

SALE TODOS LOS DIAS.

Se suscribe en Madrid en el Despacho de la Imprenta Nacional, y en las provincias en todas las Administraciones de Correos.



PRECIOS DE SUSCRIPCION.

MADRID: 260, un año: 180, medio: 65, tres meses: 22, un mes. EN LAS PROVINCIAS respectivamente, 360—180—90. CANARIAS Y BALEARES, 400—200—100. INDIA, 440—220—110.

# GACETA DE MADRID.

N.º 3277.

LUNES 11 DE SETIEMBRE DE 1843.

Diez Cuartos.

## PARTE OFICIAL.

S. M. la REINA y su augusta Hermana la Serenísima Señora Infanta Doña María Luisa Fernanda continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

### PRIMERA SECRETARIA DE ESTADO Y DEL DESPACHO.

Al Gobierno provisional.—Son de tal interes, gravedad y delicadeza los negocios peculiares al ministerio de Estado, que para evitar las consecuencias de un desacierto y los trascendentales daños de una resolucion ligera ó poco preparada, el Gobierno ha cuidado desde tiempos muy remotos de nombrar cierto número de personas distinguidas en ilustracion y prudencia, para que con su dictámen y noticias prácticas pudiese el Ministro despachar recta y acertadamente. Las alteraciones que sufrió la organizacion pública del Gobierno en época reciente le privaron de los altos cuerpos consultivos, precisamente cuando las cuestiones exteriores requerian un particular estudio, y sin igual vigilancia la conservacion de los derechos é intereses españoles en el extranjero.

Privado de este auxilio el ministerio de Estado, sus oficiales, ademas del trabajo de instruir los expedientes, tuvieron el de dar dictámen, que por razonado y prudente que sea, las mas veces carece de toda la fuerza necesaria para formar la conviccion positiva del Ministro.

De aqui ha nacido que, ó se demorasen los negocios, ó llevasen las resoluciones cierto carácter de indecision que les es perjudicial.

El Gobierno ha preparado en años anteriores diferentes proyectos de ley para el restablecimiento del Consejo de Estado ú otro cuerpo de la misma índole consultiva; pero ocupada la atencion de las Cortes en cuestiones siempre urgentes, no han podido presentarse á la discusion los referidos trabajos. Entretanto la alteracion natural, y la que por efecto de circunstancias ocurre en el personal del ministerio de Estado, hacen cada dia mas precisa la creacion de una junta auxiliar, que aunque sea interinamente y hasta tanto que las Cortes resuelvan de un modo definitivo, subsane los inconvenientes que quedan indicados.

Por estas razones el que suscribe tiene la honra de proponer á la aprobacion del Gobierno provisional del Reino el adjunto decreto. Madrid 10 de Setiembre de 1843.—Joaquin de Frias.

El Gobierno provisional del Reino, á nombre de S. M. Doña Isabel II, ha tenido á bien decretar:

1.º Se crea una junta consultiva del ministerio de

Estado, compuesta de un presidente, cuatro vocales y un secretario sin voto, los cuales se nombrarán entre las personas que hayan servido distinguidamente en las diversas categorías de la carrera diplomática por su ilustracion, prudencia y conocimientos prácticos, exceptuándose uno que será nombrado entre los funcionarios del ministerio de Hacienda, para que con sus noticias en materia de leyes de aduanas y aranceles pueda contribuir al acierto de los acuerdos de la junta en las reclamaciones comerciales.

2.º Estos individuos disfrutará una gratificación de 10 rs. mensuales, ademas del haber que tuvieren como cesantes. La gratificación se satisfará por la pagaduría de Estado con cargo por ahora al fondo de imprevistos.

3.º Será atribucion de la junta consultiva del ministerio de Estado instruir y dar dictámen al Ministro del ramo en los negocios que la remitiere sobre política, comercio, tratados de todas especies, ó proyectos de ellos, límites, reclamaciones de presas, franquicias y otros que ocurriesen.

4.º Estas disposiciones tendran un carácter meramente interino y dependiente de lo que definitivamente resuelvan las Cortes.—Joaquin María Lopez, Presidente.—Madrid 10 de Setiembre de 1843.—El Ministro interino de Estado, Joaquin de Frias.

El Gobierno provisional, en nombre de la Reina Doña Isabel II, ha tenido á bien nombrar presidente de la junta consultiva del ministerio de Estado, creada por decreto de hoy, al duque de Frias, embajador de S. M. y Ministro que fue de Estado; vocales á D. Mauricio Carlos de Onis, Ministro que fue de Estado; D. Mariano de Carnerero, ministro plenipotenciario de S. M. en Berna; Don Juan Gutierrez de la Concha, encargado de Negocios, cesante; D. Francisco de Bartolomé y Colomo, intendente de primera clase y vocal que fue de la junta consultiva de Aduanas y Aranceles, y secretario á D. Francisco María Marin, oficial cesante del ministerio de Estado.—Joaquin María Lopez, Presidente.—Madrid 10 de Setiembre de 1843.—El Ministro interino de Estado, Joaquin de Frias.

Para reemplazar á D. Mariano de Carnerero como ministro plenipotenciario de S. M. en Berna, el Gobierno provisional ha tenido á bien nombrar á D. Luis Lopez de la Torre Aillon, antiguo oficial en el ministerio de Estado y secretario de embajada en Paris; y para la plaza de vocal que este desempeñaba en la junta de exámen y liquidacion de créditos procedentes de tratados, á D. Angel Calderon de la Barca, ministro plenipotenciario cesante.

### MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

El Gobierno provisional, en nombre de S. M. la Reina Doña Isabel II, ha tenido á bien admitir á D. Eugenio Moreno Lopez la renuncia que ha hecho de la plaza de fiscal de la audiencia territorial de Madrid para la que estaba nombrado.

El Gobierno provisional, en nombre de S. M. la Reina Doña Isabel II, por decretos de 3 de este mes se ha servido nombrar á D. Valentin Garralda, juez de primera instancia de Madrid, para una plaza de magistrado de la audiencia territorial de Zaragoza, y trasladar á D. Antonio Marquez Osorio, magistrado de la de Canarias, á instancia suya, á igual plaza en la de Granada.

Por decreto de fecha 6 ha accedido también á la permuta que de las suyas respectivas han solicitado los magistrados D. José Cano Manuel y D. José Tormo y Garaigorta, nombrando al primero para la audiencia de Albacete, y al segundo para la de Burgos.

Por decretos de 8 se ha servido igualmente nombrar magistrados de la de Cáceres á D. Joaquin de Roncali, juez que ha sido de Villalon y de Priego; á D. Rafael Gordillo y Ariza, que lo fue de Torrox; y en comision á D. José Lacombe, que en iguales términos sirvió una de las fiscalías de la audiencia de Albacete: nombrar fiscal de esta á D. Luis Hilario Castroverde, que lo es del juzgado privativo de alabarderos; y acceder á la instancia de D. Pelegrin José Saavedra, magistrado de la audiencia de Cáceres, nombrándole para igual plaza en la de la Coruña.

Finalmente, por decretos expedidos con fecha 9 del actual ha tenido á bien nombrar á D. Mariano Collantes, auditor cesante del undécimo distrito militar, para la regencia de la audiencia territorial de Burgos; y á D. Fernando Madoz, intendente y gefe político cesante, para la plaza de fiscal de la de Madrid, que resulta vacante por renuncia de D. Eugenio Moreno Lopez.

El Gobierno provisional, en nombre de S. M. la Reina Doña Isabel II, por resolucion de 5 de este mes ha tenido á bien nombrar para el juzgado de primera instancia de Madrid, que resulta vacante por promocion de D. Valentin Garralda, á D. José Sirvent y Bonifacio, abogado del colegio de esta corte y actual síndico de su ayuntamiento.

