle á la aprobación de las Cortes, acreditará el interesado haber depositado de un 2 á un 5 por 100 del importe del camino, según presupuesto, como garantía de las obligaciones que contrae. Este tanto por ciento dependerá de la suma á que ascienda el presupuesto.

Art. 8.º Con arreglo á lo dispuesto en el artículo 3.º, podrán ser concesionarios de los caminos de hierro los particulares cualesquiera de las sociedades reconocidas por el código de comercio. Las que se reformen por acciones, además de presentar los documentos espresados en los artículos anteriores, acreditarán la suscripción de las dos terceras partes del capital necesario para costear las obras.

Art. 9.º El gobierno autorizará provisionalmente la constitución, de las sociedades concesionarias de construcción y explotación de los ferro-carriles, con arreglo á la ley de 28 de enero de 1848 y á las disposiciones á que esta se refiere en cuanto no se modifiquen por las siguientes:

1.ª Para la constitución de dichas sociedades se exigirá que, á tenor de lo dispuesto en el artículo 8.º, se hallen suscritas las dos terceras partes del capital social.

Segunda. Interin la compañía no esté definitivamente constituida, no podrá expedir títulos de acción ni ninguna otra especie de valores transferibles ó negociables.

Tercera. Cuando los accionistas hayan satisfecho el completo valor de sus acciones, podrán convertirse estas en títulos al portador.

Cuarta. Los fundadores de las compañías proyectadas para la construcción de ferro-carriles serán subsidiariamente responsables de la obligación que contraigan los primeros suscritores de las mismas compañías, ó sea de lo que comprende á las dos terceras partes del capital conforme á lo prevenido en el art. 8.º, en tanto que se verifique su construcción definitiva.

Art. 10. Se considera definitivamente constituida la compañía, cuando se haya aprobado la ley relativa á su constitución y le construcción del ferro-carril.

Art. 11. Suscritas las dos terceras partes del capital, y asegurada su recaudación, la compañía podrá obtener autorización del gobierno para reunir la otra tercera parte del capital, por medio de empréstitos contraídos con la hipoteca de los rendimientos del ferro-carril, á cuya instrucción se destina.

En este caso la autorización comprende la facultad de emitir cédulas ó obligaciones hipotecarias al portador, de interés fijo.

Art. 12. Si invertido todo el capital no se hubiese concluido el ferro-carril, el gobierno podrá autorizar á las empresas para aumentar aquel, siempre que la empresa no este subvencionada por el Estado, pues en este caso será preciso acudir á las Cortes.

Art. 13. El gobierno podrá autorizar á los particulares y compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que, según lo prescrito en el art. 5.º, son necesarios para obtener la concesión de un ferro-carril, sin que por estos se entiendan conferidos derechos, ni limitadas las facultades que tiene el gobierno de conceder iguales autorizaciones á los que pretendan el estudio de la misma línea.

Art. 14. Si por la ley de concesión de un ferro-carril se determinase que esta se ha de adjudicar en subasta pública, y verificada, no quedase á favor del autor del proyecto, el adjudicatario contraerá la obligación de abonarle el primero de los estudios que hubiese hecho, previas las formalidades que se fijan en el reglamento de ejecución de esta ley.

CAPITULO III.

Garantías, derechos y obligaciones de las empresas concesionarias.

Art. 15. Los capitales extranjeros que se emplearán en la construcción de ferro-carriles ó empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de represalias en caso de guerra, ó embargos que no provengan de la falta de cumplimiento en las condiciones estipuladas para la ejecución del ferro-carril ó su servicio.

Art. 16. Se conceden desde luego á todas las empresas de ferro-carriles:

- 1.º Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.
- 2.º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leña, pastos y demás de que disfruten los vecinos de los pueblos, cuyos términos atraviese la línea, para los dependientes y trabajadores de las empresas, y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.
- 3.º La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, de yeso y de ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos libremente en los terrenos públicos, previo aviso á la autoridad local.

Cuando se trate de terrenos particulares, las empresas darán conocimiento al dueño ó á quien le represente, por conducto del alcalde, obligándose desde luego á indemnizar los daños y perjuicios.

4.º La facultad exclusiva de percibir, con sujeción á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y los de transporte, sin perjuicio del derecho de las demás empresas.

5.º La exención de los derechos marcados en el arancel de aduanas y de los de puertos, faros, portazgos y barcajes, á las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, máquinas, carruajes, maderas, cok, y todo lo que constituya el material fijo y móvil que haya que importarse del extranjero, y se aplique exclusivamente á la construcción y explotación de los ferro-carriles.

