

EL ECO DE GALICIA

PERIODICO DE INTERESES MATERIALES Y AMENA LITERATURA.

Núm 66.

Miércoles 12 de Noviembre de 1851.

Segundo semestre.

Santiago 12 de Noviembre.

Nuestro laborioso é inteligente colaborador-corresponsal de París, el Sr. D. M. C. Quijano, ha escrito el siguiente artículo tan razonado en sus ideas como justificativo en sus datos acerca de la compensacion de intereses que ha dado en las diversas naciones de Europa el establecimiento de los caminos de hierro. Nosotros recomendamos á la prensa de la Corte este importantísimo trabajo en el cual se aprecian con la mayor circunspeccion las consecuencias que reportaria á la Península el planteamiento de los ferro carriles. De esta suerte se echa de ver la oportunidad de algunas mejoras públicas y se reconoce el principio general que debe presidir á su planteamiento benéfico á una provincia ó á un reino.

Rompamos por un momento la monotonía de la cuestion sobre los sistemas, libre ó restrictivo del comercio, y tratemos de dar alguna luz, si nos es posible, á otra no menos interesante, aunque por ahora secundaria entre nosotros, la de ferro-carriles: llámola secundaria, por que los ferro-carriles no se construyen sin capitales y muy cuantiosos, y porque no hallándose estós en ninguna parte, y en España menos que en otra parte, aglomerados en la caja ó en la cartera de un particular, no pueden llevarse á cabo tan grandes empresas sino con los esfuerzos de todos, ya sea por la via del impuesto si es el Estado quien las toma á su cargo, ya sea por la participacion general en las acciones que constituyen el capital, si se confían á la industria privada. Pareceria, pues, natural echar siquiera una ojeada al estado de las fortunas particulares, y si se hallaba, como mucho me loto, que estas eran insuficientes para acometer trabajos tan colosales, discutir ante todo profunda y radicalmente cual es el medio mas eficaz y seguro de aumentar las de los dos sistemas de produccion hasta ahora conocidos en el mundo económico, el de reglamentos ó restrictivo que tres siglos ha reina soberanamente en España con tanta gloria y provecho, ó el de la libertad que la ciencia recomienda y que algunas naciones empezaron á adoptar con resultados de que parecen satisfechas. Este es el plan que me habia propuesto seguir, y que probablemente seguiré, si vivo; sin temor de que se me anticipen los ferro-carriles ni otras vias mas modestas de locomocion. Sin embargo, ya que hoy está la veleta de la opinion hácia los caminos de hierro, ya que diariamente adornan las columnas del *Eco de Galicia* disertaciones sobre caminos de hierro que no carecen á lo menos del mérito de la estension, séame permitido dar algunos datos acerca del coste de los ferro-carriles y del producto de los capitales invertidos en su construccion; dos puntos que yo creo de la primera importancia y que ninguno de los ilustrados corresponsales del *Eco* ha juzgado hasta ahora necesario tomar en consideracion.

Cuarenta y cinco caminos de hierro se cuentan en el Reino Unido de Inglaterra, los cuales hacen juntos una línea de 5,774 millas y cuestan hasta el dia la cantidad colosal de libras 209,557,416. Pero como entre ellos figura el de London et Blackwall, empresa gigantesca que en el reducido trascurso de 5 1/2 millas de que

se compone consumió nada menos que libras 1,569,000, saliendo la milla en la prodigiosa suma de 248,909 libras, consideramos este camino como un lujo industrial y no lo tomaremos en cuenta para nuestra apreciacion. Son pues 5,768 1/2 millas las que corren los otros 44 ferro-carriles del Reino Unido, y siendo su costo total hasta el dia el de 208,188,516 libras resulta que el precio medio de la milla es de libras 56,090 1/2 y que computando las millas en leguas españolas á razon de 100 millas por 28 97/100 leguas, cuesta en Inglaterra la legua española de ferro-carril 125,172. 52/100 l. ó sea 12,517,252 reales vellon.

A precio menos exorbitante salieron los ferro-carriles de Francia, y aun asi esceden con mucho del coste que generalmente se cree en España tienen estas vias de comunicacion, puesto que los veinte que actualmente se explotan miden juntos una estension de 5248 kilometros y costarán la cantidad de 1,172,207,200 francos lo que dará por kilómetro comun, 560,901 francos y por legua española 2,005,000 francos ó sea, al cambio actual de 525 f. 7,658,095 rs.

