

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE MADRID.

ADVERTENCIA OFICIAL:

Las leyes, órdenes y anuncios que hayan de insertarse en los BOLETINES OFICIALES se han de mandar al Gefe Politico respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los Editores de los mencionados periódicos. (Real orden de 6 de abril de 1839).

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS, ESCEPTO LOS DOMINGOS.

PRECIOS DE SUSCRICION.—En esta capital, llevado á domicilio, 10 rs. mensuales anticipados; fuera de ella 44 rs. al mes; 36 el trimestre; 72 el semestre, y 444 por un año.—Se admiten suscripciones en Madrid en las oficinas del BOLETIN, Corredora Baja de S. Pablo, número 27, tienda.—Fuera de esta capital, directamente por medio de carta al Editor, con inclusion del importe del tiempo del abono en sellos.—Un número suelto 2 reales.

ADVERTENCIA EDITORIAL.

Las disposiciones de las Autoridades, excepto las que sean á instancia de parte no pobre, se insertarán oficialmente: asimismo cualquier anuncio concerniente al servicio nacional, que dimanare de las mismas; pero los de interés particular pagarán dos reales por cada línea de insercion.

PRIMERA SECCION.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

DECRETO.

En cumplimiento de la ley sancionada por las Córtes Constituyentes en 9 de diciembre próximo pasado disponiendo que se proceda á cubrir las vacantes de Diputados que resulten y puedan resultar durante las actuales Córtes, aun cuando no se hallen en el caso prevenido en el artículo 19 del decreto de 9 de noviembre de 1868 sobre ejercicio del sufragio universal; y teniendo presente lo que determinan los artículos 20, 21, 109 y 115 del mismo decreto,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se convoca á los colegios electorales de las circunscripciones que á continuacion se espresan para que procedan á la eleccion parcial de los Diputados á Córtes, que tambien se indican, con arreglo á las vacantes determinadas por las mismas Córtes.

Circunscripciones.	Vacantes.
--------------------	-----------

Barcelona	Una.
Gerona	Tres.
Calatayud (Zaragoza).....	Una.
Mondoñedo (Lugo).....	Una.
Orense	Una.
Segovia	Una.

Art. 2.º Darán principio las elecciones el dia 3 de marzo y continuarán en los tres siguientes: el segundo escrutinio se verificará el dia 9, y el tercero ó general el 17 del mismo mes.

Dado en Madrid á 4 de febrero de 1870.—Francisco Serrano.—El Ministro de la Gobernacion, Nicolás Maria Rivero.

Comunicaciones.—Negociado 4.º Correos.

Suprimida por decreto de 2 de julio último la recaudacion del cuarto en carta por distribucion á domicilio de impresos, periódicos y cartas procedentes del extranjero, no es equitativo se continúe exigiendo á los particulares por el servicio de apartado la retribucion establecida en real orden de 25 de marzo de 1846; pues que pudiendo recibir la espresada correspondencia de manos de los carteros sin retribucion alguna, hoy se les presta por apartado un servicio menor que cuando por distribucion á domicilio se les exigia el cuarto en carta suprimido.

En su vista, S. A. el Regente del Reino, de conformidad con lo propuesto por esa Direccion general, se ha servido disponer se modifiquen las tarifas que hoy regulan el cobro de los derechos de apartado, haciendo en ellas la rebaja proporcional consiguiente; segun lo cual, y á contar desde 1.º de enero del corriente año, deben entenderse establecidos y en vigor para la celebracion de convenios de apartado con particulares los tipos máximos siguientes.

OFICINAS DE COMUNICACIONES.	Cuotas anuales. Escudos.
Madrid	16
Capitales de provincia de primera clase.....	14
Idem id. de segunda id....	11
Idem id. de tercera id....	7
Oficinas subalternas.....	6

De orden de S. A. lo comunico á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 29 de enero de 1870.—Rivero.—Sr. Director general de Comunicaciones.

ALMIRANTAZGO.

A despecho de todas las dificultades que ha sido preciso vencer para abrir un canal navegable á través del Istmo de Suez no parece debe quedar lugar á duda razonable sobre su resultado, ni sobre las favorables consecuencias que ha de traer en dia futuro á la navegacion en general.

Examinemos las ventajas que traerá al comercio del mundo entero el uso de esta nueva via. Examinemos en primer lugar si á pesar de disminuir considerablemente las distancias entre los mares de Europa y los del Asia é India ocasionará economía de tiempo y de dinero, y á continuacion si no entrará en el interés de todos los armadores y comerciantes europeos sustituir sus embarcaciones de vela con buques mistos que le den mejores resultados en la seguridad y regularidad de sus viajes. Si se hubiese de juzgar solo por la enorme reduccion de las distancias desde un puerto de Europa á cualquiera de los puertos de la India, pronto quedaría resuelta la cuestion. Hé aquí el cuadro del que se deduce que estas diferencias en determinados casos

alcanzan á mas de la mitad de la distancia que hay que andar por el Cabo de Buena Esperanza:

DISTANCIA A BOMBAY.

PUERTOS de Europa y América.	Por el Atlántico	Por el Canal de Suez	Diferencia.
Constantinopla.	6.100	1.800	4.300
Malta.....	5.840	2.062	3.778
Triestre.....	5.980	2.340	3.620
Marsella.....	5.650	2.374	3.276
Cádiz.....	5.200	2.224	2.976
Lisboa.....	5.350	2.500	2.850
Burdeos.....	5.650	2.800	2.850
El Havre.....	5.800	2.824	2.976
Lóndres.....	5.950	3.100	2.850
Liverpool.....	5.900	3.050	2.850
Amsterdam.....	5.950	3.100	2.850
San Petersburgo	6.550	3.700	2.870
New-York.....	6.200	3.761	2.439
Nueva-Orleans.	6.450	3.724	2.726

Pero no hay que fijarse solo en la elocuencia de estas cifras. Concurrerán circunstancias que á pesar de estas reducciones harán muy difícil el paso del canal para las embarcaciones de vela. Se han hecho investigaciones determinadas por personas muy competentes, habiéndose llegado á concluir que en ciertas estaciones del año los buques de vela, especialmente los que procedan ó se dirijan á puertos situados en paralelos al Sur de Ceilan, les será mas ventajoso seguir la derrota usual del Cabo de Buena-Esperanza.