6.º Las exenciones de los derechos de hipotecas por las transmisiones de dominio, verificadas en virtud de expropiación.

De estas expropiaciones se llevará un registro especial en las respectivas cuadraduras de hipotecas.

Art. 17. Las empresas podrán disponer de las cuatro quintas partes de las sumas que hubiesen depositado en garantía de la construcción del camino, retirándoles á medida que se acredite haber ejecutado los trabajos suficientes para cubrir su importe.

La otra quinta parte quedará en garantía hasta la recepción definitiva de las obras del camino.

Art. 18. Si no se diese principio á las obras dentro del término señalado en la concesión, caducará esta, quedando la fianza á beneficio del Estado, salvo cuando median causas que, á juicio del gobierno hagan necesaria y conveniente una prórroga.

En el caso de caducidad, podrán intentar los interesados por la vía contenciosa y en el término de un mes los recursos que tuviesen por oportunos.

Art. 19. Si la empresa no concluyese el camino en el término estipulado, ó las secciones en los pla-

zos marcados en la concesión, se entenderá que esta caducada.

Art. 20. El gobierno hará la declaración de caducidad, instruyéndose al efecto el oportuno expediente. Contra ella podrá intentarse reclamación por la vía contenciosa-administrativa en el término de un mes.

Art. 21. Declarada caducidad, el gobierno suabastará la concesión anulada, rehabilitándola al efecto, no solo señalando nuevos plazos para dar principio á los trabajos, sino tambien para la conclusión de las obras.

Hará tasar con este objeto los terrenos comprados, las obras ejecutadas, los materiales acopiados y los trozos concluidos y en explotación, descontando de esta tasación los auxilios ó subvenciones concedidos por el gobierno en terrenos, obras, metálico ó otra clase de valores; y el resultado que se obtenga servirá de tipo para la subasta.

Art. 22. Si abierta la subasta no se presentare postor dentro del tiempo señalado, se sacará á nueva licitación á los tres meses, bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación; y si aun así no se subastase, se anunciará por la mitad. Si á pesar de esto no se hiciese proposición alguna, el gobierno presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley para la enagenación de esta línea.

La empresa, en cuyo favor se remate la concesión por caducidad, sucederá á la primitiva en todos sus derechos y obligaciones.

Art. 23. La empresa concesionaria está obligada á reparar y conservar en buen estado el ferro-carril y todas sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, sujetándose á los reglamentos y condiciones de la concesión, siendo de su cuenta todos los gastos ordinarios y extraordinarios que estos trabajos originen. Cuando así no lo verificarse, el gobierno proveerá lo conveniente para subsanar esta falta á costa de la misma empresa.

Art. 24. En caso de interrupción parcial ó total de la explotación del ferro-carril, el gobierno tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurar provisionalmente el servicio y costa de la empresa.

En el término de seis meses deberá justificar la empresa que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, pudiendo ceder esta á otra empresa ó tercera persona, previa autorización especial del gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se entenderá caducada la concesión, y tendrá aplicación lo dispuesto en los artículos 21 y 22.

CAPITULO IV.

Condiciones de arte.

Art. 25. Los ferro-carriles se sujetarán á las condiciones siguientes:

Primera. El ensanche de la vía ó distancia entre los bordes interiores de las barras-castellanas, será de un metro 67 céntimos (6pies castellanos.)

Segunda. El ancho de la entrada, será 4 metro 80 céntimos (6 pies 6 pulgadas castellanas.)

Tercera. Las demás dimensiones, así como las condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el gobierno.

Cuarta. Los ferro-carriles podrán construirse con una ó con dos vías, ó combinados estos dos sistemas.

Quinta. En todas las líneas se establecerá un telégrafo eléctrico.

El gobierno se reservará el derecho de establecer en él un hilo con los aparatos y empleados que juzgue oportuno para las comunicaciones oficiales, sin perjuicio del servicio de la empresa.

CAPITULO V.

Explotación de los ferro-carriles.

Art. 26. Todo ferro-carril tendrá dos aprovechamientos distintos, el de peaje y el de transporte.

El aprovechamiento de peaje consiste en la retribución que ha de darse á la empresa concesionaria ó al Estado por el uso del ferro-carril.

El de transporte en el tanto de conducción por personas ó efectos.

Art. 27. En los ferro-carriles construídos por el Estado, la explotación se verificará por el gobierno, siempre que no se presente empresa que se encargue de este servicio.

Art. 28. Toda empresa concesionaria está obligada á mantener el servicio de conducción ó á procurar por contratos particulares.

Nunca podrá impedirse el establecimiento de empresas de conducción, pagando el peaje de tarifa.