Diferencia tan considerable entre el coste de los ferro-carriles ingleses y el de los franceses, parece provenir principalmente del precio tan diferente de las tierras en ambos paises, y en tal caso podria creerse que, militando esta razon con mucha mayor fuerza en España, debieran salirnos los caminos de hierro á precios mucho mas equitativos. Pero esta consecuencia debe sacarse con gran tiento, y antes es bueno examinar si las espantosas, cuando no invencibles dificultades que casi por todas partes presenta nuestro territorio no sobrepujan con grande exceso á aquella ventaja. De estas dificultades se hará cargo cualquiera que sepa que un ferro-carril rigurosamente construido, solo admite pendientes de cinco milésimos, y en caso de desviarse de la línea recta no debe de describir curvas de un radio inferior á tres mil pies. Verdad es, que muy buenos ingenieros conceden que, si asi lo exige una absoluta necesidad, pueden elevarse las pendientes á 2 y á un 5 por 100 y reducirse las curvas á radios de mil pies y aun menos, y tambien lo es que algunos ensayos que se hicieron sobre estas condiciones no han salido infructuosos. Pero, prescindiendo de la enorme pérdida de potencia que ocasiona la elevacion de los pendientes y de los riesgos de descarrío que se aumentan con la reduccion de las curvas, permitido es dudar á cualquiera, que una sola vez en su vida haya subido en Galicia á un vericuetto ó á un campanario, que sea posible traer de Castilla á nuestras costas un camino de hierro que no esceda de 5 por 100 de pendiente y cuyas curvas no tengan un radio inferior á mil pies. Sin duda pueda vencerse el obstáculo prodigando desmontes, terraplenes, viaductos y taladros, pero entonces no faltaria quien prefiriese pagar las tierras tan caras como en Inglaterra á una baratura tan dispendiosa como la nuestra.

Veamos ahora que resultados producen aquella inmensas masas de capitales que gastaron en Inglaterra y la Francia en los ferro-carriles.

Un periódico inglés llamado *The Economist* publica en todos sus números un estado muy completo de los caminos de hierro de la Gran Bretaña y de todas sus operaciones y resultados

en los cuatro años precedentes. Al examinar los productos, lo primero que se observa es que diez ferro carriles que comprenden 692 1/2 millas de longitud y costaron 24,805,938 libras, no produjeron á los accionistas un maravedi de dividendo en los años de 1847, 48, 49 y 50.

Son los siguientes:

FERROCARRILES.	COSTE.	MILLAS.
Aberdeen.	1.637,098 libras.	72
Chester and Holyhead.	3.913,593	94 3/4
Dundee and Arbroath.	250,000	16
East Anglian.	1.316,835	67 3/4
Eastern Union.	2.236,238	95
Great Northern et East Lincolns.	8.134,452	143
Leeds Northern.	2.071,625	39
Scottish Midland Junction.	587,440	32
South Devon.	1.992,282	58
South Wales.	2.666,675	75
	24.805,938 libras	692 1/2

La segunda observacion es que otros seis ferro-carriles de una estension total de 887 millas y que juntos costaron 24,102,418 libras, solo produjeron dividendo en un año, como se ve por el estado siguiente:

FERROCARRILES.	COSTE.	MILLAS.	EN			
			1847.	48.	49.	50.
Caledonian.	6,032,347 libras.	189 1/4				
Edinburgh Perth et Dundee	2,744,086	71	1 1/2			
Great Southern et Western.	3,654,935	188				3 1/4
Manchester Sheffield et Sincolushire.	6,938,954	167 3/4				
North Staffordshire.	3,452,838	292				
Shrewsbury & Chester.	1,279,263	49			2 3/4	
	24,102,418	887				

La tercera observacion que resalta del estado de donde tomo estos datos, es que el mayor dividendo dado por los ferro carriles ingleses es el de 10 por 100, y esto por un solo ferro carril y en un solo año, á saber por el llamado North et North Midland, de 256 millas, en 1847. Este mismo camino no redituó mas que 7 por 100 en 1848, y solamente 1 por 100 en 1849 y otro tanto en 1850. Vienen en seguida por su orden de prosperidad los caminos de hierro siguientes con sus respectivos dividendos en los cuatro años ya citados.