Por otras de fecha 6 se ha servido mandar que cesen D. Rafael Gay Fernandez en el desempeño del de Colmenar Viejo, y D. Eugenio del Conde en el

## FOLLETON.

ARISTOFANES.

La comedia política y religiosa en Atenas (1).

“Lloraba por vosotros, dice Pistetero á las aves, por vosotros que en los primeros tiempos erais Reyes.—Nosotros Reyes! responde la asamblea. ¿Reyes de qué?—Reyes de todo lo que existe, de mí, de mi compañero que aquí veis, de Júpiter mismo, porque vosotros sois mas antiguos que Saturno y que los titanes y que la tierra.—¿Que la tierra?—Sí, que la tierra.—Jamás lo habiamos oido decir.—Ya lo creo; ignorantes y descuidadas como sois, ni siquiera habeis leído á Esopo que dice que la alondra existió antes que todas las cosas, antes que la misma tierra &c.” Por estas razones y otros datos tomados de la historia, Pistetero prueba perfectamente la legitimidad de las aves, y en su consecuencia las exhorta á edificar en sus dominios aereos una ciudad grande como

Babilonia. “Cuando esté construida, les dice, intimareis á Júpiter que os restituya el poder que ha usurpado; si rehusa hacerlo le declarareis una guerra sagrada, y le impedireis que atraviese en adelante vuestro país para ir á corromper las esposas de los hombres, como corrompió á Alcmeon, Semele y tantas otras. En cuanto á los hombres, si entre ellos hubiere algunos que no reconozcan vuestros derechos, destacareis contra ellos algunas legiones de gorriones que coman los granos en sus campos despues de hecha la siembra. ¡Que vayan entonces á pedir trigo á Ceres! Pero á los que se convirtieran á vuestro culto los enriquecereis, y si las langostas destruyen sus viñas ó los mosquitos sus higueras, un batallon de mochuelos y tordos les librará de aquellos enemigos. No estarán obligados á construir templos de marmol; el templo de las aves será un bosque de olivos: no habrá que hacer peregrinaciones á Delfos ó al Oasis de Ammon; bastará ofrecer á las aves bajo los árboles un poco de cebada ó de trigo en la mano....”

Este plan parece admirable al pueblo alado y le colma de gozo: la grande empresa queda adoptada por aclamacion. El coro inaugura la nueva religion con un himno cómico, en que se invoca la cosmogonia oriental como prueba y justificación de la preeminencia de las aves sobre los dioses. Es aquella una teología sacada de las mas antiguas tradiciones sacerdotales, pero ridiculizada y sembrada de alusiones y burlonadas, es una

caricatura de alto estilo ditiámbico, una parodia que pasa sin cesar de la gravedad á la farsa, y que recorre hasta los mas opuestos extremos de la imaginación.

“O vosotros, hombres que vivís en las tinieblas, raza efímera como las hojas de los árboles, existencias agonizantes, simulacros de barro, sombras pasajeras, seres de un día y sin alas, mortales miserables y tan fugitivos como un sueño, escuchad atentamente las palabras que vamos á dirigirlos nosotros los inmortales, nosotros los vivientes en la eternidad; nosotros que reinamos en los aires, que no envejecemos, y que nos ocupamos de las cosas impercederas y eternas, á fin de que instruidos por nosotros acerca de los verdaderos sentimientos superiores, acerca de la naturaleza de las aves, de los dioses, de los rios del Erebo y del Caos, podais en adelante despreciar altamente á Pródico y á su filosofía.

“En el principio existian el caos y la noche, y el sombrío Erebo y el vasto Tartaro; pero la tierra no existia, ni el aire, ni el cielo. En el inmenso seno del Erebo la noche de negras alas puso desde el principio un huevo sin germen, del cual en la serie de los tiempos salió el Amor, radiante con sus alas de oro, y rápido como los torbellinos de las tempestades. Este, uniéndose á su vez en la inmensa noche del Tartaro al caos alado, engendró hijos que fueron nuestra raza, y que hicieron luego á la luz. Los dioses no existieron hasta que

(1) Véase el núm. 3274.

de San Martín de Valdeiglesias, que servía interinamente durante la causa del propietario.

Por otras de 7 se ha servido asimismo mandar que D. Benito Calero de Cáceres cese en el desempeño del juzgado de primera instancia de Valladolid, y nombrar para él á D. Francisco Nard, juez que es de la Mota del Marques.

Y finalmente, por resoluciones de fecha 8 ha tenido á bien nombrar interinamente para el juzgado de Logroño á D. Pedro Espinosa, que sirve en la actualidad el de Miranda de Ebro; y para este último, también interinamente, á D. Roque Reñaga, juez de Cervera del Río Alhama.

## PARTE NO OFICIAL.

### NOTICIAS EXTRANJERAS.

#### HUNGRIA.

Presburgo 21 de Agosto.

Continúa nuestra Dieta general ocupándose del nuevo código penal. Sus dos últimas sesiones, que son la 41 y 42 de la legislación, han sido notables por dos votaciones de la mas alta importancia. La Dieta ha aprobado casi por unanimidad una enmienda que en materia criminal somete á los eclesiásticos de todas las comuniones cristianas á los tribunales ordinarios, y ha desaprobado por una gran mayoría la pena capital. Una comisión está encargada de proponer las penas que podrá reemplazarla. (Debats.)

#### FRANCIA.

Paris 3 de Setiembre.

El *Messenger* publica los siguientes pormenores acerca de la memorable venida á Francia de la Reina Victoria:

S. M. la Reina de Inglaterra ha dado vista á Treport á las cinco de la tarde de ayer. El tiempo estaba hermoso, y una inmensa población cubría el muelle y todo el tránsito hasta el palacio de Eu.

Al primer cañonazo disparado por las vigías, SS. MM. y toda la familia Real salieron de palacio para Treport.

S. M. la Reina de los franceses, S. M. la Reina de los belgas y las Princesas esperaron en el muelle. El Rey se embarcó en la falúa Real con sus dos hijos los duques de Aumale y de Montpensier, acompañándose lord Cowley, embajador de Inglaterra, los Ministros de Negocios extranjeros y de la Marina y de sus ayudantes de campo, dirigiéndose hacia el buque que conducía á la Reina Victoria.

El Rey subió al yacht de la Reina, seguido de los Príncipes, de lord Cowley y de sus Ministros.

S. M. la Reina de Inglaterra y el Príncipe Alberto pasaron en seguida con el Rey á la falúa que trasladó hasta el embarcadero á los augustos viajeros.

En el extremo de la escalera del muelle estaba S. M. la Reina de los franceses rodeada de toda su familia, del mariscal Sebastiani y los demás de su comitiva, en donde recibió á los ilustres huéspedes que el Rey la presentaba.

En este instante las tropas, al mando del coronel de Chabannes, que estaban formadas en batalla dando el frente al mar, dieron por tres veces el grito de: viva el Rey!

La banda de música tocó el *God save the Queen*.

Habiase preparado una tienda, en donde SS. MM. y AA. descansaron por unos instantes, y en donde se reunieron con SS. MM. los Lores Aberdeen y Liverpool que habian sido conducidos con los Ministros por otra falúa.

La comitiva se puso en marcha en carretelas.

En la primera, tirada por ocho caballos, iban el Rey, las tres Reinas, el Príncipe Alberto y las Princesas de la familia Real.

Los Príncipes acompañaban á caballo.

Los escuadrones del primer regimiento de carabineros componían la escolta. Una numerosísima concurrencia cubría ambos lados del camino, llenando el aire con estrepitosas y regocijadas aclamaciones.

Eran las siete de la tarde cuando la comitiva, despues de haberse paseado por el parque, entró en el patio del palacio, en donde estaban formadas en batalla la Guardia nacional, la infantería de línea y el regimiento de carabineros.

A los reiterados gritos de "viva el Rey, viva la Reina de Inglaterra", despedidos por la inmensa muchedumbre, á los cuales la banda militar unía el *God save the Queen*, el Rey se presentó en el balcon, llevando por la mano á la Reina de Inglaterra.