En efecto, los vientos reinantes en el Mediterráneo y Mar Rojo favorables desde el mes de marzo hasta fines de octubre para la navegacion de Europa á Oriente son contrarios á la misma durante la estacion de invierno, é inversamente los viajes de retorno durante estos mismos meses serán difíciles por identicos motivos. Los vientos que mas predominan en el Mediterráneo durante este periodo son del Oeste y del N. O., los cuales favorecerán á las embarcaciones de vela que se dirijan á Puerto Said. Y reinando en el Mar Rojo los vientos del primero y cuarto cuadrante será muy fácil la navegacion por él hasta desembocar el Estrecho Bab-el-Mandel. En el golfo de Aden se encontrará la monzon del S. O. ó la del N. E., y con ambas podrá gear hasta Ceilan ó Singapore. Hé aquí la evidencia de la ventaja; pero para el viaje de retorno en la propia estacion ya se presentan dificultades. En este caso tendrá el buque de vela el viento casi constantemente de proa, siendo la navegacion por demas laboriosa en costas de

mares cerrados como lo es el Rojo, y las cuales ademas estan sembradas de bajos y arrecifes. No debe, pues, eontarse en estos retornos con la ventaja que arroja el cuadro que precede. Lo que se trata de obtener es ventaja en tiempo, la menor duracion del trayecto, y no el espacio recorrido, que en este caso importa poco. Para el comercio el tiempo es dinero, porque desde la llegada á puerto de un cargamento cesan los gastos y se dispone de la mercancia.

Con el estudio de los vientos que reinan en las diversas zonas que se atraviesan por una y otra ruta se ha procurado determinar la probable duracion del trayecto por el Cabo y por Suez en diferentes estaciones de un buque de vela y de un buque misto ó de máquina auxiliar. En cuanto á los buques de vapor, tienen marcada su derrota por el Canal de Suez; esto es incuestionable. Averiguado está quela duracion media de un viaje por la via del Cabo de Buena-Esperanza, tomando por punto de partida cualquier puerto de Inglaterra, es en verano de 106 á 108 dias á Ceilan, de 108 á 115 á Singapore y de 102 al Estrecho de Sonda.

Considerando el sistema de monzones y las épocas del año en que reinan, la duracion de este mismo viaje por la via de Suez seria de 55 dias á Ceilan, 70 á Singapore y 17 al Estrecho de Sonda. Resulta, pues, el beneficio de tiempo de 50 dias para Ceilan, de 37 para Singapore y de 24 para Sonda.

Pero hay que considerar que la navegacion por el Cabo de Buena-Esperanza no ofrece ningun gasto extraordinario á los buques, mientras que la que se verifica por el Canal de Suez estará gravada por su tanto por 100 (10 francos) por tonelada y por pasajero. Si se toma por tipo una barca de 650 toneladas, los gastos de tránsito serán de 24.700 rs. El gasto diario de un buque de esta capacidad puede calcularse en 1360 rs.; de modo que dicha suma de 24.700 ó 26.000 próximamente represente 19 dias de navegacion. Resulta que es necesario añadir estos 19 dias á la duracion media del viaje por Suez para compararla utilitariamente con el que se hace por el Cabo. Esta operacion reduce el beneficio de la distancia durante la estacion de verano á 31 dias, para Ceilan, á 18 para Singapore, y solamente á cinco para el Estrecho de Sonda.

Lo que equivale á sentar que será ventajosa la navegacion por Suez, siempre

que la duracion de esta sea inferior en mas de 19 dias á las del Cabo.

Durante la estacion de invierno las diferencias son menores para los buques que se dirijan de Europa á la India y China; y consiste en que las monzones no son favorables en el golfo de Oman, y en que los vientos del Mar Rojo son contrarios y dificultan mucho su navegacion. De modo que deducidos los 19 dias que representan la percepcion de los derechos del canal, la diferencia de noviembre á marzo no será ya sino de unos 10 dias para las embarcaciones de vela que van de Inglaterra á Ceilan por Suez, y nula ó casi nula para los que se dirijan á Java.

Estos últimos no tendrán el menor interes en pasar el canal ni aun como duracion absoluta del trayecto.

Estas son las consideraciones generales en cuanto concierne á la navegacion de vela para los viajes de ida á la India, China y Australia. En los retornos durante la estacion de invierno será ventajosísimo el paso por el canal; pero en verano les será perfectamente contrario: no hay que resistirse á la evidencia: á pesar de la diferencia entre las distancias absolutas, las embarcaciones que vengan de Ceilan apenas ganarán siete dias, y las que procedan de Java sólo 19. Si de aquí se deduce la percepcion de los derechos que, como hemos dicho, equivalen á 19 dias de navegacion, se ve que para Java y Archipiélago dan igual resultado ambas vias, y que para Ceilan la pérdida pasando por Suez equivale al valor de 11 dias de navegacion, ó sean 14.960 reales, ó 15.000 en número cabal. ¿Puede compensarse esta pérdida con la ventaja de llegar á puerto siete dias antes que por el Cabo? Seguramente que sí en la mayor parte de los casos.