El de York Newcastle & Berwick	con 9	7	1	3	3
El de London & South Western	con 9	5	3	1	3
El de London et North Western	con 8	7	6	3	1
El de Monklands	con 8	6	3	1	2
El de Great Western	con 7	6	4	4	4

La cuarta observacion es que, esceptuando el ferro-carril de Taff Vale que produjo 5 7/8 por ciento en 1847 y 6 1/2 por ciento en 1850 y el de Dublin et Kingtown que dió 7 por 100 en cada uno de los cuatro años referidos, todos los demas vieron disminuir anualmente la cuota de sus dividendos, de modo que la suma total de los de 1847 está con el total de los de 1850 en la proporcion de 18 á 11. Y nótese que estos dos caminos privilegiados que conservaron ó aumentaron sus productos son de corta importancia, puesto que solo recorren 40 millas el primero y 7 3/4 el segundo.

La quinta observacion es, que si hacemos una masa de los dividendos capitales empleados en los 44 caminos de hierro ingleses y otra de los dividendos que dieron á los accionistas en los mismos cuatro años, hallaremos que los 208 millones de libras esterlinas, que han costado aquellos, dieron un producto al año comun de 3 1/2 por 100.

La sesta y última es que si dividimos el total de los productos de 1850 por el mismo capital total, solo hallamos un cociente de 2 2/3 por 100; resultado que confirma la decadencia de que habla la observacion cuarta.

Puede sin temeridad asegurarse que el éxito de estas colosales empresas está lejos de corresponder á las esperanzas que naturalmente debian alimentar sus fundadores al acometerlas, y de consiguiente que la mayor parte de los ferro-carriles ingleses no existirian si sus autores hubiesen podido preveer la cantidad de beneficios que debian reportarles, y sin embargo con mucha mas razon puede decirse otro tanto de los caminos de hierro franceses apesar de la mayor equidad con que fueron construidos. No lo agraria dar á los lectores del Eco una idea ni aun imperfecta de su posicion financiera con una reseña de sus dividendos, porque muchos de ellos, no estando aun en completa circulacion, no es fácil saber lo que producirán; los dividendos de algunos no fueron mas que un manejo grosero para engañar al público, es decir, que se tomaron del capital; y la mayor parte de los demas no dan dividendo pequeño ni grande. El único medio que hoy tenemos de apreciar lo que valen estas empresas, es ver como las juzga la opinion y consultar el curso de sus acciones en el mercado. Ruego pues á los ardientes agitadores de la cuestion de caminos de hierro, que examinen atentamente el cuadro que sigue. De él puede sacarse alguna instruccion y no pocos desengaños.

FERRO-CARRILES,	QUILOMETROS.	CAPITALES.	PERDIDA.
De Paris al Norte	580	Fra. 2,03,000,000.	9 1/2
" " al centro	232	" 33,000,000.	16 1/2
" " St. Germain	22 1/2	" 24,500,000.	17 1/2
" " Orleans á Burdeos	470	" 148,800,000.	21
" " Paris á Strasburgo	660	" 217,800,000.	30
" " Amiens á Boulogne	123	" 38,500,000.	48
" " Paris á Versalles, (derecha)	22 1/2	" 18,500,000.	48
" " Tours á Nantes	198	" 82,574,000.	49
" " Paris á Versalles, (izquierda)	17	" 17,150,000.	57 1/2
" " Ruan al Havre	95	" 58,250,000.	58
" " Avignon á Marsella	120	" 84,083,200.	58
" " Strasburgo á Basilea	140	" 43,600,000.	58
" " Ruan á Dieppe y Frecamp	57	" 14,500,000.	61 1/2
" " Montreuil á Troyes	400	" 22,500,000.	74
" " Montpellier á Cette	22	" 4,700,000.	81
" " Burdeos á la Teste	52	" 6,100,000.	90
" " Mulhouse á Tann	21	" 2,900,000.	92
	K. 2933	F. 1,020,457,200.	