A esta vista las aclamaciones redoblaron en todas partes. No es fácil describir el efecto causado por un espectáculo tan imponente, y la profunda impresion que este hermoso día ha causado en todos los ánimos. (Const.)

A los pormenores que sobre el desembarco de la Reina de Inglaterra hemos copiado del *Messenger*, debemos añadir los siguientes:

La Reina Victoria no ha desembarcado en Cherburgo, y solo se detuvo media hora á la vista de la rada de aquella pequeña ciudad. El Príncipe de Joinville ha sido enviado por el Rey para salir á su encuentro. La Reina se habia separado de su escolta, y se aprovechó de la velocidad de su hermoso buque para llegar á la rada de Treport antes que su escuadra.

Cuando la falúa que conducía al Rey de los franceses atracó al yacht *Real Victoria and Albert*, que se habia puesto al paró hacia unos instantes, y enarbolado el pabellon de Francia en el palo de mesana, el Rey subió á bordo del yacht, en cuya cubierta le estaba esperando la Reina, adelantándose á recibirle S. M. hasta el extremo de la escala. El Rey la abrazó con efusion, y estrechó cordialmente la mano del Príncipe Alberto. En aquel instante los buques estacionados en la rada hicieron varias descargas. El Príncipe de Joinville, el duque de Aumale, el de Montpensier, el Príncipe de Sajonia-Coburgo, el Ministro de Negocios extranjeros, lord Aberdeen, el embajador de Inglaterra, el conde de Sainte-Aulaire, el mariscal Sebastiani y los ayudantes de campo del Rey asistieron á esta primera entrevista entre el Rey y S. M. B. á bordo del yacht Real.

Durante la entrevista sobre la cubierta del barco de vapor, habiendo visto la Reina de Inglaterra á Mr. Guizot, Ministro de Negocios extranjeros, se acercó á él y le dijo con amable sonrisa: Mucho me complace en veros aquí. Con igual amabilidad ha recibido S. M. á los personajes que acompañaban al Rey.

En seguida el Rey se brindó á conducir á la Reina á tierra en la falúa en que habia venido, y habiendo S. M. aceptado la oferta, el Rey la presentó su mano y salió del yacht Real. En el acto la falúa izó el Real estandarte ingles. El Rey, la Reina, el Príncipe Alberto y los Príncipes iban en la falúa, en la que el Ministro de Marina debió ocupar su puesto.

A las ocho de la noche un gran banquete reunió en la mesa de SS. MM. á todos los que habian sido convidados. La mesa se componia de 60 cubiertos. La Reina de Inglaterra se sentó á la derecha del Rey, y á su derecha estaba el Príncipe de Joinville. A la izquierda del Rey estaba la Reina de los belgas, teniendo á la izquierda al duque de Montpensier y á la Princesa de Sajonia-Coburgo-Gotha. La Reina de los franceses tenia á su derecha al Príncipe Alberto, á la Princesa Adelaide, al duque de Aumale, y á su izquierda al Príncipe Augusto de Sajonia-Coburgo y la Princesa de Joinville. El Rey, los Príncipes y el Príncipe Alberto estaban vestidos de frac. El Príncipe Alberto llevaba las insignias de la orden de la Jarretera. Lord Aberdeen estaba sentado al lado de la Princesa de Sajonia-Coburgo, lord Cowley al del Príncipe de Joinville y lady Cowley al del duque de Aumale. El Ministro de Negocios extranjeros, los Ministros de Marina y de Hacienda, el mariscal Sebastiani, el conde de Sainte-Aulaire, lord Liverpool, el conde de Montalivet, el conde Rohan-Chabot y las damas de S. M. la Reina de Inglaterra ocupaban los asientos mas cercanos á SS. MM. Las músicas de cámara y la de los regimientos de la guarnicion han tocado brillantes sinfonías durante la comita.

A las diez se retiraron SS. SS. á sus habitaciones.

Al anochecer la escuadra que ha escoltado á S. M. B. ha llegado á la vista de Treport, en donde permanecerá anclada todo el tiempo que S. M. resida en Francia. (Id.)

El *Morning-Herald* se expresa en los términos siguientes acerca del peligro que ha corrido el Rey Luis Felipe en el puente del canal de Treport:

Si el coche donde iba la familia Real hubiera caido en el canal, difícil es prever cuáles hubieran sido las consecuencias, pues el canal tiene 25 pies de profundidad, y contenia en aquel momento por lo menos 10 pies de agua. El Rey, con la presencia de ánimo que nunca le abandona, en tanto que el cochero pugnaba por contener los caballos, se apoderó del tierno conde de Paris y le puso en los brazos de una aldeana que por acaso se hallaba en aquel sitio. La Reina se desmayó, y la duquesa de Orleans, á quien este accidente renovó en su

memoria la catástrofe del año anterior, estuvo vivamente afectada. A la mañana siguiente la familia Real y las autoridades civiles y militares se trasladaron á la iglesia de Eu para dar gracias á Dios por haber preservado los días de SS. MM.

(Debats.)

Escriben de Strasburgo con fecha del 1º:

Mr. Thiers y su esposa han llegado á esta procedentes de Suiza. Se han alojado en la fonda de la Ville de Paris, y mañana salen en el vapor para Manheim. (Id.)

Se lee en el *Courrier de Lyon* del 2 de Setiembre:

Ayer han empezado las grandes maniobras del campo de Lyon en una dilatada llanura preparada á este fin hace tiempo, situada en las orillas del Ródano en frente de Miridel.

Habiendo salido las tropas del campamento á la nueve y media, llegaron á las diez y media al terreno, y á poco empezaron las evoluciones y el ejercicio de fuego.

El día estaba sereno: gracias al viento Norte que corría en esta vasta llanura, y que mitigaba la fuerza de un sol ardiente, los soldados han padecido menos por efecto del calor que en los días anteriores.

Las tropas que han maniobrado se componian de dos brigadas de infantería y dos medias baterías de artillería: la caballería no asistió, circunstancia que no ha llenado los deseos de infinidad de curiosos que habian concurrido á presenciar las maniobras. (Const.)

Acaba de fundarse en Inglaterra una escuela con el objeto exclusivo de formar mecánicos conductores de las locomotrices. Los alumnos deberán ocuparse por espacio de dos años en construir ó en ver cómo se construyen las máquinas, en estudiar la teoría del vapor, aplicándola á los conocimientos que hayan adquirido dirigiendo las locomotrices por espacio de algunos meses bajo la direccion de un conductor experimentado. Cuando hayan dado bastantes pruebas de suficiencia y presencia de ánimo, y cuando hayan probado hallarse con los conocimientos necesarios para reparar en el acto cualquiera descomposicion repentina de una máquina, entonces se le expedirá un certificado, con el cual pueda presentarse á las compañías para ser empleado.

El establecimiento de una escuela de esta especie seria muy útil en Francia, en donde tanta falta hace. (Comm.)

Escriben de Andrinópolis con fecha 10 de Agosto:

Continúa el movimiento de las tropas, lo cual infunde una gran actividad en la ciudad y en las cercanías. Estos días han llegado algunos batallones de infantería, que en todos componen una fuerza de 40 hombres, y todavía se espera la llegada de otros. (Id.)

Con el epigrafe de la Reina de Inglaterra y la Constitución inglesa, el *Droit* hace hoy algunas aclaraciones sobre una cuestion que ha suscitado hoy una polémica entre algunos de nuestros periódicos. ¿Puede venir la Reina á Francia sin estar autorizada por el Parlamento?

En el momento en que la Reina de Inglaterra va á emprender un viaje á Francia que llama la atencion pública, conviene, dice el *Droit*, publicar las medidas adoptadas por la Constitución inglesa para la seguridad de la persona Real. El heredero de la corona inglesa está adicto al territorio ingles; es una propiedad de la nacion que vigila incesantemente por su seguridad.