Presentada la cuestion bajo el punto de vista de la navegacion de vela absoluta, interesa examinarla bajo el de la navegacion mista, la cual cambia enteramente. Y hechas las mismas operaciones de arriba, resulta que un buque misto de 1600 toneladas efectúa su viaje desde Inglaterra por el Cabo de Buena-Esperanza en 77 dias hasta Ceilan, en 75 á Singapoy y en 71 al Estrecho de Sonda. Por Suez efectuaría el mismo viaje en 43 dias á Ceilan, en 52 á Singapoy y en 54 á los Estrechos de Sonda y Archipiélago. Resulta, pues, un beneficio de 34 dias para Ceilan, de 22 dias para Sonda durante el verano. Para estos tambien, como para los de vela, hay que reducir á dias el importe de los derechos del paso por el canal. Dando el cálculo una cifra redonda de cerca de 4000 reales diarios de gastos para el buque misto de que se trata, y 60.800 rs. la percepcion de 10 francos por tonelada en las 1600 de supuesta capacidad, puede considerarse que este peaje equivale á cerca de 16 dias de navegacion.

Esto es, que al buque misto que se ha tomado por término de comparacion le será ventajoso el tránsito por Suez, siempre que gane por este medio 16 dias de navegacion. En la estacion de verano, como se acaba de ver, aventajará, hecha esta deducción, 18 dias para Ceilan, seis dias á Singapoy y uno á los Estrechos de Sonda y Archipiélago. Es preciso advertir que los dias se consideran como gastos, y que en todo caso el buque ganará siempre 16 dias efectivos, y permitirá al armador disponer mucho mas pronto de su mercancía.

En la estacion de invierno, aunque la diferencia sea menor, es aún bastante temible por cuanto toca á la India. En

los retornos, hechas las deducciones, resulta tambien la ventaja de 10 dias para Ceilan, y de 6 dias para Singapoy.

En fin, teniendo en cuenta todas las circunstancias desfavorables, debe ser preferido siempre el paso de Suez para todo el tráfico con el extremo Oriente, y solo deben separarse de esta regla en ciertas estaciones los buques de vela ó mistos cuya procedencia ó destino sea mas lejana que el Estrecho de Sonda, Australia, Nueva Zelanda, etc.

En cuanto al resto, si no rinden culto á la añeja rutina, tienen marcado su paso por Suez.

Segun acabamos de ver, la navegacion á vela absoluta en ciertas épocas es difícil en el Mar Rojo. Sus costas están poco frecuentadas é imperfectamente reconocidas. Sus vientos subsisten durante meses consecutivos; y si favorecen los viajes en un sentido, les son enteramente contrarios en el opuesto. La navegacion de vela encontrará siempre verdaderas dificultades en este mar, y muchos marinos preferirán aun por necesidad la ruta del Cabo de Buena-Esperanza. Todo inconveniente desaparece desde que se trata de un buque misto que puede reemplazar la vela con el vapor, ó á lo menos hacer de este un auxiliar, como procuraremos examinar en breves líneas.

La cuestion de la trasformacion de la marina mercante es materia sobre la que se debe insistir bajo el punto de vista especial de la navegacion del canal, teniendo muy en cuenta los estudios especiales de que ha sido objeto. Desde 1856 habia predicho la comision internacional que la apertura de un canal á través del Istmo de Suez induciria necesariamente á los armadores á servirse de buques mistos á fin de aprovechar con ventaja esta nueva via ofrecida al comercio. Una comision nombrada por el Rey de Holanda para el estudio de esta materia lo ha reconocida así tambien y lo ha proclamado enérgicamente. Ha producido un argumento que es fuerza tener muy presente. «Es cierto, dice, que la apertura del canal va á imprimir un desarrollo prodigioso á los puertos del litoral Mediterráneo, y que todo el tráfico de estos puertos con el extremo Oriente se hará por buques de vapor ó por buques mistos.» Así es que Cádiz, Barcelona, Marsella, Trieste: solo distarán de 35 á 45 dias de Ceilan, Alemania, Francia é Italia cesarán de ser tributarias de Holanda y de Inglaterra para los productos de las Indias, á menos que estos no pongan en juego medios de accion mas eficaces. Y no se concibe otros medios para llegar á estos resultados que la construccion de buques mistos con los cuales se disminuyen los riesgos de mar; y si no poseen la absoluta seguridad de marcha que ofrece la navegacion á vapor absoluta, dejan de ser temibles para ellos las calmas y vientos contrarios manejables.

La fuerza de las circunstancias, el interes de las naciones del Noroeste de la Europa, de la Inglaterra, de Holanda y de Prusia, y aun de nuestra España, á cuyo comercio con Filipinas proporcionará este canal un desarrollo mucho mayor que el exíguo que hoy existe con la Península, consiguendo disminuir en nuestra ventaja la plétora de vida de aquellas ricas posesiones, no dejan lugar á duda que la consecuencia inmediata de la apertura del canal será la indicada trasformacion, y que todo, ó casi todo el comercio de las posesiones asiáticas se hará por este nuevo rumbo. Conocemos las objeciones propuestas para combatir esta

clase de material marítimo: se ha dicho que con los vientos frescos del Mar Rojo, contrarios á la derrota, quedarán infructuosos los esfuerzos de las máquinas. La objecion no puede tomarse en serio, sobre todo para embarcaciones de crecido tonelaje. Mientras mayores son los buques, sus gastos son comparativamente menores; por tanto interesará darles dimensiones tales que permitan montarles una máquina de suficiente fuerza para luchar en determinadas ocasiones con los vientos de proa. La objecion mas fuerte es que siendo mas altos los fletes en buques mistos la mercancía se grava con precios mas elevados, y por consecuencia se pierde el beneficio del tiempo.

Examinemos detenidamente esta objecion. Tomamos las cifras de la comision holandesa rectificadas por esperiencias de ocho años, y hé aquí el cuadro comparativo de los resultados.

Aquí tambien, como para la duracion media de los viajes, tomamos cualquiera de los puertos de Inglaterra como punto de partida comun, por ser el comercio de todos los países del Norte y del N. O. de Europa los mas interesados en los resultados numéricos de estos cálculos. El litoral del Mediterráneo tiene su camino trazado por el Istmo; y reduciendo las distancias, el cálculo que sigue puede aplicarse de un puerto cualquiera de Europa á otro de Oriente. Son las cifras de la comision holandesa de que arriba se habló las que estampamos:

Gastos de un buque de vela de 650 toneladas con 800 de carga.