Art. 29. Los precios de peaje y de transporte no excederán de los que señalen las tarifas aprobadas en cada concesión, ni harán tampoco las empresas directa ni indirectamente contratos con otras ó con particulares que transporten viajeros ó efectos, bajo cualquiera forma ó denominación que sea, como no se haga extensiva á todas las demás que se encuentren en circunstancias análogas.

Si las empresas se propusieran reducir los precios de las tarifas de mercancías, deberán anunciarlo al público con diez días de anticipación; y cuando se propongan aumentarlos, el término será dentro de cuatro meses: en uno y otro caso se dará cuenta al ministerio de Fomento y á los respectivos gobernadores de las provincias que atraviese el ferro-carril.

Las empresas propondrán los reglamentos para asegurar la completa igualdad entre las diversas empresas de transporte en sus relaciones con el ferro-carril, así como tambien para la aplicación de las tarifas.

Art. 30. El gobierno, oyendo á las empresas, formará los reglamentos especiales para asegurar la policía, conservación y seguridad de cada camino y de sus obras.

Estos reglamentos serán obligatorios para cuantos en lo sucesivo emprendieren y concluyeren caminos de hierro por prolongación ó como ramales, del que los empresarios se obliguen á construir.

Art. 31. En los pliegos de condiciones de concesión se comprenderán los servicios gratuitos que deben prestar las empresas, y las tarifas especiales para los servicios públicos.

Art. 32. Pasados los diez primeros años de hallarse el camino en explotación, el gobierno liquidará sus productos; y resultando que en el año común excede el interés del capital invertido en un 5 por 100 del que produzca el dinero aplicado á la negociación de efectos públicos, se reformará la clasificación de los objetos de tarifa, ó se reducirán estas hasta limitar el rédito al interés del dinero con el aumento indicado.

Esta operación se verificará cada cinco años; pe-

ro á solicitud de la empresa, podrá hacerse antes de este período cuando el interés no llegare á 6 por 100.

Art. 33. Al espirar el término de la concesión, ó en los demás casos de caducidad que establece esta ley, el estado reemplazará á la empresa en todos los derechos que esta disfrutaba, y entrará inmediatamente en el goce del ferro-carril.

La empresa tendrá obligación de entregar al gobierno en buen estado de conservación el ferro-carril con todas sus obras y dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y descarga, etc.

En los cinco años que precedan al término de la concesión, tendrá derecho el gobierno de retener los productos líquidos del camino, y de emplearlos en conservarle en buen estado, si la empresa no llenase esta obligación.

En cuanto á los objetos muebles no comprendidos en la enumeración anterior, como asimismo respecto de los acopios de todo género, queda obligado el Estado á tomarlos por tasación; si la empresa lo exigiere, y recíprocamente si lo exigiese el Estado, la empresa los cederá de la misma manera, en la inteligencia de que estos acopios serán solo los necesarios para la explotación del camino durante seis meses.

Art. 34. Se determinará en cada concesión, de qué manera el gobierno ha de ejercer la intervención necesaria para mantener en buen estado el servicio de los ferro-carriles, y asegurarse de los gastos ó ingresos de las empresas.

La empresa que al término de su concesión entregue el camino en buen estado, será preferida por el tanto en el arriendo de la explotación.

Art. 35. Para la mejor inteligencia y aplicación de esta ley, se formará un reglamento especial.

Madrid 23 de setiembre de 1854.—Francisco de Lujan.

SECCION ESTRANGERA.

—La recomposición de la línea telegráfica entre Bucharest y Viena ha facilitado al gobierno francés el recibir un despacho del general Canrobert fechado en 22 de noviembre. Este despacho asegura que no ha ocurrido nada importante delante de Sebastopol; y desmiente al mismo tiempo la noticia que publicó *La Presse* de Viena en 50 de noviembre sobre los nuevos combates, que, al decir de aquel periódico, habían tenido lugar en los días 16 y 18.

—Escriben de Ibraila, con fecha del 15, al *Monitor*, que los rusos han sido arrojados de la Dubrutscha. El cuartel general turco se habia establecido en Ibraila.

—Una correspondencia de Bucharest, dirigida al *Lloyd* de Viena en 25 de noviembre, enumera las tropas rusas que defenderán á la Besarabia contra un ataque del ejército otomano. Los generales del Czar gobiernan solo cuarenta mil hombres, á saber: 15,000 situados en Kilia, Ismail y Reni; 20,000 en Leowa, Kischenew, Kagge y Belschi, y 6,000 dispersos en diferentes puntos de la frontera.

ULTIMA HORA.

Sesion de hoy 9.

Se abrió la sesión á las dos.