Esta es la razon por qué no puede viajar en el exterior, ni dejar el país sin un bill del Parlamento, que al mismo tiempo cuida de nombrar el Regente; pero el Rey, si puede salir de Inglaterra y viajar en país extranjero con tal que le acompañen dos Ministros encargados de refrendar todas sus determinaciones, siendo ellos los responsables y siendo de su cargo la ejecucion de ellas bajo el punto de vista constitucional. Esta última disposicion se funda en el principio por el cual se declara el ejercicio del poder Real ligado á la persona del Soberano, y que quiere que este poder pueda constitucionalmente ser ejercido en todo tiempo y lugar.

Durante el viaje del Soberano, los Ministros que le acompañan estan encargados de tomar todas las medidas necesarias para su seguridad; y si le sucediese alguna desgracia que no provenga de una fuerza superior, deben ser acusados y juzgados como reos de alta traicion.

Esta disposicion puede aplicarse igualmente á los Ministros no presentes, los cuales deben responder ante el Parlamento si han consentido que el Soberano emprendiese un viaje

el Amor hubo mezclado todos los elementos: de esta mezcla nacieron el cielo, el Océano, la tierra y la raza inmortal de las dichosas divinidades. Nosotros somos por consiguiente mas antiguos que ellas: nosotros somos los que señalamos las estaciones; la grulla, cuando con rápido vuelo se dirige hacia el Africa, os advierte que ha llegado el tiempo de sembrar: la venida del milano os anuncia la primavera y la época del esquilero: la golondrina os previene que es necesario vender vuestras capas y comprar trajes de verano. Nosotros valemos por todos los oráculos de Ammon y de Delfos: vosotros examináis los agujeros, es decir, consultáis á las aves antes de emprender un negocio, antes de celebrar contratos ó matrimonios. Adoptadnos pues por dioses, y seremos para vosotros musas profetisas en todas las estaciones: no iremos lejos de vosotros á sentarnos alla arriba magestuosamente medidos en las nubes, como hace Júpiter; nos quedaremos aqui, y os daremos á vosotros, y á vuestros hijos, y á los hijos de vuestros hijos la salud, la felicidad, la vida, la paz, la juventud, la risa, los bailes, los banquetes y todo lo que hay mas delicioso; os llenareis de bienes hasta lo infinito, hasta que no queráis mas; tanto os habeis de enriquecer todos con nosotros....

Así es como los cisnes—tio, tio, tio, tio, tio, tio, tiotix—mezclando sus voces y haciendo resonar sus alas cantaban en honor de Apolo,—tio, tio, tio, tiotix—tranquilos

sobre las riberas del Ebro—tio, tio, tio, tiotix.—Su canto se eleva hasta las nubes aéreas; las diversas tribus de animales silvestres quedan pasmadas de sorpresa; el aire deja caer los vientos, y el furor de las olas se concluye;—toto toto toto tiotix.—El Olimpo entero responde; los dioses se admiran, las gracias y las musas del cielo, celosas sin duda, repiten tristemente la melodía de los cisnes:—tio, tio, tio, tiotix."

Nada mejor, nada mas delicioso que tener alas; porque sin necesidad de ir á buscar mas lejos la demostracion, si uno de vosotros, espectadores, tuviese alas, podría si se sintiera fatigado por el hambre ó si la comedia no le divertiese, volar á su casa, comer y despues volver á su asiento &c.

Así pues todo está arreglado; la gente volátil ha encontrado sus títulos que parecian perdidos en la noche de los tiempos: ha recobrado sus derechos imprescriptibles. Cuando en los tiempos antiguos se trataba de construir una ciudad, era preciso consagrarla á algun dios; pero ya no se quiere ni á Minerva ni á ningun otro habitante del Olimpo: es preciso consagrarla á una ave: un gallo joven será el patron de la ciudad. También era preciso en tales casos ofrecer un sacrificio en general á todos los dioses: pues bien, Vesta será reemplazada por el milano, Neptuno por el gavilán, Apolo por el cisne, Baco por el pinzon, Latona por la codorniz, Cibeles por el avestruz &c., sustituciones que se motivan en la pieza

por medio de alusiones y equívocos. El nombre de la ciudad será *Nepheleococcygia*, la ciudad de los cuclillos en las nubes. Allí es, dice el poeta en un paréntesis, donde estan situadas las inmensas propiedades de Teagenes y de Eschines", dos habladores de Atenas que ponderaban la riqueza de posesiones que no tenían: "allí estan también situados aquellos campos en que los matones del Olimpo se vanaglorian de haber aniquilado á los gigantes hijos de la tierra." Durante todas estas ceremonias litúrgicas se prosigue y se concluye la construccion de la ciudad.

Esta es como una de las páginas mas burlescas de Callot. Treinta mil grullas del Africa han tragado piedras, y vienen á echar los cimientos; 100 cigüeñas han fabricado ladrillos; las aves acuáticas suben agua; las gurgas de largos pies preparan la argamasa en los cubos; las golondrinas hacen de albañiles. Apenas está acabada la ciudad cuando ya vienen poetas con sus odas, adivinos con sus oráculos, geómetras con la regla para alinear las calles, empleados de policía con decretos, pregoneros con leyes sobre pesos y medidas; en una palabra, todas las plagas que trae consigo la civilizacion invaden el moderno establecimiento. Pistetero echa toda aquella gente fuera á garrotazos, no se ha hecho una revolucion tan grande para volver al antiguo régimen.

Otra clase de intrigantes se presenta ademas, y son aque-

imprudente: así es que siempre bajo su responsabilidad es como viajan el Rey y la Reina.

Los honores que deben tributarse á los Soberanos extranjeros en los países donde viajan oficialmente están arreglados de una manera casi uniforme en toda la Europa. Son en un todo semejantes á los que deben recibir el mismo Gele del Estado, y en las ceremonias públicas los Soberanos deben ocupar el puesto de honor.

Desde los decretos orgánicos del imperio acerca de este punto, las cuestiones de ceremonia se han arreglado á ellos en Francia.

La Reina Victoria tiene ahora 24 años y tres meses: contrajo matrimonio el 10 de Febrero de 1840 con el Príncipe Alberto de Sajonia Coburgo-Gotha, el cual recibió carta de naturalización por una acta anterior del Parlamento.

Sabido es que la esposa del Rey cuando es Princesa de sangre Real lleva el título de Reina de Inglaterra; y no así el esposo de la Reina, que jamás se titula Rey de Inglaterra. (Idem.)

## MADRID 10 DE SETIEMBRE.

Con razón habíamos previsto que se presentarían dificultades para llevar á efecto el gran pensamiento de la reconciliación entre los amantes de la libertad y el olvido de los errores cometidos por los antiguos bandos; pero ahora como antes estamos seguros de que esas dificultades no son insuperables, y que cederán fácilmente ante la buena fe y el recio empuje que deben hacer todos los amantes de la situación.

Tenemos una bandera común que defender y un punto céntrico á que dirigir nuestros comunes esfuerzos, y facilita en gran manera el éxito, la igualdad del objeto que todos nos proponemos. Poco debe importarnos que unos cuantos se separen de nuestra comunión, y menos aun que se procure introducir la desunión entre los partidarios de las prácticas parlamentarias: la Constitución de 1837, el Trono de Doña Isabel II mayor de edad y el programa del Ministerio Lopez es el punto céntrico adonde deben encaminarse nuestros trabajos en bien del país adonde debemos marchar unidos y compactos, sin volver la vista atrás, sin oír los clamores que lanzan los que se oponen al triunfo de tan bella causa.

El país en su inmensa mayoría la ha abrazado, y la victoria no puede abandonarle: el número de personas que le contradicen es insignificante á presencia de la nación entera que desea el triunfo de la libertad hermanada con el orden, paz, seguridad y buen gobierno, que apetece en fin la consolidación de los principios consignados en el célebre programa que aplaudió entusiasmado todo el pueblo español, y que abrió una nueva senda á la gran familia liberal.