	Reales.
Precio del buque.....	1.280.000
Interés del capital 6 por 100 al año.....	76.800
Amortizacion 10 por 100.....	128.000
Interés del valor del cargamento de 800 toneladas, estimado á 3200 rs. el valor de una, son 2.560.000 rs.; 6 por 100.....	153.600
Pago y manutencion de la tripulacion.....	80.800
Viveres.....	50.000
Total por un año.....	489.200
Y por dia en números redondos.	1340

	Reales.
Buque misto	
Tonelaje 1600, llevando 2000 de carga y con máquina de 200 caballos, precio de él... 6.000.000	
Interés del capital.....	360.000
Amortizacion 10 por 100.....	420.000
Interés del valor del cargamento de 2000 toneladas á 3200 rs. el valor de una, son 6.400.000 rs.; á 6 por 100....	384.000
Pago y viveres del equipaje..	400.000
Total por año.....	1.564.000
Y por dia en números redondos.	4285

No se incluye el pago de seguros, dando por supuesto que sean iguales por una y otra vía. En cuanto á la cifra de 3200 reales por tonelada de mercancía, es la que ha adoptado tambien la precitada comision holandesa.

Puede venirse á la conclusion de que un buque de vela gasta 1340 rs. por cada dia de navegacion para trasportar 800 toneladas de mercancías, y un buque misto 4285 rs. para trasportar 2000. En esta suma de 4285 rs. no está comprendido el premio del carbon. Es por tanto facil determinar el precio que devenga una tonelada de mercancías en un trascurso dado.

Volvamos á tomar en cuenta el trayecto de Inglaterra á Ceilan por la vía de Suez, y admitamos como duracion media del mismo en toda estacion 45 dias

Para el buque misto y 60 para el buque de vela, y el resultado será que el buque de vela habrá gastado en su travesía de 60 dias 81.600 rs., que repartidos entre 800 toneladas darán el precio de 102 reales por cada una.

Que el buque misto en los 45 dias habrá gastado una suma de 154.400 rs.; pero como ha tenido que servirse de su máquina al menos 10 dias, la cual consume por término medio unas 20 toneladas de carbon cada dia, habrá gastado además 200 toneladas de carbon; y poniendo el precio medio de cada tonelada de este artículo en 100 rs., resulta un gasto adicional de 20.000 rs., y por tanto el gasto completo del viaje del buque misto será de 214.400 rs., lo que hace montar el precio de la tonelada á 107 rs. 20 céntimos, quedando solamente 5 rs. 50 céntimos en ventaja del buque de vela. Aunque en ciertas y determinadas circunstancias fuese esta ventaja aun mayor en favor del referido buque de vela, ¿se podría vacilar? Recibir las mercancías con 15 dias de anticipacion y asegurar la llegada con leve error de dias, ¿no compensa sobradamente la diferencia de algunos pesos, sobre todo cuando se trata de ricos cargamentos, de mercancías tan exquisitas como las de procedencia oriental?

La respuesta mas elocuente á estas preguntas es la de la comision holandesa, que evidencia la necesidad absoluta de esta trasformacion.

Inglaterra lo ha comprendido así hace argo tiempo, y facil es probarlo. En 1841 construyó 1140 buques de vela, midiendo en conjunto 160.000 toneladas, y 48 buques de vapor con 11.500. En 1860 ha construido tan solo 820 buques de vela, reuniendo la misma capacidad de 160.000 toneladas; pero al propio tiempo salian de sus astilleros 200 buques de vapor ó mistos de cabida total de 54.000 toneladas. Esto es, por una parte disminucion en número y aumento en capacidad de las embarcaciones de vela, y por otra aumento de buques de vapor, no solo numérico, sino de tonelaje. Igual progresion ha seguido hasta esta fecha; hoy se contruyen en los astilleros de Inglaterra tantos buques de vapor y mistos como de vela, y no puede dudarse que el espíritu previsor de esta nacion y la perspectiva de la apertura del canal han entrado no poco para esta trasformacion.

Cesamos en estos cálculos numéricos, que habrán sin duda fatigado no poco al lector: nuestro único anhelo es arrojar alguna luz sobre estas cuestiones tan importantes para el comercio y navegacion en general. Concluiremos este estudio con algunas reflexiones de generalidad acerca de los resultados probables de esta grandiosa empresa para continuar la narracion de nuestros acontecimientos hasta Suez.

De una manera incontestable resulta probada la ventaja del Canal de Suez para buques mistos en la gran navegacion que se hace entre Europa, la India y China, y especialmente en Inglaterra; pero no es menor al propio tiempo este interés para las naciones que ocupan el litoral Mediterráneo. España, cuyo tráfico con el extremo Oriente está hoy limitado á las pocas embarcaciones de vela que desde Cádiz y Barcelona trasportan los frutos de nuestro suelo á las Islas Filipinas, parece, en dia no lejano, llamada á aumentar y trasformar su navegacion para aprovechar las ventajas que proporciona la nueva ruta abierta, fundándonos en el axioma que la experien-

cia acredita cada día de que tanto es el tráfico mayor cuanto mas facilidades se le dan, como se ha demostrado con los correos, telégrafos eléctricos y ferro-carriles.

Francia, interesada mas que ninguna otra nacion en utilizar esta via, seguirá ó se anticipará á la Inglaterra en la trasformacion de su marina mercante. Grecia, con su espíritu mercantil y con el carácter emprendedor de sus habitantes, no quedará rezagada. No tienen navegacion ultramarina; pero han invadido todos los puertos del Archipiélago, las costas del Asia menor y los puertos del mar Negro; Constantinopla y Odessa testigos son de ello.