Aquí tenemos pues un capital de la suma de cuatro mil millones de reales, es de ir el presupuesto de cuatro años de la nacion española, empleada en caminos de hierro, y las utilidades que se recogen de tan enorme sacrificio son una pérdida que en el dia de hoy se acerca á mil y cuatrocientos millones de reales. No se me oculta que parte de esta pérdida se debe á las circunstancias y que los amagos hechos por las diversas sectas socialistas á la propiedad en general y especialmente á la de estas empresas de servicio público, retraen á muchos de adquirir sus acciones ó les impelen á enagenarlas. Pero los caminos de hierro estaban ya en baja considerable cuando sobrevino la revolucion, por que el entusiasmo que habia presidido á su creacion se habia disipado, la inexorable verdad sucedia á la embriaguez y empezaba á palpase que no era posible se desarrollase en pocos años la produccion y creciesen la poblacion y su movimiento lo bastante para utilizar oferta tan desmedida de servicios, y tanto menos posible parecia cuanto mayor era la cantidad de capitales que se habia sustraído á esta misma produccion para convertirlos en empresas de muy dudoso y en todo caso de muy remoto resultado. Tampoco se me oculta que no todos los caminos franceses se cotizan con pérdida, y bien sé que el de Paris á Orleans gana 50 por 100, el de S. Etienne á Lyon 50 por 100 y el de Paris á Ruan 15 por 100; pero al fin el beneficio actual que representan estos capitales no pasa de 46 millones de francos, lo que es bien tenue resarcimiento para la pérdida de 552 millones de la misma moneda que en este momento indican las cotizaciones de los demas ferro carriles.

En resumen, el objeto de este artículo no es investigar y menos decidir si un sistema general de caminos de hierro, planteado en España por la accion del gobierno, nos seria útil ó ruinoso. Lo único que me propuse es suministrar á los que toman con tanto calor parte en la cuestion, datos que por vulgarizados que esten en Europa, parece no han llegado hasta ahora á su noticia. Y sin embargo no concibo como pueda sentarse una opinion seria y atendible en tan importante asunto sin haber examinado antes con la mayor circunspeccion siquiera tres cuestiones, á saber: ¿uno ó mas caminos de hierro que partan del centro de España á la costa ó frontera saldrán mas caros ó mas baratos que los ingleses y franceses? ¿Hay razones que inclinen á creer que un camino de hierro de la estension indicada rendirá en España mas productos al capital de los que rinde en cualquiera de aquellas naciones? ¿En la hipótesis de que un camino de hierro español redituara aun menos que los ingleses y franceses, será una operacion sensata y conveniente el construirlo?

He visto que los partidarios de grandes líneas citan en apoyo de su opinion los caminos de Aranjuez y Mataró. No se si lo hacen con razon ó sin ella, pero observo que de muchos meses acá, viene el primero cotizado en los periódicos de Madrid á 80 y ultimamente á 81. Si esto quiere decir que las acciones de 5/100 valen en el mercado de Madrid 5/80 ú 81, no me parece que este primer ensayo sea de lo mas fausto, ni el presajio de lo mas favorable.

Tenemos la satisfaccion de anunciar á nuestros lectores que S. M. acaba de presentar para las mitras de Urgel, Teruel y Astorga á nuestros compatriotas, los señores Forcelledo, canónigo de la catedral de esta ciudad y capellan de honor, el Sr. Landeira, catedrático de teología en la Universidad de Madrid y el Sr. Maceira, dean de Tuy, predicador de S. M. y senador del reino.

CORRESPONDENCIA.

VIGO 5 DE NOVIEMBRE.

(De nuestro corresponsal.)

Participo á Vds. que nuestras quejas funda-

das en la razon y en la justicia encontraron acogida en la primera autoridad administrativa de esta provincia. Recordarán Vds. que una y muchas veces hemos advertido á la empresa de la carretera de Pontevedra á Vigo, las faltas é irregularidades por ella cometidas en la construcciones de la misma: sorda á nuestros avisos y al clamor del público contribuyente, siguió en su tarea, hasta que la autoridad competente se ha visto en la necesidad de tomar las indispensables providencias. El gobernador de la provincia acaba de tomar severas y justas medidas contra esta empresa obligandola á cumplir todo lo estipulado, y haciendola responsable de los perjuicios que pueda ocasionar al gobierno y al servicio público.