No podía suceder otra cosa: el país había de apoyar con su aprobación, y la opinión pública con su fuerza omnipotente, que se proclamase el respeto mas profundo á los principios constitucionales y á las prácticas parlamentarias, el desarrollo de los principios de felicidad que esos principios envuelven, el establecimiento de una administración paternal que extienda su influjo benéfico á todas las clases del Estado, y la proscripción sincera y eterna de odiosas predilecciones y de un exclusivismo repugnante. El país no podía volver la espalda á los que proclamaban el imperio de la ley y de la justicia, la unión de todos los que por su talento, su probidad y sus cualidades puedan servir al lustre de nuestra patria desventurada, contra la que se han conitado continuas tormentas por algunos hijos desleales, trabajada de guerras, agoviada con el peso de tristes pérdidas y de grandes calamidades. Preciso es que todos concurramos á curar sus dolencias, y para ello ningún medio mejor que procurar que se lleven á efecto, sin excitar dificultades, los principios de prosperidad que contiene el programa de que hablamos, primera cosa que ha merecido en España en la época triste que alcanzamos la aprobación de todos los partidos, los elogios de todos los hombres honrados.

No se ha contentado el Gobierno con protestar el debido respeto á los principios constitucionales; no se ha limitado á condenar los estados de sitio y las

medidas excepcionales, mengua y baldon de las instituciones que nos rigen, ni con proteger la libertad de imprenta, primera entre las garantías de la libertad, sino que pasando mas allá, indagando las necesidades y los deseos de los pueblos, ha prometido solemnemente dedicarse á moralizar la administración pública, á conseguir la nivelación de los gastos con los ingresos por medio de reformas y economías justas y convenientes, y á fomentar el crédito de la nación.

Están pues nuestros deseos conformes con los del país: apoya la opinión pública estos saludables principios, y es en vano levantar un inútil clamoreo que nadie escucha, que todos desatienden, porque no vanas palabras, sino hechos quieren ver, y no los esperan ni esperarlos pueden sino se realiza la unión de los antiguos partidos. Los que á ella se oponen, preciso es decirlo con claridad, son enemigos del pueblo español, porque ni quieren su prosperidad ni quieren su grandeza; porque desean que nuestras fuerzas se consuman en perpetuas y estériles rencillas, y no nos ocupemos jamás de la grande y santa obra de regenerar al país, de hacer digna á la España de sus grandes recuerdos, de sus grandes fuerzas, del valor de sus hijos, de los talentos que encierra; y en fin, porque quieren valer mas que la España toda que ha manifestado reciente y explícitamente sus deseos; porque ante ellos la nación es nada si no admite sus locas pretensiones; y la nación lo es todo, y como hemos dicho otra vez y repetiremos siempre que lo consideremos oportuno, *nadie tiene razon contra su patria.*

Los individuos que compusieron la junta de gobierno de Igualada, en la provincia de Barcelona, han dirigido al Gobierno la exposicion siguiente:

Excmo. Sr.: En un momento de peligro se lanzó Igualada á la lid para derrocar la tiranía; y al presente, en que Barcelona, capital de la provincia á que pertenece, se declara hostil á las sabias disposiciones del Gobierno de V. E., cree necesario lanzarse otra vez para ahogar tan villana como miserable rebelion. Insiguiendo pues la manifestacion que hicimos á V. E. en 7 de los corrientes cuando recibimos la Real orden en que se disponia el cese de todas las juntas, hemos acordado constituirnos de nuevo en junta auxiliar del Gobierno para prestarle su apoyo en todo cuanto se crea pueda con sus débiles fuerzas mientras duren las ocurrencias de la capital y V. E. no les diga no serle necesaria su existencia. No se mire en este acto un principio de desorden y desobediencia á las disposiciones de V. E.: es solo el vivo deseo de sostener la Constitución, la paz, la reconciliación y el Trono de la Reina que tan dignamente rodea V. E.

Dios guarde á V. E. muchos años. Igualada 21 de Agosto de 1843.—Excmo. Sr.—El presidente, Pablo María de Joven.—El vocal secretario, Celestino Mas y Abad.

## VARIEDADES.

### NAVEGACION POR EL VAPOR EL GREAT-BRITAIN.

En varias ocasiones hemos hablado de un inmenso y maravilloso barco de vapor de hierro que estaba construyéndose en Bristol, destinado á conducir la correspondencia desde Inglaterra á New-York. Este barco, recientemente botado al agua, ha sido bautizado por el Príncipe Alberto, que con solo este objeto ha venido á Bristol, con el nombre de *Great-Britain*, entre las aclamaciones de una innumerable concurrencia que acudió de todos los puntos del reino á presenciar tan imponente y gloriosa ceremonia. Al principio se pensó ponerle por nombre el *Mammoth*, por su analogia con esos gigantescos animales monstruosos de la creacion antediluviana, cuyos restos fósiles se admiran en los museos de Europa; pero en un viaje que el duque de Cambridge hizo á Bristol, aconsejó á los armadores cambiasen este nombre, en su entender poco significativo, en el de *Great-Britain*, porque, decia, era un verdadero titulo de gloria para la Inglaterra haber concebido y llevado á cabo el pensamiento de construir un buque semejante.

El buen duque tenia razon, y al expresarse de este modo cedia á la inspiración de un patriotismo tan laudable como ilustrado. Pero nosotros estamos muy distantes de creer que deba darse entera fe á las esperanzas, acaso exageradas, con-

cebidas sobre este magnífico buque, y que han llegado hasta el extremo de afirmar uno de sus constructores que el *Great-Britain* puede hacer la travesía desde Bristol á New-York en el corto periodo de 10 dias, presuncion que necesita que de confirmada por los hechos. Sin embargo, aunque el *Great-Britain* no realice las promesas que se han hecho en su nombre, y aunque acaso no tarde en quedar postergado por algun otro barco que sea mas feliz, siempre será un verdadero titulo de gloria para la Inglaterra y para sus ingenieros y capitalistas el haber osado emprender y podido realizar una construcción tan extraordinaria, y al mismo tiempo con tanto esmero concebida. En efecto, si el *Great-Britain* es por su conjunto la innovacion mas atrevida que de mucho tiempo á esta parte se haya hecho en la arquitectura naval, preciso es confesar tambien que no hay una de sus mas pequeñas partes que no esté ya justificada por la autoridad de los hechos.

La experiencia, juez soberano en esta materia, descubrirá acaso en este conjunto defectos que no ha sido dalo prever; mas sea de esto lo que quiera, lo que no puede negarse á los autores de esta grande empresa es el mérito de haber acometido con mas empeño que ninguno de sus predecesores la resolución del problema, todavía mal resuelto, de la navegación transatlántica por medio del vapor, y el honor de haber creado los primeros un sistema bastante completo, al menos en teoría, para resolver todas las dificultades que acerca de la navegación por el vapor á largas distancias son todavía asunto bastante dudoso en cuanto al punto de vista marítimo y siempre deplorable bajo el punto de vista económico.

Cuanto barcos de vapor se han construido hasta el día para la navegación transatlántica han sido únicamente copias en una grande escala del barco de Fulton, ó mas propiamente hablando, y para dar á quien de derecho correspona el honor de este invento, del barco que el marqués de Jouffroy hizo navegar en el Saona en 1781, 22 años antes que el ingeniero americano hiciese sus primeros ensayos en presencia de Napoleón. Desde entonces acá se han perfeccionado todas las partes de que se compone esta clase de barcos: se han hecho grandes adelantos en la construcción de las máquinas; y sobre todo se ha aumentado el volumen de los buques; pero el conjunto del sistema ha permanecido siempre el mismo y tal como lo presentó el primer inventor.