Se leyeron los reales decretos admitiendo la dimisión del Sr. Allende Salazar, y nombrando al Sr. D. Antonio Santa Cruz.

Por uno de los señores secretarios se dió cuenta de varias peticiones, entre ellas la de los israelitas de Alemania que quieren establecerse en España, y la de Reverter y otros patriotas que piden indemnizaciones por los perjuicios que en 1848 les irrogó la deportación, y dos de los ayuntamientos de Barcelona y Chiclana pidiendo la abolición del impuesto sobre consumos: todas ellas pasaron á la comisión respectiva.

El señor ministro de Fomento subió á la tribuna de uniforme, y leyó dos proyectos de ley, el uno de Bolsa y el otro de sociedades anónimas.

El señor ministro de la Gobernación contestó á la pregunta hecha en otra sesión por el Sr. Orense, relativa á la pensión que doña Maria Cristina cobraba por las cajas de la Habana. Según lo que S. S. dijo, dicha pensión se cobraba con un 11 por 100 por razón de giro.

El Sr. Orense manifestó hallarse satisfecho, y aprovechó esta ocasión para presentar una esposicion que el ayuntamiento de Teruel le habia dirigido relativa á la supresion de los derechos de consumos.

A continuación, y por un señor diputado cuyo nombre ignoramos, se hizo una interpe-lacion sobre los atrasos de la misma señora, para la cual pidió plazo el gobierno.

En seguida empezó la discusión de algunas actas, y á la hora avanzada en que damos este alcance aun no se habia concluido.

Bolsa de hoy 9 á las cuatro de la tarde.

3 por 100 consolidado. . . . . 39-75  
3 por 100 diferido. . . . . 49-30

SECCION DE PROVINCIAS.

Leemos en El Porvenir de Sevilla: «Al fin está formado el primer batallón de la Milicia; y dentro de breves días, según parece, lo estará el segundo, merced a los extraordinarios esfuerzos que, en unión de la comisión de Milicias, ha hecho al efecto el señor D. Fernando de Espinosa, conde del Aguila, a quien es hoy deudora Sevilla de esta benemérita institución. Sin su cooperación, parecería muy difícil el que se hubiera conseguido verla creada en algunos meses al paso que iba. Falta ahora la distribución del armamento, y es de esperar se repartan los fusiles nuevos de piston existentes en los almacenes; en vez de los antiguos arcabuces y espingardas de chispa, que antes tenían los milicianos.»

estado de explotación, y la locomotora ha llegado ya a la estación de aquella ciudad. Quizá en esta misma semana anunciaremos la apertura de esta importante vía en su totalidad.»

De El Valenciano copiamos lo siguiente: «Según nos dicen de Gandia parece que la Polonia, que aun vive en aquella ciudad después de la revolución de julio, ha cobrado tales bríos desde que ha llegado a su noticia la suspensión de las elecciones, que se ha considerado como soberana hasta el punto de subirse a mayores con la misma Excm. diputación provincial de Valencia.»

«A ser cierto, como lo creemos, que nos dicen de dicha ciudad, el ayuntamiento es en ella el representante nato y único de la polaquía difunta, y aun vive contra tirios y troyanos para conservar ileso y puro el sacro fuego que le inspirara el célebre conde de San Luis. Pues bien; ahora de una manera estúpida, y han llegado al extremo de negar el cumplimiento a un acuerdo de la diputación provincial. Pero ¿qué acuerdo crearán nuestros lectores que se ha negado a cumplir aquel ayuntamiento? Pues se ha negado a cumplir nada menos que un acuerdo por el cual la diputación ha dejado sin efecto un decreto del señor Campoamor como gobernador de esta provincia, que condenaba sin apelación a cierto alcalde que no queremos nombrar. Bástenos por hoy indicar el hecho, porque no podemos creer que la diputación provincial de Valencia deje de hacer justicia en este negocio.»

GACETILLA.

PLEITO NOTABLE. Hemos asistido el día 3 del mes actual a la vista en la sala primera de esta audiencia, del recurso interpuesto por D. Felipe Calderón, como tutor y representante del menor D. Manuel Pedro Delgado, contra el fallo del juez de primera instancia del distrito de Maravillas, Sr. de Sanchez Ocaña, que confirmó en la posesión de los bienes quedados por fallecimiento de la menor doña María del Carmen Delgado, a Doña María del Pilar García de Lamadrid. Tan ruidoso interdicto, de que han conocido abogados muy notables, escitó