No podemos menos de felicitar á la autoridad que acaba de practicar un acto de tanta justicia y utilidad pública, y esperamos y le suplicamos que tome iguales providencias con la empresa del muelle de Vigo. Vds. tendran aun en la memoria las palabras del Sr. Bobadilla de Padron que rechazó nuestras advertencias, sobre esta empresa, haciendo presente los esfuerzos de esta en favor de los intereses públicos, y declarando que ninguna necesidad habia de que fuese escitada para el cumplimiento del contrato: sin embargo, son pasados ya muchos meses y ni el Sr. Bobadilla ni la empresa han dado señales de vida.

Se ha hablado mucho en esta ciudad de una nueva empresa de coches que de aquí se dirigirá directamente á la Coruña y de allí á Madrid con todas las proporciones cómodas y económicas. Venga en horabuena: por lo que toca á la diligencia que diariamente hace el viage de aquí á Pontevedra sigue teniendo mucha afluencia, y algunas veces es necesario recurrir al carruaje particular establecido en esta y perteneciente al Sr. Zaniega y compañía, el cual es muy bueno y muy cómodo en precio y asiento.

Se ha concluido la composicion de la calle real de esta ciudad, que quedó muy buena. Era de una necesidad indispensable, pues es una de las calles mas frecuentadas. Esta obra y el atrio de la iglesia que se concluyó hace mucho, dan á conocer la buena administracion del ayuntamiento; todavia hay obras en este municipio que deben escitar mucho la atencion de aquella corporacion llamada á satisfacer la necesidad de los habitantes que contribuyen con exceso para en cambio obtener un resultado proporcional.

Las fuentes de Vigo son sin duda alguna un objeto que se halla algo abandonado: no solo son pocas é insuficientes para el abastecimiento de los habitantes, sino que estan mal cuidadas y hay dias en que es muy costoso beber sus aguas mezcladas con las de las lluvias que se introducen en los caños por la defectuosa construccion de estos. Debe llamar tambien la atencion del ayuntamiento y verificar cuanto antes la compra de una bomba para combatir los incendios: aun está en la memoria de todos los últimos acaecidos en este pueblo y que tantos perjuicios han causado, y que de cierto se evitarian si hubiese aquel motor indispensable. Ignoramos cual es la razon que ha hecho que el ayuntamiento no haya aun verificado la compra de este utensilio tan útil. El aseó y limpieza de la ciudad tambien debe merecer el especial cuidado de la municipalidad y contribuye mucho á esta falta principalmente en los lugares mas públicos de la poblacion el poco cuidado que hay en limpiar y barrer las calles y las plazas en donde hay el mercado de comestibles, y la denominada del pescado. No dudamos que contribuirá su olor fétido para muchas enfermedades que hay entre estos habitantes y que serian en mayor grado á no ser la bondad del clima: tal vez podria entrar en los cálculos del ayuntamiento cambiar el sitio tanto del mercado colocado impropriadamente en la mejor plaza de Vigo, asi como el mercado del pescado en la plaza de este nombre; pues no es solo inconveniente su colocacion por las razones que ya esponemos, sino porque es una plaza en el corazon de la ciudad y por donde se entra para el teatro. Los puestos de vendedoras que allí se permiten constantemente, tambien dan un as-

pecto muy feo á la poblacion, aumentado con los desagradables altercados que se ven obligados á escuchar los vecinos y moradores que habitan aquellas dos plazas que son las mejores de Vigo, y en donde se encuentran las tiendas de comercio y de comestibles. Creemos en la posibilidad del cambio que apuntamos, pues nos parece que hay otros locales mas apropiados, y sin los inconvenientes de que ya hemos hecho mencion, á lo menos respecto del cambio de la plaza del pescado con lo que la ciudad y la salud pública ganarian mucho. No apuntamos las demas mejoras de que carece esta poblacion porque conocemos la falta de medios que tiene el ayuntamiento y la dificultad en que se encuentra para satisfacer á todas las necesidades; pero lo que aqui apuntamos en relacion á la limpieza de la ciudad y al cambio de los mercados para otros sitios, no solo no nos parece difícil, sino conveniente é indispensable á esta poblacion. Estas consideraciones que aqui trazamos nos parecen oportunas porque las elecciones para renovar el cuatrienio de 1852 á 1855 acaban de tener lugar en esta ciudad: los electores de Vigo cambiando el prestigio político por la utilidad pública, han tenido doble razon en la eleccion de los nuevos concejales: á estos y á los demas dirigimos nuestras sinceras consideraciones.