En su consecuencia, el grave inconveniente que presenta este sistema es el de no proporcionar al buque otro medio de locomocion eficaz que el que le comunica su máquina, y el no poder utilizar el inmenso poder que la naturaleza ha puesto gratuitamente á disposición de los navegantes, pues con su aparato de tambores, la máquina y sus hornillos colocados en el centro, no puede llevar un barco de vapor armado de ruedas de aspa una arboladura igual á la de los otros barcos. Es indudable que para una corta travesía, para navegar en los rios y lagos de nuestra Europa, en donde no se conocen las tempestades, el inconveniente es ninguno; pero para andar por el mar y recorrer los inmensos espacios del Océano, puede decirse que el inconveniente crece en razon de las distancias en una proporcion enorme.

A pesar de lo inconstante de la navegación por medio de los vientos, el mal es mucho menor que lo que se cree generalmente. Si la industria humana no ha podido hacerse superior á esta inconstancia, por lo menos puede atenuar su efecto por los adelantos que diariamente se hacen en la construcción y armamento de los buques que se exponen á los caprichos de los vientos. Verdad es que estos son ahora tan caprichosos como lo eran antes; pero ya se sabe hoy que de los 32 puntos en que se divide la estrella de los vientos, se cuentan 20, con los cuales el marino no tiene necesidad de abandonar la línea recta que le conduce al término de su viaje, es decir, que las cinco octavas partes de los vientos permiten al buque de velas seguir una marcha tan recta como la del barco de vapor. Esto, aunque no todo, es mucho.

Nosotros los habitantes del continente europeo, que vivimos en una region de vientos siempre variables, nos olvidamos con frecuencia de que existen en nuestro globo espacios muy considerables en donde reinan vientos constantes. Por ejemplo, cuando nuestro pensamiento se fija en los viajes á la América, el máximo de lo que ha podido emprender hasta ahora la navegación por el vapor, olvidamos que una vez pasada al Sur la paralela de las Azores, reinan vientos del Este permanentes que permiten al buque que partió de Europa ir á fundear á cualquier punto de América, desde las Floridas hasta mas allá de Buenos-Aires, conduciendo constantemente por los vientos mas favorables: tambien olvidamos que al regreso de América á Europa, y á los 40 grados de latitud Norte, desde la altura de Filadelfia hasta la Groenlandia, reinan casi siempre vientos del Oeste, que por lo comun no dejan de dar impulso á la embarcacion hasta que se acerca al continente. Y no se crea que los vientos no son unos motores muy poderosos, pues hoy el término medio de las travesías de New-York á Inglaterra que hacen los paquetes de velas es el de 16 ó 17 dias; el de los barcos de vapor de 13 ó 14, no entrando en el

llos que se adhieren al nuevo orden de cosas con la esperanza de hallar en él los medios de satisfacer sus malas pasiones. Esta gente enarbola la bandera revolucionaria; quieren ser aves y piden que se les suministren alas; no hablan mas que de lanzarse por cima de los mares, de mecerse en el aire sobre las poblaciones, y de volar de progreso en progreso en el nuevo orden de cosas. Uno se imagina que le será permitido en adelante ahogar á su padre para coger mas pronto la herencia; y por eso se exalta por la republica de las aves, y quiere á toda costa hacerse ciudadano de ella. Otro llega que tiene por oficio el denunciar, calamiar y arrastrar ante los tribunales democráticos á los desgraciados que no tienen protección, porque dice para justificarse: "yo no sé cavar la tierra, y es preciso que viva de algo;" este se llama un sicofante: necesita alas para buscar mas fácilmente y en todas partes sus víctimas, conducir las pronto al tribunal, y confiscar sus bienes con mas prontitud todavía. Pistetero sabe perfectamente preservarse de los extremos contrarios, y manteniéndose en un sólido justo-medio rechaza igualmente de la república volátil así los antiguos abusos como los excesos nuevos.

Todo esto se desarrolla por una serie de escenas episódicas como encajadas en la pieza, y que podrían quitarse sin destruir su plan, formado esencialmente de la cuestion religiosa: así vemos suscitarse de nuevo esta cuestion para ser resuelta

claramente por medio de la mas atrevida negativa de la soberanía de Jupiter.

¿Cómo hacerlo? ¿Osará el poeta tomar sobre sí la responsabilidad de lo que le resta que decir? No; pero existe en la memoria, y aun en el respeto de todo el pueblo, aquel Prometeo, de quien hablamos antes, el previsor, el rebelde que á todo se atreve impunemente aun contra Jupiter; y Aristófanes se pone á cubierto detras de este personaje: no tiene mas que dejarle obrar segun el carácter que se le atribuye. Prometeo es la ciencia; el fin de la ciencia es prever, es hallar el porvenir por medio de lo pasado, es, en una palabra, reemplazar á los oráculos desposeyéndolos de su influencia: Prometeo lo consigue todo en la escena. Pero esta ciencia, esta filosofía antigua tenia necesidad muchas veces de disfrazarse para evitar las consecuencias de estos golpes de audacia: Prometeo aparece pues envuelto en una gran capa á fin de que Jupiter no le vea. ¿Qué desgracia! dice al llegar. ¿Cuánto temo que Jupiter repare en mí! ¿Dónde se halla ahora, Pistetero? ¿Qué es eso? responde este, ¿quién eres tú que vienes con ese disfraz? ¿No ves algun dios allá abajo, detras de mí? le dice Prometeo? No, ¿pero quién eres? ¿Qué hora será? replica el rebelde que teme la luz del día. ¿Qué hora? dice Pistetero impacientado; poco mas de medio día; ¿pero quién eres? veamos. El miedo no ha dejado oír á Prometeo lo que Pistetero le ha di-

cho, porque pregunta de nuevo; ¿es ya de noche? ¿Veté al diablo (1) que me estás incomodando. ¿Qué hace Jupiter ahora? ¿Disipa las nubes ó cubre con ellas el cielo? ¿Llévate dos mil demonios! Prometeo entonces dejando caer su capa, dice: vaya, voy á descubrirme.

Pistetero reconoce al Titan, cuyas ideas están perfectamente de acuerdo con las suyas; es un aliado, un cómplice, un colaborador: arroja un grito y exclama: ¡Oh mi querido Prometeo! ¡Calla, calla, no hagas tanto ruido, dice el dios prófugo. ¿Pues qué hay? ¡Calla te digo, no pronuncies mi nombre: soy perdido si Jupiter me ve aquí; pero si quieres que te diga las noticias que corren por allá arriba, toma, ténme este quitasol sobre la cabeza á fin de que los dioses no puedan verme. ¡Ha, ha, ha! dice Pistetero, que reconoce en esto el ingenio del inventor del fuego y de tantas otras cosas: muy bien pensado, *prometeicamente* (*προμητικώς* con *prevision*) imaginado! Vamos, no tengas miedo y vesme diciendo.

(Se continuará.)

(1) Excusado es decir que no se habla del diablo en el texto; pero hay frases populares que no pueden menos de traducirse por sus equivalentes modernas.

éscelo de este término algunos viajes extraordinarios hechos en el invierno anterior por el *Great-Western* y el *British-Queen*, que no ha excedido en duración á ninguno de los paquetes de vela.