Grecia, país sin produccion y de poca industria, no ofrece un campo bastante vasto para el espíritu levantado de sus hijos, por lo que emigran á centenares y se establecen en otras ciudades. ¿Debe creerse que el día que el Canal de Suez ponga en comunicacion inmediata con el Golfo Pérsico salgan de su país pasando todo el comercio del Oriente solo á algunas leguas de sus puertos? Lo propio sucederá á Italia, cuya poblacion es muy afecta á toda clase de empresas marítimas. Grecia é Italia, centros importantísimos de consumo, y tributarias hoy de las marinas del Norte, irán á surtir directamente al manantial de la produccion. Los azúcares, los cafés, las especias, las maderas exóticas, el marfil, lanas, fierro y otros mil artículos los reciben hoy en su mayor parte por el intermedio de Inglaterra. Debemos suponer que tan completo cambio beneficiará en sumo grado á estos países privados de toda industria; hoy las materias primeras las obtienen á muy subidos precios, y entonces la industria propia verificará y asentará sólidamente la prosperidad de estos pueblos.

Habrá, pues, bajo cualquier aspecto que se considere esta cuestion, beneficios sin cuento para el comercio universal en tiempo y en fletes; habrá tambien con el tiempo suficiente renumeracion para los propietarios, fundadores y accionistas del canal marítimo.

Pero sobre todo lo dicho existe una verdad importante, mucho mas interesante que todos los beneficios pecuniarios y materiales que se pudieran obtener, y que de ser solos ni aun nos dignáramos, segun convicciones profundamente grabadas en nuestro corazon, consagrar, una sola línea de elogio á esta obra por mas que sea galardón del siglo XIX.

Anhelamos que las sociedades humanas alcancen el apogeo de su bienestar físico ó material, porque no hay vuelo posible para el espíritu cuando el cuerpo sufre; cuando se lucha con la miseria; cuando la necesidad llama á nuestras puertas, las facultades intelectuales del hombre, este rayo del Supremo Hacedor, se debilitan, si no se extinguen por completo; y el hombre se asemeja al bruto, cuyo solo y único instinto es la necesidad del alimento. *El bienestar moral* sin duda progresará tambien en todos los países europeos mediterráneos al propio tiempo que el material; y aquel y no este es la verdadera palanca de prosperidad de los pueblos, y lo que les hace grandes, ricos é invencibles. Si el espíritu descende, por mas que la materia suba, no hay mas porvenir para los pueblos que miseria, abyeccion y ruina; y tristes ejemplos contemporáneos nos lo confirman. Por esto aplaudimos todos los esfuerzos que se hacen para estrechar los

vazos entre los pueblos; por esto saludamos con admiracion y simpatía á esos hombres enérgicos y llenos de abnegacion que se han consagrado á la grandiosa obra de que venimos hablando. Por esto la humanidad entera debe entonar cordiales cánticos de alabanza al Altísimo que ha coronado los esfuerzos de esos mismos hombres, y que sin este auxilio hubieran sido absolutamente estériles y se hubieran estrellado en su propia impotencia.

Por esto se puede aquí exclamar: *Gloria in excelsis Deo, et in terra pax hominibus.*

(Se concluirá.)

SESTA SECCION.

DIRECCION GENERAL DE COMUNICACIONES.

Negociado 4.º—Correos.

Para llevar á efecto lo dispuesto por esta Direccion general en circular núm. 99, fecha 24 de diciembre del año último, sobre la correspondencia extranjera con cargo que ha de cobrarse en sellos de comunicaciones y la forma en que ha de figurar en la cuenta de intervencion reciproca, se observarán las disposiciones siguientes:

1.ª Cada Subinspeccion hará cargo á las demós de su clase y á las subalternas, bien propias ó de otra Subinspeccion, á quienes directamente envíe paquete, de toda la correspondencia extranjera, tanto para el casco como para extravagantes, comprendiéndose en las hojas de aviso en los primeros conceptos que en las mismas aparecen como cargos directos á la Administracion que se forman y de ninguna manera en el de extravagantes, el cual queda suprimido, segun la adjunta hoja núm. 131 modificada en este sentido.

Las subalternas á su vez harán cargo á la Subinspeccion ó subalternas á quienes igualmente formen paquete.

Los extractos de estos cargos se remitirán diariamente á esta Direccion general sin que por ningun concepto deje de verificarse.

2.ª Cada hoja de cargo, autorizada por el Subinspector ó subalterno remitente, acompañará al paquete ó paquetes á que hace referencia.

La conformidad de las hojas se sentará en la misma por el Subinspector ó subalterno en el acto de comprobarse la correspondencia que recibe.

Las cartas remitidas directamente por las Administraciones de cambio se anotarán en la hoja de aviso, en el epígrafe *correspondencia del extranjero para clasificar*, cuya operacion ejecutará la Administracion que recibe el cargo.

Los que de esta correspondencia hagan las Administraciones donde se reciben, y con el fin de evitar duplicaciones, se anotarán en hoja en el concepto de *correspondencia del extranjero que no debe clasificarse*.

Los que procedan de correspondencia del extranjero, Puerto-Rico, Cuba y Filipinas, conducida en buques particulares, cuyo sobreporte se abona por la Subinspeccion situada en el punto donde aquellos arriban, se anotarán en la hoja de aviso en el concepto que en la misma aparece sin ser clasificada.

3.ª La correspondencia extranjera cuyos destinatarios han mudado de domicilio se dirigirá directamente á la Administracion donde aquellos se encuentren con la hoja de aviso correspondiente, sen-

tándola en el concepto de *correspondencia que no debe ser clasificada*, ó sea de abono con cargo.

4.ª Las rectificaciones á que pueda haber lugar por equivocaciones en los cargos ó porteo de las cartas, las cuales no deben existir, pues dan á conocer el poco celo é inteligencia del empleado que las comete, se anotarán en el acto por la Administracion que lo recibe en la misma hoja del cargo mal formado en la casilla de *Hallado de mas ó de menos*.

La conformidad de que habla la anterior disposicion producirá todos sus efectos, necesitándose como condicion indispensable para su validez que se dé aviso por el primer correo á la Administracion que cometió la equivocacion al formar el cargo, y por duplicado á esta Direccion general.