naturalmente la curiosidad pública, y la concurrencia a estrados del tribunal fué numerosísima. El defensor de D. Felipe Calderón, que lo era el licenciado D. Ramon Pasaron y Lastra, logró cautivar la atención durante las dos horas empleadas en el uso de su palabra, acaso mas que por la brillantez de sus dotes oratorias, por la lógica contundente de sus racionales, por su claro análisis de los vicios y demasías de que ha adolecido este juicio sumarísimo, que merced a la probada cautela de las personas que en él han tomado parte activa, cuenta ya un año de vida; y por el fuego, nacido de la justicia de una buena causa, con que adujo las leyes de Partida y Recopiladas que apoyaban espresamente los derechos que venia reclamando, reducidos a solicitar, que se confiara al Calderón la posesión de los bienes, que hoy sin título legítimo, y sin el transcurso de tiempo legal, poseé y disfruta la contraria parte, a virtud de una interpretación viciosa dada a cierta cláusula del testamento otorgado por el difunto D. Manuel Delgado, en que dispuso la forma y manera en que habrían de heredarse recíprocamente, sus dos hijos, durante la menor edad; y también, a la sorpresa de que se valiera la doña María del Pilar García de Lamadrid para obtener del juez ordinario el título de dueña de bienes cuantiosos, en perjuicio del menor D. Manuel Pedro Delgado.

Confesamos que el Sr. Pasaron y Lastra ha lucido en esta defensa, (que se publicará quizás) sus talentos, y el profundo conocimiento de la justicia que creia asistirse.

No sucedió lo mismo, al licenciado Crok, que defendiendo a doña María del Pilar García de Lamadrid, tuvo que luchar con el efecto que produjo su contrariante al examinar la historia y ocurrencias habidas en la sustanciación de este proceso; así que, sin salir de un círculo, que podríamos calificar de impertinente, se contrajo a decir, que los antecedentes y leyes citadas por el abogado de D. Felipe Calderón, con mas ingenio que oportunidad, debería reservarlos para el juicio plenario que subsiguiera al interdicto de que estaba conociendo ahora la sala. Nosotros juzgamos, desde luego, que esta evasiva no podía menoscabar el derecho con que reclama D. Manuel Pedro Delgado la posesión de los bienes que legítimamente le pertenecen, y que otra persona le detenta, en el mismo terreno en que es emplazado por su contrario, en el campo único en que la razón y la ley saben triunfar de las artes vedadas y de la usurpación.

Esperamos con ansia el fallo del tribunal, que como siempre, imparcial y justo, se halla ilustrado de la buena causa que representa D. Felipe Calderón. De la sentencia que se dictare, daremos cuenta en su día a nuestros lectores.

A las doce de la mañana hubo ayer capítulo de a orden de Carlos III, en la capilla real, en que profesaron varios caballeros que recibieron las armas ante S. M. en la real cámara.

A las cuatro de la tarde se verificó la ceremonia de tomar la almohada varias damas de la Reina, asistiendo las que ya la tienen, y siendo las honradas ayer la condesa de San Roman, la de Puñonrostro, la duquesa de Medina de las Torres, la de Bailen y la condesa de Paredes.

Acto continuo se verificó la cobertura de grandes en la misma antecámara que se celebró la anterior ceremonia, cubriéndose el general Zavala, conde de Paredes, el conde de Puñonrostro, el señor de Rubianes, los duques de Zaragoza, de Ballen y de Sevillano y el marqués de Mos.

Después de pronunciar cada uno su discurso ante la Reina, pasaron todos menos las damas, al cuarto del Rey, a repetir la ceremonia, concluyéndose con el paseo por la escalera principal de Palacio, bajando por un tramo y subiendo por otro.

Entretanto los alabarderos estaban formados en la escalera, con su música que tocaba piezas escogidas, mientras pasaban los nuevos caballeros cubiertos, sus padrinos y los demás grandes convidados al acto.

Los trenes de los padrinos iban de toda gala, conduciendo a los abijados. El que se llevó la palma por su magnificencia y buen gusto fué el del duque de San Carlos, padrino del conde de Puñonrostro; por ser la casa que hace los honores a la de este.

El conde de Altamira, que hacia dos horas habia llegado de Francia, asistió y fué padrino del marqués de Mos.

Uno de los cruzados ayer con la gran cruz de Carlos III ha sido el conde de Peracamps.

A la una se celebró capilla pública.

TEATROS.

TEATRO REAL. Hoy 10 de diciembre, a las ocho y media de la noche.—H Trovatore, ópera en cuatro actos.

TEATRO DEL PRINCIPE.—A las cuatro y media de la tarde.—El drama original y en verso en cinco actos titulado, El puente de Luchana. El que será exornado con todo el aparato que su argumento requiere, en el que se estrenarán cuatro decoraciones pintadas al efecto.