Así pues la ventaja de los barcos de vapor, considerada bajo el punto de celeridad, no excede en esta línea y por lo respectivo á su regreso á Europa en mas que en una octava parte, si bien es preciso convenir en que á la ida es mucho mas considerable; y si aplicamos á viajes mas extensos la comparacion entre el servicio hecho á un mismo tiempo por uno y otro método de navegacion, veremos disminuir y aun desaparecer esta ventaja que á primera vista presenta el vapor. Así es que el servicio de barcos de vapor entre Inglaterra y el golfo de Méjico, organizado por la *Royal-Mail Steans-Packet-Company* de Londres, ha sido siempre muy inferior en celeridad, regularidad, economía y seguridad, tanto á la ida como á la vuelta, al que antes hacían algunos barcos de vela de la marina Real inglesa. Y no se crea que estos barcos eran escogidos al intento, sino unos pequeños bergantines armados con 10 cañones, reputados como los mas malos entre los marinos ingleses, quienes á los buques de esta especie, conocidos por su mal modo de navegar, los designan con el triste nombre de *floating coffins*, ataludes flotantes. Sin embargo, tan malos como eran, hacían su servicio mejor que los mas hermosos barcos de vapor de la fuerza de 500 caballos, por cuya razon el almirantazgo inglés mandó se armasen de nuevo cierto número de ellos para suplir la insuficiencia de los doce barcos destinados á este servicio por la *Royal-Mail Steans-Packet-Company*.

Por último, si se tratase de distancias mas considerables que la que separa la Europa del golfo de las Antillas, se puede pronosticar sin temor de equivocarse que los barcos de vapor movidos por ruedas de aspa siempre quedarían inferiores á los barcos de vela. Verdad es que todavía no se han hecho los experimentos comparativos, y no tenemos noticia mas que de un solo caso en que los barcos de vapor y de vela hayan entrado en competencia en viajes muy largos. Estos barcos fueron el *Indoustan*, de la fuerza de 500 caballos, que salió de Portsmouth para Calcuta, y la fragata de 50 cañones la *Vindictive* que fue á reunirse con el almirante Parker á los mares de la China. Ambos salieron de un mismo puerto con pocos dias de diferencia, y ambos casi sometidos á las mismas variaciones de tiempo y de mares hicieron viajes muy diferentes: el vapor llegó á Calcuta á los 96 dias de su salida de Inglaterra, al paso que la fragata á los 70 dias de viaje entró en el estrecho de la Sonda, llevando al vapor una ventaja de 26 dias, no obstante haber recorrido una distancia de algunos centenares de leguas mas considerable.

Es pues visto que en las grandes líneas es un inconveniente no pequeño para los barcos de vapor el carecer de velamen y navegar entre elementos muy poderosos de locomocion que la naturaleza proporciona gratuitamente, de los que casi no pueden sacar ningun partido, pues lo que hasta ahora se ha ideado para suplir á este inconveniente no ha llenado el objeto. El único remedio, aunque poco eficaz, que se ha encontrado, ha sido el hacer mas extensas todas las proporciones de los barcos de vapor, dándoles una cavidad inmensa, á fin de que puedan contener toda la provision necesaria de carbon para una larga travesía, y colocar máquinas gigantes que den movimiento á estas masas flotantes. Pero estos medios estan en oposicion unos con otros, pues cuanto mayor sea el buque, mayor potencia necesita la máquina destinada á darle movimiento; y cuanto mas potente fuere esta, mayor debe ser la cavidad del buque para contener toda la provision de combustible. ¿Y cuál ha sido el resultado? Que todos los vapores construidos hasta el dia para hacer este servicio no son otra cosa, hablando con propiedad, mas que unos vastos almacenes de carbon, en los cuales apenas queda el espacio suficiente para alojarse la tripulacion y algunos pasajeros.

Con estas condiciones, aun cuando hubiesen tenido sobre los buques de vela todas las ventajas de celeridad, de regularidad y hasta de seguridad, que no han conseguido, estas pesadas máquinas no podían, económicamente hablando, sostener la concurrencia de los paquetes ordinarios. ¿Cuál ha sido el fin de la sociedad del *Sirius*? Haberse disuelto despues de sufrir pérdidas considerables: en cuanto á su buque, ha corrido la misma suerte. ¿Qué es del *President*? ¿Qué se ha hecho el *British-Queen*? Arrinconado está por inútil en los diques de Amberes?

El *Great-Western*, el mejor y el que mas bien ha librado de los barcos trasatlánticos, se ha vendido no há mucho en almoneda pública por sus accionistas arruinados. No obstante sus crecidísimos gastos, la compañía fundada en Liverpool por Mr. Cunard para establecer un servicio entre dicho puerto y los Estados-Unidos, y la que desde Southampton dirige sus barcos al golfo de las Antillas, ambas compañías no han sido mas felices que las otras, y sus negocios no presentan el mejor aspecto. La compañía Cunard percibe por sus cuatro barcos y 44 viajes la cantidad de 1.5009 francos, ó 3759 francos por barco, ó bien 349 francos por travesía: pues con todo, apenas saca utilidades, y hace poco que experimentó la pérdida de uno de sus buques, la *Columbia*. La otra compañía, presidida por Mr. Irving, miembro del Parlamento, tenía al principio un ingreso de seis millones de francos por 12 barcos y 48 travesías, ó 5009 francos por barco y 1259 por travesía; y sin embargo sus ingresos no han podido cubrir sus gastos diarios; y además, en un servicio de 15 meses ha perdido tres barcos, á saber, el *Medina*, el *Isis* y el *Solway*.

Esto no quiere decir que absolutamente deba desesperarse de conseguir un éxito positivo en la navegacion trasatlántica por medio del vapor; pero debe tenerse en cuenta que para alcanzarlo, hay que llenar condiciones que por el sistema seguido hasta aquí, no obstante lo perfeccionado que se le supone, no se conseguirá sino á costa de muchas dificultades. Estas condiciones son las siguientes:

Construir un buque de tal tamaño, que despues de embarcada la provision necesaria de carbon, admita cierto número de pasajeros y aun un cargamento, con cuyo flete queden cubiertos los gastos de armamento y navegacion.

El buque debe ser bastante ligero para que pueda darle movimiento una máquina poco considerable, ó si esta fuese de una gran potencia, hacer de modo que la rapidez de su marcha compense la pérdida que debe ocasionar la del importe de los fletes de pasajeros y cargamento por efecto de la mayor provision de carbon que deberá llevar.

Colocar en él una arboladura con la cual se puedan utilizar con economia los socorros que gratuitamente proporciona la naturaleza á los navegantes.

(Se continuará.)

—Un duelo extravagante, y al mismo tiempo terrible, ha tenido lugar en el pueblo de Maisonsfort (Francia). Suscitóse una disputa entre los propietarios MM. Leufant y Maldant, que se hallaban jugando al villar, y tiraron á la suerte para ver quién de los dos arrojaría con todas sus fuerzas una de las bolas á la cabeza del otro. La suerte favoreció á Mr. Maldant, que tomando aire lanzó la bola contra su adversario, le dió en la frente, y le dejó muerto en el acto. (Commerce.)

—El brazalete de *Mademoiselle Contat*.—En un folletín titulado *Memorias de un abogado*, cuenta el periódico francés *Le Droit* la anécdota siguiente: "Mademoiselle Contat, tomaba sorbete en una de las salas de Frascati, en compañía de Chenier y de M. L\*\*\* abogado. De repente la actriz lanza un grito de espanto. —¿Qué tenéis señorita? la preguntó Chenier. —Me acaban de robar en este instante mi brazalete. Estoy desesperada. —¿Estáis segura de que le teniais cuando hemos entrado en esta sala? dijo el abogado. —Segurísima. —En ese caso no os desconsoléis: el brazalete os será devuelto." En seguida M. L\*\*\* se coloca en medio del salón, y se explica en estos términos.

"Ciudadanos: la perla del teatro de la Republica, Mademoiselle Contat, pues es preciso llamarla por su nombre, se ve en este momento privada de un brazalete que tenia en mucha estima. Yo L\*\*\*, abogado, invito encarecidamente al ciudadano que en la actualidad es su depositario á que le remita esta noche al portero de nuestra amable actriz. Ciudadanos, cuento con que así se verificará."

La arenga del abogado no fue infructuosa. Aquella misma noche al entrar en su casa Mademoiselle Contat, la puso el portero en las manos una cajita en que se leían estas palabras "Mercurio á Tallia."