La ría de Vigo sigue muy animada apesar del adelanto de la estacion. En ella vimos un yate perteneciente á un lord inglés, el cual y su familia viajaban por recreo. Era una embarcacion lo mas elegante y adornada con el mayor lujo y galanteria: á la par de este estaba la fragata *Tentadora* que habia llevado la fiebre amarilla á Oporto.

Fué trasladado de esta para Tuy, el señor Guisasola, administrador de correos. El público siente mucho la falta de este funcionario por la honradez y amabilidad de su carácter: durante su permanencia en esta oficina, nunca ha habido un extravío ni las dudas que anteriormente se suscitaban. Esperamos que el que le sustituya, practicará lo mismo como lo pide la justicia.

El lunes próximo marcha con direccion á la Coruña la señora marquesa de Valladares donde va á pasar una temporada. Sentimos la ausencia de esta apreciable señora, tanto mas que el motivo de su retirada es con el fin de experimentar otro clima que los facultativos le han indicado como remedio á su salud grandemente afectada. Le deseamos su pronto restablecimiento.

En el dia 29 del último, ha tenido lugar el primer baile de la estacion en el Circo. Estuvo muy animado pero no muy concurrido; parecia mucho mejor si no fuera el cambio de la hora en su conclusion: la junta directiva ha tenido á bien marcar las once para su término, y esto ha desanimado á algunas familias que no pueden conciliar la palabra baile con el final á las once. Realmente no sabemos la razon pero en Vigo hay una grande aficion á las once: es una hora que está asociada á todas las necesidades: se toman las once: se acuestan á las once: se cierra el circo todos los dias á las once: y para que no sea alterada esta hora fatal en los dias de baile, tambien lo cierran á las once: hasta las puertas de la ciudad se cierran á las once, en perjuicio de una grande parte de la poblacion que vive fuera de puertas, principalmente para el distrito del arenal donde residen una gran parte de los comerciantes de Vigo. Aun hace pocos dias se cerraban á las doce, y nos parece que valia la molestia de esperar mas una hora, para satisfacer la comodidad de los habitantes.

En el sábado 1.º de este mes, ha tenido lugar en el teatro una funcion dada por los señores Abal, profesor de guitarra que agradó muchísimo, y el señor Barcia, con sus fuerzas ginnásticas: este artista que se titula con el nombre compuesto de *Hércules español*, tiene mas fuerza que arte.

Hoy 6 tenemos en el teatro un prestigioso de mérito segun oimos decir; lo veremos y oiremos cuenta á Vds. si hace algo de extraordinario.

El tiempo está aqui muy apacible: se sabe que estamos en noviembre por el calendario.

ACTUALIDADES.

TEATRO.--En la noche del 9 se ha presentado por primera vez la compañía dramática de que es autor el Sr. Manrique. A juzgar por la ejecucion de las composiciones dramáticas *Es un angel* y *A un cobarde otro mayor*, los actores que forman esta compañía son acreedores al aplauso público y á la concurrencia no interrumpida. Las damas *Cantos* y *Carbonell* agradaron generalmente: la primera por su buen decir y esmerada declamacion: la segunda por su gracia juvenil y su entonacion entre sentimental y traviesa: verdadera escuela de la *Tablars* y *Chufino*. El primer galán Sr. *Sainz* es un actor de conciencia, sin los esfuerzos artificiales de una declamacion aparatosa, y hábil revelador de las situaciones dramáticas y de las peripecias enérgicas del *D. Felix* de la comedia. Los demas actores que tomaron parte en la representacion de la sentida composicion dramática de nuestro apreciable amigo Suarez Bravo, han correspondido á la buena acogida del público en el estreno de esta compañía. Las parejas de baile fueron muy aplaudidas, repitiéndose (íbamos á decir por orden de la autoridad) por los gritos de la galeria, los giros coreográficos del marsellé y de la chaquetilla golpeada de botones.

La funcion terminó con la divertida pieza en un acto *A un cobarde otro mayor*: verdadero debut de un actor de carácter gracioso. El señor *Huertas* tiene la buena escuela de los graciosos aceptables que no pertenecen al género bobo de las comedias de capa y espada, ni al género payaso de los sainetes aplaudidos en las funciones de tarde. En el señor *Huertas* hemos reconocido las dotes recomendables de la naturalidad y del *sprit* cómico con el cual alcanzaron justos y merecidos laureles los *Romeas*, *Arjonas* y *Valeros*.