A las ocho y media de la noche la misma.

TEATRO DEL CIRCO. A las cuatro y media de la tarde.—Sinfonia.—Catalina.

A las ocho de la noche.—Los Diamantes de la Corona.—Baile.

EDITOR RESPONSABLE D. LUCAS BALLESTEROS.

Imprenta de la BIBLIOTECA NUEVA.

PUNTOS DE SUSCRICION A LA UNION.

- MADRID en la Administración, calle de las Infantas número 47, y en las librerías de Sanz, Villa, Monier y Publicidad. En provincias en casa de todos los corresponsales que se citan a continuación:
- ALHAMA, D. Antonio Espcjo.—AGUILAR, D. Juan Manuel Lucena.—AGRAMUNT, D. Antonio Viladot.—ADRA, don José Segado y Medina.—ALBACETE, don Nicolás Herrero.—ALBARRACIN, D. José Martín.—ALCALA DE LOS GAZULES, don Joaquin Fuentes.—ARCOS DE LA FRONTERA, D. Miguel Luna.—ALCALA LA REAL, D. Bernardo Sanchez Molina.—ALCANAR, D. Ignacio Chavalera.—ALCANTARA, don Antonio Valiente.—ALCAÑIZ, D. Felipe Ibañez.—ALCARAZ, D. Benito Ruiz Inojó.—ALCOY, D. Francisco Cabrera y D. José Martí Roig.—ALGECIRAS, D. Rafael de Muro.—ALICANTE, D. Juan José Carratalá, D. Juan Alted, Agente de negocios y D. Pedro Ibarra.—ALMADEN, D. Gerónimo Luengo.—ALMAGRO, D. Juan José Moreno y D. Raimundo Perez de Garcia.—ALMENDRALEJO, D. Juan Alvarez Feijóo.—ALMERIA, D. Mariano Alvarez.—ANTEQUERA, D. Joaquin Maria Casaus y D. Salvador Gonzalez Herrero.—ARACENA, D. Francisco Romero.—ARANDA DE DUERO, D. Isaac Martinez.—AREVALO, don Victoriano Zarza Delgado.—ASTORGA, don José Martinez Bailina y D. Eusebio Rocandio.—AVILA, D. Julian Corrales.—AVILES, don Ignacio Garcia.—BADAJOZ, D. Jerónimo Orduña y viuda de Carrillo y sobrinos.—BAILEN, D. José Palma.—BAÑEZA, D. Félix Mata.—BARBASTRO, Sra. Viuda de Lafita.—BARCELONA, Herederos de la viuda de Plá, SS. Sala hermanos y D. Manuel Sauri.—BARCO DE VALDEORRAS, D. José Ramon Salgado.—BAYONA, M. Le Mathe.—BAENA, D. Francisco Fernandez.—BAZA, D. Blas Regueira.—BEMBIBRE, D. José Palacios Mayor.—BENAMEJ, D. Antonio Quintero.—BERJA, Administración de loterías.—BEJAR, D. Tiburcio Muñoz.—BENAVENTE, D. Pedro Fidalgo Blanco.—BILBAO, D. Tiburcio de Astuy y D. Nicolás Delmas.—BURGO DE OSMA, D. Juan de Martirena.—BURGOS, don Sergio Villanueva.—BUJALANCE, D. Rafael de Bordialonga.—CACERES, D. José Valiente y Viuda de Búrgos e hijos.—CADIZ, D. Severiano Moraleda y D. Abelardo de Carlos.—CALAHORRA, D. Pedro Martinez Arezuna.—CALATAYUD, D. Pedro Larraga.—CARRION, D. Laureano Fernandez Merino.—ARTAGENA, D. Benito Moreno.—CARAZALEZ.—MIRANDA DE EBRO, D. Antonio Fernandez.—MONTALBAN, D. Cristobal Muñoz.—MONTORO D. Rafael de Piédrola.—MEDIASIDON, D. Juan José, Romero.—MONTILLA, D. Antonio Conde.—MONDOÑEDO, D. Francisco Delgado.—MURCIA, D. José Antonio Perez, Calle del Val de San Juan número 54.—MULA, D. José María Valero.—NAVA DEL REY, D. Agustín Cuadrillero.—OCAÑA, D. Leandro Villante.—OLMEDO, D. Ricardo Linaje.—OLOT, Sres. Hijos de Doutren y Paulo.—ONTENENTE, D. Joaquin Vidal.—ORDUÑA, D. José Ortiz.—ORENSE, D. José Ramon Perez.—ORIHUELA, D. Pedro Berrueto y Puebla.—OSUNA, D. Ramon M. Vazquez.—OVIEDO, don Ramon Casielles y D. Rafael C. Fernandez.—PADRON, D. J. M. Seoane.—PALENCIA, D. Toribio Gorgojo y D. Gerónimo Camazon.—PALMA DE MALLORCA, D. Pedro José Gerabert, D. Pedro Jose Garcia y D. Francisco Torrens.—PALMA DEL RIO, D. Francisco del Camero.—PAMPLONA, D. Francisco Erasun y Rода y SS. Longas y Ripa.