#### CAJA DE AHORROS DE MADRID.

Domingo 10 de Setiembre de 1843.

Rs. vn. mrs.

Han ingresado en este dia, depositados por 320 individuos, de los cuales los 5 han sido nuevos imponentes. . . . . 18,276  
Se han devuelto á solicitud de 16 interesados. 7,398. 3

El director de semana, Braulio Rodrigo de la Dehesa.

#### RECTIFICACIONES.

En la Gaceta de ayer, columna primera de la segunda llana, se dice haber sido nombrado coronel del regimiento de caballería del Rey D. Arturo Arlon; debe leerse D. Arturo Azlor.

En el número de ayer, plana primera, columna tercera del folletín, línea 13 del mismo, donde dice: *instituciones*, debe decir, *leyes*.

#### PROVIDENCIAS JUDICIALES.

D. Policarpo Mozo, juez de primera instancia de esta villa de Riaza y su partido &c.

Por el presente cito, llamo y emplazo á Saturnino Palomar, natural de la villa y corte de Madrid, contra quien en dicho mi juzgado se sigue causa criminal de oficio por cómplice y compañero de Tomas Villegas (alias el Madrileño), vecino que fue de Cedillo de la Torre, en los diferentes robos que cometieron en este partido en los primeros meses de este año y en Agosto del pasado de 1842, para que se presente en la cárcel pública de esta cabeza de partido en el término de nueve dias á responder á los cargos que le resultan en dicha causa, que si así lo hiciere se le oirá y hará justicia; bajo apercibimiento de que no presentándose en dicho término se seguirá la causa en su rebeldía, y los autos y diligencias se notificarán en los estrados, parándole el mismo perjuicio que si se hiciesen en su persona.

Dado en Riaza á 3 de Setiembre de 1843. —Policarpo Mozo. —Por su mandado, José Rodriguez.

—En el juzgado de primera instancia de la ciudad de Medina de Rioseco, provincia de Valladolid, se pretende la propiedad de los bienes alodiales de la capellanía fundada en la iglesia parroquial de Sta. María de la misma ciudad por Don Celedon Biniegra: los que se crean además con derecho á dichos bienes pueden deducirlo en el término de 30 dias, contados desde esta publicacion, por la escribanía numeraria de D. Juan Mancebo; en la inteligencia de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

#### BIBLIOGRAFIA.

La razon del Cristianismo, ó pruebas de la verdad de la religion, sacadas de los escritos de los hombres mas sabios y eminentes de Francia, Inglaterra y Alemania, por Mr. Genoude, traducida al español y aumentada con artículos y pasajes escogidos de eminentes autores españoles y los retratos de los mas célebres de unos y otros.

Advertencias de la redaccion.

Terminados en esta entrega los sublimes pensamientos de Pascal y un interesante fragmento de Pelisson, daremos lugar en la siguiente al extracto ofrecido en la octava de algunas de

las empresas políticas de D. Diego de Saavedra Fajardo con el retrato de este insigne español, al cual seguirán las elevaciones y diálogos sobre la muerte de Malebranche, y los eloquentes argumentos de Bossuet en su Demostracion de la verdad de la religion cristiana.

A la par de la entrega diez recibirán nuestros suscritores una carta de la redaccion, en que se explica el estado y circunstancias de nuestra empresa, y las razones que aseguran de su solidez y estabilidad, con otras dirigidas á inspirar una justa y recíproca confianza.

Persuadidos los traductores-editores de la Razon del Cristianismo de que los embarazos y perjuicios que sufre todavía en nuestro pais la parte administrativa de las empresas literarias procede, en su mayor parte, entre otras causas, de la falta de mútua confianza, disculpable hasta cierto punto, entre editores, suscritores y corresponsales, han determinado adoptar varias medidas dirigidas á desvanecer dichos obstáculos, en la parte que les toca, é inspirar aquella seguridad necesaria, y sin la cual no es posible continuar una publicacion de la importancia de la suya. Como una de estas medidas, anuncian á los señores suscritores que en lo sucesivo recibirán las entregas que se publiquen sin interrupcion, considerándolos siempre como tales, á no mediar un aviso directo de los mismos, franco de porte, á esta redaccion (calle del Reloj, núm. 9, cuarto principal), noticiando su separacion; entendiéndose para lo demas (si así les conviniese) con los respectivos corresponsales.

Los que gusten suscribirse entendiéndose con la redaccion podrán dirigirse á ella expresando las entregas por que se suscriben y remitiendo libranza sobre correos de su valor, franca de porte, en cuyo caso las recibirán directamente en los puntos de donde escriban.

Se suscribe á 5 rs. por cada entrega de á 32 páginas de folio menor, con retratos y cubiertas de color, en la redaccion calle del Reloj (junto á los ministerios) núm. 9, cuarto principal; en el gabinete-librería de Mr. Monier, carrera de San Gerónimo, núm. 10; en la librería europea de D. Dénis Hidalgo, calle de la Montera; en la librería de Villa, plazuela de Santo Domingo, y en las capitales de provincia á 4 rs., franco de porte.

—Galería de hombres célebres contemporáneos, ó biografías y retratos de todos los personajes distinguidos de nuestros dias, por una sociedad de sabios dirigida por D. Nicomedes Pastor Diaz y D. Francisco Cárdenas: de dicha obra se han impreso y publicado las siguientes biografías á 6 rs. cada una y 30 por suscripcion cada tomo, que se compone de seis, con sus correspondientes grabados sobre acero por los mejores artistas extranjeros.

D. Agustin Argüelles.  
D. Antonio Gil y Zirate.  
D. Ramon Cabrera.  
D. Francisco Martinez de la Rosa.  
D. Manuel Breton de los Herreros.  
D. Lorenzo Arrazola.  
D. Juan Bravo Murillo.  
D. Antonio Alcalá Galiano.  
D. Francisco Javier de Burgos.  
D. Alejandro Aguado.  
D. Nicolas Maria Garely.  
Sr. duque de Rivas (Angel Saavedra).  
Sr. conde de Toreno.  
D. Miguel Tacon.  
D. Francisco Montes de Oca.  
D. Diego Clemencin.  
Sr. conde de Oñalía.  
D. Martin Fernandez de Navarrete.

Se ha repartido la entrega 19, primera del tomo 4º, que es la biografía de D. Tadeo Calomarde.

Se halla en prensa la de D. Francisco Espoz y Mina.  
Nota. — Los suscritores que gusten continuar recibiendo las entregas segun se vayan publicando, no tienen que adelantar mas que el importe de una entrega, que se llevará á sus casas con el recibo de la siguiente.

Continúa la suscripcion en la librería de su editor Boix, calle de Pontejos (antes de Carretas), núm. 8.

#### TEATROS.

PRINCIPE. A las ocho de la noche.

1º Sinfonía á completa orquesta.  
2º Se pondrá en escena la comedia nueva en dos actos, traducida del frances, titulada

EL AMANTE MISTERIOSO.

La presente composicion pertenece al género festivo, y se ofrece sin otras pretensiones que la de entretener gratamente á los espectadores, y provocar su risa. Algunas situaciones cómicas, la viveza y chistes del diálogo, y la novedad del argumento, hacen esperar á la empresa que el ilustrado público de la capital la escuche con placer y benevolencia.

3º Pas-de-deux por Mme. y Mr. Finart. Este pas-de-deux se estrenó en el baile la Lámpara maravillosa.

4º Terminará el espectáculo con la acreditada comedia de gracioso en tres actos, titulada

EL MEDICO A PALOS,

desempeñando el papel del protagonista el primer actor Don Antonio de Guzman.

En todos los intermedios tocará la orquesta piezas escogidas de óperas y vales de Straus.

CRUZ. Hoy no hay funcion.

Mañana martes á las ocho de la noche.

DETRAS DE LA CRUZ EL DIABLO.

EDITOR RESPONSABLE M. CHARRI.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.