En la noche de ayer se ha puesto en escena *Jugar por tabla* y *Los celos del tio Macaco*.

Esperamos que el público santiagués asistirá á las representaciones dramáticas de esta compañía, porque ha merecido una general simpatía su primera funcion dada en la noche del 9, despues de los buenos tiempos de la *Matilde Díez* y de la *Guy Stephan*.

OBRA ARTISTICA.--El señor Vidal, profesor de dibujo en la escuela de la Sociedad Económica de Santiago acaba de pintar un cuadro original que representa la Virgen de Loreto, en cuya obra acredita el estudio aprovechado que hizo de los buenos modelos y la entonacion esmerada que emplea en sus composiciones. El rostro de la Virgen pertenece mas bien á la escuela de Zurbaran que á la de Murillo: no se entrevee la belleza meridional que divinizaba el pintor sevillano, sino la pureza severa de las pinturas flamencas. Este cuadro del señor Vidal destinado á una sociedad particular, recomienda las buenas dotes de este jóven artista que ha perfeccionado sus estudios en la Academia de san Fernando y en el Museo de pinturas de la Corte.

PROVISION.--Ha sido agraciado con la vea que provista el cabildo de esta ciudad, en el antiguo y célebre colegio de los españoles en Bolognia, el estudioso jóven don Jacobo Araujo, en cuya hoja de estudios se reconoce que ha sido sobresaliente entre los alumnos de la universidad de Santiago. Celebramos que la eleccion haya recaído en un jóven tan idóneo como aprovechado en la carrera de jurisprudencia.

UNIVERSIDAD.--En la mañana del 9 del actual han recibido las insignias de licenciado en la facultad de jurisprudencia los señores Iglesias Lloreda, Nobo y Sanchez, Montenegro y Mosquera, Diaz Mosquera, Falde Rivadeneira, Rosende y Canellas, Rivera y Vazquez y Fon-

tan y Riva. El señor Montenegro y Mosquera, leyó un discurso bien razonado sobre las principales obligaciones de un juriscónsulto.

VARIEDADES.

Desde mediados del mes pasado se publica en Madrid la importante biblioteca clásica de religion dividida en cuatro series, la primera clásica-religiosa, la segunda totalmente eclesiástica, la tercera piadosa ó ascética y la cuarta ameno-religiosa.

Los distinguidos escritores que toman parte en esta obra aprobada por la autoridad eclesiástica y la escogida eleccion de producciones antiguas y modernas recomiendan eficazmente la presente biblioteca.

La primera serie se compone de las obras completas de los autores clásicos-religiosos nacionales y extranjeros, dando la preferencia en la publicacion a los mas célebres de los nuestros, aunque no sea mas que por rendir un justo tributo de verdadero amor patrio; principiando por la insigne *Doctora* del siglo XVI, la inocente Teresa de Jesus, por venir á los dotes de una sublime elocuencia y una eminente santidad, la de ser al mismo tiempo la *Compadrona de las Españas*.

Terminadas las obras y vida de Santa Teresa, se publicarán las de San Juan de la Cruz, del V. P. M. Juan de Avila, Fr. Luis de Granada, Fr. Luis de Leon, el P. Luis de la Puente, el P. Alonso Rodriguez, Nuremberg, Rivadeneira, Molina, Galatayud, Estella, Sigüenza, Rivera, Yepes, etc.; y en una palabra todas las obras de nuestros Autores mas distinguidos que merezcan reimprimirse. En cuanto á las de los extranjeros, lo haran con las de San Francisco de Sales, San Alonso de Liguorio, Kempis, Fenelon, Bossuet, Massillon, Bourdaloue, Bergier, Almeida, Belarmino, Grasset, la Colombiere, Bonald, Feller, Croisset, conde de Maistre, Perrone, Wisseiman, baron Henrion, Lacordaire, Chateaubriand, Crétineau-Joli, Gaume, Ravignan, etc., etc., alternando entre unas y otras, es decir, entre las nacionales y las extranjeras, si así lo desease la mayoría de los suscritores.