—PERALES DE HOYOS, D. Gumersindo Parcave.—PLASENCIA, D. Isidro Pis.—PONTEVEDRA, D. Nicolás Andrade.—PRIEGO DE ANDALUCIA, D. Luis Caracuel.—PRIEGO DE CUENCA, D. Fermín Gonzalez Lozano.—PUENTEAREAS, D. Domingo Antonio Gonzalez.—PUENTE LA REINA, D. Martín Usoz.—PUERTO DE SANTA MARIA, D. José Valderrama.—REIS, D. Narciso Roca y D. Pedro Molner.—RIOSECO, D. Pedro Fernandez Moran.—RONDA, D. Juan José Moreti.—RIVADEO, D. Gabriel Yanguas.—SAHAGUN, D. Juan Conde.—SALAMANCA, D. Domingo Blanco, D. Telesforo Oliva y D. Emeterio Ruiz de la Bárcena.—SALINILLAS, D. Policarpo Angulo.—SAN ROQUE, D. Juan Galiardo.—SAN CLEMENTE, D. Antonio Moreno Paños.—SAN FERNANDO, D. Manuel Delgado.—SAN LUCAR, D. José Esper y don Rafael Gabriel y Odero.—SAN SEBASTIAN, D. Ignacio Ramon Baroja.—SAN ILDEFONSO, D. Juan Altrade.—SANTANDER, don Nicolás Rodriguez y D. Clemente Maria Riesgo.—SANTIAGO, Sres. Sanchez Rúa y A. Calleja y compañía.—SANTO DOMINGO DE LA CALZADA, D. Hilario del Rio.—SEGORBE, don José Maria Bayo.—SEGOVIA, D. Eugenio Alejandro.—SÉGURA DE LEÓN, D. Manuel Rebollo.—SEVILLA, SS. Tena hermanos, calle de la Cuna, D. José Manuel Diaz y don Eduardo Hidalgo.—SIGUENZA, D. Baltasar Pardo.—SISANTE, D. Pedro Blanco Alvarez.—YACA, D. Diego Sanchez Olmo.—CEUTA, D. José Molina.—CASTELLON DE LA PLANA, D. Remigio María Moles.—CASTRO DEL RIO, D. Antonio Perez y Puche.—CERVERA, D. Bernardo Pujol.—CIUDAD-REAL, D. Tomás Erbas y D. Francisco Gallego.—CHICLANA, D. Gil Sanchez Ceballo.—CABRA, D. José Villalon.—CIUDAD-RODRIGO, D. Salomé Perez.—COMILLAS, D. Ramon Fernandez.—CORDOBA, D. Rafael Arroyo, D. Félix Sanchez Carrasco y D. Bernardo L. de la Torre.—CORIA, D. Joaquin Lambau.—CORUÑA, D. José Maria Perez y Librería Española.—CUENCA, D. Francisco Gomez y D. Pedro Mariana.—DUENAS, D. Felipe S. de Medina.—DURANGO, D. Martín Ochoa de Antezana.—ECIJA, D. Juan Benitez y D. Ciriacó Gimenez.—ELCHE, D. Juan Ibarra.—ELDA, D. Lamberto Amat.—ESTELLA, D. Javier Zanzarren.—FERROL, D. Nicasio Taxonera.—FIGUERAS, D. Antonio Dresayre y Frigola.—FUENTECANTOS, D. Lorenzo Garcia.—GERONA, D. Francisco Palahi.—GIBRALTAR, D. José Carrara.—GRAZALEMA, D. Mariano Ruiz.—GIJÓN, D. José Argüelles y Rasa y D. Vicente Ezcuardia.—GRANADA, D. Gerónimo Alonso y D. José María Zamora.—GUADIX, D. José de Castro y D. José Acosta, calle del Real.—HELLIN, D. Miguel Grech.—HUERCALOVERA, D. Ginés Antero.—HUESCA, D. Romaldo Navarro.—IGUALADA, D. Joaquin Abadal y D. Joaquin Jover.—INFANTES, D. José Maria Ballesteros.—YECLA, D. Leonardo Ros.—JACA, D. Miguel Oliver.—JATIVA, D. Blas Bellver.—JAEN, D. José Sagrista.—JEREZ DE LA FRONTERA, don José Bueno y D. Francisco Guisado.—JEREZ DE LOS CABALLEROS, D. José Jily.—LEON, Sra. Viuda de Muñoz e hijos y D. Manuel Redondo.—LLERENA, D. Juan Martín Recio.—LOGROÑO, D. Domingo Ruiz.—LERIDA, D. José Sol.—LORCA, D. Andres Ramos y D. Pablo de Pedro.—LOS ARCOS, D. Cándido Ezcurrea.—LUCENA, D. José Laureano Gradit.—LOJA, D. Dámaso Cerezo.—LUGO, D. Manuel Pujol y Macía y D. Manuel Soto Freire.—MADRIDEJOS, D. Anastasio Moreno.—MAON, D. Guillermo Fiol.—MALAGA, D. Santiago Cosileri, Sr. Viuda de Herrero y D. Francisco Moya.—MANRESA, D. Antonio Soler.—MANZANARES, D. Juan Calvo.—MEDELLIN, D. Meliton Porta.—MEDINACELI, D. Ggorgio Garcia.—MEDINA DEL CAMPO, D. Juan Herrara Velayos.—MERIDA, D. Jasé Araune y D. Miguel Gon-