5.ª Todas las Subinspecciones, así como las subalternas, reuniendo en una sola suma el valor de cartas del extranjero que importen las diferentes hojas de cargo núm. 131, las anotarán por su orden diariamente en el estado modelo número 136, el que quedará en la Administracion respectiva para formar libro y tener datos para en todo tiempo saber los cargos recibidos. En dicho estado se anotará igualmente el valor de periódicos é impresos franqueados en el mismo día del reino y para el extranjero, cuyas columnas, así como las de aumentos ó bajas que ocurran, sumadas en fin de mes darán los datos necesarios para la formacion del estado mensual núm. 137, en el que se anotará por Administracion y conceptos el total de los cargos de las carpetas núm. 133 hechos por las diferentes Administraciones, incluyendo asimismo la recaudacion por el referido franqueo de periódicos é impresos para el reino y extranjero.

Lo recaudado por las Subinspecciones de Comunicaciones y Subalternas por derecho de apartado figurará en total en el citado estado núm. 137 que forme cada Administracion, en el epígrafe que en el adjunto aparece, acompañando como justificante una relacion de los sujetos que lo componen, segun modelo núm. 1.º La mitad del producto anterior se distribuirá por partes iguales entre los empleados de planta de las Administraciones respectivas, y la otra mitad se invertirá en sellos de comunicaciones que convenientemente inutilizados se acompañarán al estado número 137 que forme cada Administracion, con una nominilla, núm. 2 modelo, de los sujetos á quienes ha correspondido, autorizándose cada cuota con la firma de los interesados y factura clasificada de los sellos que se remiten, segun modelo unido al núm. 2.

7.ª Como la correspondencia extranjera de que trata la circular núm. 99 figura en la cuenta de intervencion reciproca por los difentes conceptos que en la misma aparecen, hay necesidad absoluta de que á ella se acompañen los sellos inutilizados como comprobante de la data, segun relacion núm. 3, cuyo valor, unido al que resulte de la correspondencia cargada á otras Administraciones con arreglo al estado núm. 139 duplicado, que se unirá á dicha cuenta, en el que se comprenderá la de variacion de domicilio en la Península, cuyos pedidos de abono quedan suprimidos, y los abonos concedidos por esta Direccion general por devolucion al extranjero de las cartas cuyos destinatarios mudaron su residencia á aquel punto, no las quieren recibir ó han fallecido, unido al que arrojen las cartas no despachadas por igno-

rarse donde viven los interesados, las cuales estarán en lista dos meses, han de dar precisamente el total valor del cargo de esta correspondencia.

Las cartas francas y de cargo que resulten en lista, y que aparezcan en el estado núm. 137 trascurrido el plazo que se fija en esta disposicion sin haberlas sacado los destinatarios, se remitirán á esta Direccion general con factura clasificada por naciones, su número y valor, debiendo respaldarse cada una con nota que espese haber estado en lista dos meses, que autorizará el Gefe de la dependencia. Si antes de terminar el tiempo señalado se despachara una ó mas cartas, se acompañará en sellos inutilizados su valor á dicha factura á fin de que ó bien en correspondencia ó sellos se justifique el importe de las que se dataron en el estado 137 respectivo en el concepto de cartas en lista: la factura se redactará con arreglo al modelo núm. 4.

8.ª Como por el nuevo sistema de recaudacion que se establece en sellos de comunicaciones no habrá ingresos en las Cajas de las Administraciones económicas, queda suprimida la remision á este centro directivo de la copia de la cuenta de rentas públicas, si bien se efectuará de la del presente trimestre, á la que ha de acompañarse un resumen detallado por presupuestos de los débitos pendientes de realizacion.

Con el fin de llevar á cabo esta medida, remitirá esa Subinspeccion todas las cartas sobrantes, tanto francas como de cargo, cuyos valores de estas últimas resultan en dicha cuenta, para con presencia de ellas expedir las certificaciones de su importe y sirvan de justificantes en la baja de la referida cuenta; teniendo presente que las cartas que resulten en lista en el presente mes de enero han de sujetarse á lo prevenido en la disposicion anterior.

9.ª Las cuentas de intervencion reciproca de que tratan las disposiciones anteriores, han de remitirse con los justificantes que se citan en buen orden, colocando con la debida separacion los correspondientes al cargo y data en carpeta con este lema.

Las Subinspecciones de Comunicaciones, despues de revisar detenidamente la de las subalternas y puesta su conformidad por el auxiliar primero de dicha Subinspeccion, las unirá con la que forme al estado núm. 138, haciendo un paquete bien acondicionado, cerrado y lacrado, que remitirá dentro de los 10 primeros días del mes siguiente en la forma prevenida en circular de esta Direccion general fecha 21 de agosto del año último.

10. Siendo todo lo prevenido referente á una exacta razon de todos los cargos y bajas de la cuenta de intervencion reciproca y la forma en que han de justificarse, esta Direccion general se promete del celo de sus subordinados no pondrán embarazo de ninguna clase á la ejecucion de las disposiciones anteriores, que deberán empezar á regir desde 1.º de febrero próximo.

Del recibo de la presente y de haberla comunicado á las subalternas de ese departamento me dará V.... inmediato aviso.

Dios guarde á V.... muchos años. Madrid 23 de enero de 1870.—El Director general, Venancio Gonzalez.—Sr. Subinspector de Comunicaciones de....

ESTADO MAYOR DE PLAZA.

Fiscalía militar.

Ignorándose el domicilio del paisano don José Domingo Trigo, se le cita por medio de este aviso, para que se presente en el término de ocho días, contados desde la publicación de este anuncio en el *Boletín Oficial*, en esta Fiscalía Militar, sita en la Capitanía General y despacho del señor Coronel Mayor de Plaza, cualquier día de nueve á diez de la mañana con objeto de ser notificado de la providencia recaída en la causa seguida en la Habana, á consecuencia del incendio ocurrido en la calle de la Industria de dicha ciudad.