- SORIA, D. Francisco Perez Rioja.—TARIFA, D. Francisco Rodriguez de Linares.—TALAVERA, D. Angel Sanchez de Castro.—TARRAGONA, D. Narciso Martinez.—TARAZONA, D. Gregorio Francés.—TARRAGONA, D. Antonio Puigrubi y Canals.—TERUEL, D. Mariano Perez.—TOLEDO, D. Jose Cea.—TOLOSA, Sra. Viuda de Lalama.—TORO, D. Alejandro Rodriguez Tejedor.—TORREGROSA DE YECLA, D. Fulgencio Martinez.—TORRELAVEGA, D. Francisco Martinez Montero.—TORTOSA, D. Vicente Miró TREMP, D. Ambrósio Perez.—TRUJILLO, D. Vicente Retamosa y D. Lucas Moreno.—TUDELA, D. Mariano Ezcurrea.—TUY, don Jnan Nolasco Rodriguez y D. Martín Barcelona.—UBEDA, Srs. Francó y compañía.—VALDERAS, D. Santos Dominguez.—VALENCIA, Sra. Viuda de Mariana, D. Rafael Marco y D. Aniceto Herrera.—VALLADOLID, Srs. Hijos de Rodriguez y D. José Maria Lezcano y Roldan.—VALLS, D. Cristóbal Mazon.—VENDRELL, D. Juan Ramon Escoter.—VERGARA, D. Pedro Perez.—VICH, D. Jaime Valls.—VIGO, D. Miguel Fernandez, D. José Hubert y D. Pedro Rubido y Pardo.—VILLAJYOUSA, D. Vicente Lloret.—VILLALPANDO, D. Juan Quijano.—VELEZ-MALAGA, D. José Maria Laso de la Vega.—VILLAMAÑAN, D. Dionisio Rodriguez Arias.—VILLANUEVA DE LA SERENA, D. Manuel Casas.—VILLARFAL, D. Francisco Bayer.—VILLAVICIOSA, D. José Maria Garcia Madiedo.—VILLAMARTIN, D. Juan Maria de los Rios.—VINAROS, D. José Oliver.—VITORIA, D. Bernardino Robles, D. José e Zarasqueta y D. Zacarias de Lejarza.—VIVERO, D. Fidal Salgueiro y Noguerol.—ZAMORA, D. Wedo Blanco y D. Angel Nades.—ZARAGOZA señora viuda de Heredia, D. Joaquin Yague.
- PARIS, librería Española, y Agencia general de la Librería Española y Extranjera, Quai de l'ecole, 20.
- EN ULTRAMAR: HABANA, D. Antonio Charlain.—PUERTO-RICO, D. N. Gutierrez Salazar.—CARACAS, D. Emilio Philip.—CARTAGENA, D. José P. Brandao, del comercio.—LIMA, Srs. Calleja y compañía.—VALPARAISO, D. Pascual Ezcurrea.—SANTIAGO, Srs. Ezquerria y Gil.—GUAYAQUIL, doña Petra Moreno, MEJICO, D. Hipólito Brun.—GUADALAJARA, D. Francisco Martinez Negrete y D. Dionisio Rodriguez.—ORIZABA, D. Ramon Lopez.—PUEBLA, Srs. Rosa y Valdés.—TAMPICO, D. Juan Escobar.—VERACRUZ, D. J. M. Blanco.