Madrid 6 de febrero de 1870.—El Ayudante Secretario, Juan Gil García.—V.º B.º—El Coronel Fiscal, Ruiz.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Juzgado de primera instancia del distrito de Palacio.

Sentencia de remate.—En la villa de Madrid, á 27 de enero de 1870, el señor don Pascual Yagüe y Fernandez, Magistrado de Audiencia de fuera de esta capital y Juez de primera instancia del distrito de Palacio de la misma; habiendo visto estos autos, por ante mí el Escribano, dijo:

Resultando que ha sido pedida y despachada ejecución á instancia de don Guillermo Rolland, representado por el Procurador don Ignacio de Santiago, contra los bienes de don Lucas Baron y Solsona por la suma de 2580 escudos que es en deber á aquel en virtud de préstamo que le hizo, segun consta de escritura pública, primera copia, otorgada en 24 de julio de 1869 ante el Notario de esta capital don Pablo de la Lastra, cuya suma se obligó á devolver, estendiéndose al efecto cinco pagarés de 860 escudos cada uno, venciendo el primero el 31 de agosto del 69, el segundo el 30 de setiembre del mismo año, y así sucesivamente; y para la seguridad de dicha suma, estableció hipoteca voluntaria sobre un crédito contra la Sacramental de San Ginés y San Luis de 10.450 escudos que don Vicente Galiana había cedido en favor de don Guillermo Rolland, segun consta de misma escritura:

Resultando que requerido por cédula el deudor al pago, por ignorarse su paradero, á tenor de lo dispuesto en el artículo 955 de la ley de Enjuiciamiento civil, se procedió al embargo del referido crédito, citándole de remate en la propia forma con fecha 31 de diciembre último, sin que se haya opuesto á la ejecución:

Resultando que posteriormente vencieron otros dos plazos á razon de 860 escudos cada uno, pactados en la escritura de que queda hecho mérito, y que á solicitud de la parte actora se amplió la ejecución al importe de los mismos, con sujeción á lo prescrito en el art. 958 de la espresada ley:

Resultando que por la parte actora, y en atención á que había trascurrido el término dentro del cual don Lucas Baron y Solsona podía haberse opuesto á la ejecución despachada, se le acusó la rebeldía, y por providencia de 24 del actual se hubo por acusada, mandándose traer estos autos á la vista, con citación del actor, para dictar sentencia:

Considerando que no habiéndose alegado ni probado por el ejecutado ninguna de las excepciones marcadas en el artículo 963 de la ley de Enjuiciamiento

civil, subsisten en su fuerza y vigor los fundamentos en que se apoya la providencia de 24 de noviembre último:

Vista la ley primera, título 1.º, libro 10 de la Novísima Recopilación, y los artículos 961, 970 y 971 de la mencionada ley de Enjuiciamiento civil,

Fallo: Que debo mandar y mando seguir la ejecución adelante; hacer trance y remate en los bienes embargados, y con su producto íntegro hacer pago al acreedor de la cantidad reclamada; intereses pactados de un 12 por 100 anual desde que cayó en mora hasta que verifique el pago; costas causadas y que se causen, en las cuales condeno al ejecutado. Así por esta mi sentencia lo proveo, mando y firmo.—Pascual Yagüe.—Benito Cepeda.—V.º B.º—Morales y Gutierrez.—El Escribano, Benito Cepeda.

532.

Juzgado de primera instancia del distrito del Centro.

En virtud de providencia del señor Juez de primera instancia del distrito del Centro de esta corte, se cita á don Manuel Gimenez Pullat, vecino que fué de la misma, y cuyo actual paradero se ignora, para que comparezca personalmente en la audiencia de su señoría, sita en el piso bajo de la territorial, el 15 del corriente, á las doce del día, á prestar una declaración en autos ordinarios que contra él sigue don Saturio Santamaría y Blanco, sobre pago de 1450 escudos, réditos legales y las costas.—El Escribano actuario, José María Castells.—534.

Juzgado de primera instancia del distrito de la Latina.

En virtud de providencia del Juzgado de primera instancia del distrito de la Latina de esta capital, refrendada del Escribano del número don Tomás Bande, y para pago de un acreedor, se vende en pública subasta ante dicho Juzgado y el del partido de Alcalá de Henares, 80 carneros, tasados á 6 escudos cada uno, y 269 ovejas á 4 escudos cada una, de la propiedad de don Mariano Rodriguez, y que existen depositadas en don Luciano García, vecino de Algete; para cuyo remate se ha señalado el día 25 de febrero próximo y hora de la una de su tarde; y tendrá efecto en las respectivas salas audiencias de ambos Juzgados de Madrid y Alcalá de Henares.

Madrid 27 de enero de 1870.—Tomás Bande.—531.

Juzgado de primera instancia del partido de Alcalá de Henares.

Don Jacinto Hermúa, Notario del ilustre Colegio del territorio de la Audiencia de Madrid, y Escribano del Juzgado de primera instancia de esta ciudad de Alcalá de Henares.

Doy fé: Que en el incidente de pobreza promovido en este Juzgado y por mi testimonio, á nombre de Laureana Perez, viuda de Jacinto Gismero, y vecina de Pozuelo del Rey, para seguir la tercera de dominio á una casa que fué embargada á su marido, se ha dictado la sentencia del tenor siguiente:

Sentencia.—En la ciudad de Alcalá de Henares, á 31 de enero de 1870; el señor don Juan Manuel Romero, Juez de primera instancia de la misma y su partido; visto este incidente de pobreza promovido por Laureana Perez, viuda de Jacinto Gismero, vecina de la villa de Pozuelo del Rey, representada por el Procurador don Alejandro García Aguado, para seguir la demanda de tercera de dominio

á una casa embargada en el concepto de pertenecer á su marido en la causa que se siguió á este por hurto de tomates:

Resultando que por parte de la citada Laureana Perez se presentó escrito de demanda en este Juzgado, solicitando se declarase corresponderla en propiedad la casa embargada; y por un otrosí se pidió que, previa la informacion que ofreció, se la declarase pobre para continuar las actuaciones sucesivas:

Resultando que comunicado traslado al Promotor fiscal y á los herederos del Jacinto Gismero, lo evacuó el primero sin oposicion; y no habiéndose presentado en el juicio los segundos, fueron declarados en rebeldía, mandando que las diligencias se entendieran con los estrados del Juzgado, y se recibieran los autos á prueba, por término de diez días comunes á las partes, que despues fué prorogado el término por otros diez días:

Considerando que de la justificación practicada por la demandante aparece que no disfruta renta, pensión ni utilidad fija de ninguna especie, ni mas bienes que la casa objeto de la tercera interpuesta, y que de la certificación expedida por el Secretario del Ayuntamiento de Pozuelo del Rey resulta que paga 2 escudos 168 milésimas por contribucion anual de la relacionada casa:

Vistos los artículos 179, 180, 181 y 182 de la ley de Enjuiciamiento civil,

Su Señoría, por ante mí el Escribano, dijo: Que debe declarar y declara pobre para litigar á Laureana Perez, con derecho á usar del papel sellado correspondiente; á que se la defienda sin retribucion y á gozar de los demas beneficios que la ley dispensa á los de su clase. Así por esta sentencia, definitivamente juzgando, que además de notificarse en estrados y de anunciarse en los sitios públicos de costumbre, se insertará en el *Boletín Oficial* de la provincia, lo proveyó, mandó y firma dicho señor Juez, de que doy fé.—Juan Manuel Romero.—Jacinto Hermúa.

Y para que conste y tenga efecto su insercion en el *Boletín Oficial* de la provincia, en conformidad á lo dispuesto en el art. 1190 de la ley de Enjuiciamiento civil, pongo el presente que signo y firmo en Alcalá de Henares á 1.º de febrero de 1870.—Jacinto Hermúa.

Juzgado de primera instancia del partido de Navalcarnero.

En virtud del presente se cita, llama y emplaza por término de treinta días á Mariano Montoya y Campos y á su hijo Juan José Montoya Gonzalez, naturales y vecinos de Madrid, para que dentro de dicho término comparezcan en este Juzgado á la práctica de cierta diligencia en la causa que se le sigue por hurto; bajo apercibimiento que de no comparecer se seguirá aquella en su ausencia y rebeldía parándoles el perjuicio que haya lugar.

Dado en Navalcarnero á 3 de febrero de 1870.—Ramon Cano Manuel.—Por su mandado, Ramon Sanchez de Ocaña.

AYUNTAMIENTOS.

Alcaldía popular de Chinchon.

Para proceder en la villa de Chinchon á la formación del apéndice al amillaramiento que ha de servir de base al repartimiento de la contribucion territorial del próximo año económico de 1870 á 1871, todos los propietarios, colonos, ganaderos y los administradores de hacendados forasteros que hayan sufrido alteraciones en sus haciendas, presentarán relaciones

juradas en la Secretaría del Ayuntamiento popular de la misma, en el preciso término de treinta días, á contar desde esta fecha, pasados los cuales no se admitirá ninguna, parándoles el perjuicio que haya lugar.

Chinchon 3 de febrero de 1870.—El Alcalde Presidente, Prepedigno Ortiz de Zárate.

Alcaldía popular de Valdelaguna.

Se halla vacante la plaza de Médico Cirujano titular de esta villa de Valdelaguna, en el partido judicial de Chinchon, del que dista una legua corta y seis de la capital, dotada con 160 escudos, pagados por trimestres del fondo municipal, por la asistencia á treinta familias pobres, con mas los ajustes particulares con el resto de la poblacion, la que se compone de 130 vecinos; la poblacion es sana y con buenas y abundantes aguas, quedando tambien á favor del facultativo los partos, golpes de mano airada y enfermedades secretas.

Lo que se anuncia al público para que los aspirantes puedan dirigir sus solicitudes documentadas al señor Alcalde en término de veinte días.

Valdelaguna 3 de febrero de 1870.—El Alcalde popular, Alejandro Higuera y Hernandez.

Alcaldía popular de Boalo.

De orden del señor Juez de primera instancia del partido, se vende en pública subasta medio linar en los linares de Mataelpino, perteneciente á este distrito, retasado en 221 escudos, de la propiedad de Agapita Hernan, vecina de dicho pueblo. Y para su remate se ha señalado el día 24 del actual, á las diez de su mañana, en la casa consistorial de este pueblo, no admitiéndose postura que no cubra el importe de las dos terceras partes de su tasacion.

Distrito municipal del Boalo 4 de febrero de 1870.—P. O. del Alcalde.—Pedro Ibañez, Secretario.

Se hallan espuestas al público por término de ocho días en la Secretaría municipal de este distrito las cuentas municipales pertenecientes al año económico de 1868-69, para oír reclamaciones.

Boalo 4 de febrero de 1870.—P. O.—Pedro Ibañez, Secretario.

ANUNCIOS.

DIRECCION GENERAL DEL PATRIMONIO QUE FUE DE LA CORONA.

Por acuerdo de esta Direccion general, se saca nuevamente á pública y doble subasta el arrendamiento del quinto de Titulcia, dividido en dos partes, en concepto de pasto y labor y con los aprovechamientos de la retama, esparto y caza, cuyo acto tendrá lugar simultáneamente en este centro directivo y en la Administracion del Patrimonio que fué de la Corona en Aranjuez, el día 15 del corriente mes, á la una de su tarde. El pliego de condiciones se hallará de manifiesto en ambos puntos á los licitadores que quieran tomar parte en la subasta.

Madrid 5 de febrero de 1870.—El Director general, Manuel Ortiz de Pinedo.

Editor, D. Juan Antonio Garcia

Imp. del mismo Corredera Baja de S. Pablo 27. MADRID: 4870.