La segunda serie, totalmente eclesiástica, se compondrá en primer lugar de la Santa Biblia, de la cual se harán varias ediciones económicas que se venderán á un precio mas bajo que todas las que se hayan publicado hasta entonces; y teniendo presente sin embargo las reglas prescritas por la iglesia acerca de la Sagrada Escritura, para que salga con la fidelidad, correccion y belleza tipografica que corresponde á los libros Santos. Lo mismo se ofrece respecto de la Historia general de la Iglesia por el baron Henrion, que sobre ser la mas completa, pues que alcanza hasta el año 1843, mereció por sus ortodoxas doctrinas y fidelidad histórica una aprobacion explícita de N. S. Pedro Gregorio XVI, de feliz memoria, dirigiéndole al autor un honroso Breve por el que se dignaba nombrarle comendador de la Orden de san Gregorio el Grande, en testimonio de su estimacion y aprecio. La traducción y anotacion de esta importante Historia será dirigida por el mencionado escritor teólogo don Juan Gonzalez, autor de la obra reciente publicada: *el Papa en todos los tiempos y especialmente en el siglo XIX*. A la dicha Historia seguirá la eclesiástica de España, produccion original del acreditado literato don Vicente de la Fuente, quien ya tiene reunidos una gran parte de los datos necesarios para tan interesante y grande obra. Los suscritores á la Historia general de la Iglesia, sobre obtener esta por un precio mas bajo que todas las que se publiquen hasta la salida de la nuestra, disfrutarán de la ventaja de hacerse con la eclesiástica de España, por una quinta parte menos del precio marcado para el público.

A esta segunda serie, corresponderán las obras de los Santos Padres, una completa coleccion de los Sagrados Cánones, los tratados de Teología dogmática y moral, los Expositores de la Sagrada Escritura, los Diccionarios de Religion, de Teología, de Derecho Canónico, de la Biblia, de los Concilios, de las Eregias, de las Ordenes religiosas y de Geografía Sagrada; los mejores catecismos dogmáticos, históricos y morales; los tratados elementales y fundamentales de estas mismas ciencias; y Sermonarios completos y escogidos.

La tercera serie, dedicada enteramente á los libros piadosos y ascéticos, se compondrá de un completísimo *Devocionario*, una Semana Santa, un Año cristiano, unos Ejercicios de S. Ignacio, el mes de Jesus, el de Maria ó sean las Flores de Mayo, *Explicaciones de la Santa Misa* y sus ceremonias, *Importancia de la Oracion* el Amor del alma, *Visitas al Santísimo Sacramento*, Medios para alcanzar el divino amor, *Reflexiones piadosas*, *Práctica del amor á Jesucristo* (estas siete obritas, así como otras varias son escritas por S. Alfonso de Liguorio), *Soliloquios del alma con Dios*, *Combate espiritual*, *Imitacion de Jesucristo*, *Preparacion para la muerte*, el *Hombre interior*, el *Alma desolada confortada para el padecer*, etc., etc., y en general todos los libros mas conducentes á la perfeccion de las almas. En esta serie se publicará la vida de Jesucristo, la de su Santísima Madre, de san José, y en suma una coleccion escogida de *Vidas de Santos*, prefiriendo las de estilo mas correcto y que juntamente sean mas propias para escitar la piedad. Tambien se dara en esta misma serie una completa coleccion de *Novenas*.

Cuarta serie, por último se formará de todas aquellas obras religiosas de mayor utilidad para los padres y madres de familia, y cuyo objeto no sea otro que el de instruirles mas y mas en sus deberes morales y sociales.

facilitándoles los medios para educar cristianamente á sus hijos, segun su edad y sexo, á fin de que gradualmente les vayan formando el corazón é ilustrando el entendimiento, y consigan algun dia tener hijos virtuosos que sean el honor de su familia y de su patria. Igualmente tendran cabida en esta serie, las obras ameno-religiosas, es decir aquellas que instruyan deleitando, para suministrar una lectura inocente y de recreo, lo mismo á la candida doncella que al mas inepto jóven, evitándoles así el tomar en sus manos, acaso sin saberlo, una de esas muchas novelas inmorales y escandalosas, cuya lectura esta causando tantos estragos en la sociedad y tantas lagrimas en las familias.

Recomendamos á nuestros lectores esta útil y necesaria coleccion de obras religiosas, que reunen á un módico precio la publicacion de las buenas doctrinas y de los autores mas acreditados dentro y fuera de la península.

MOSAICO.

MADRID EN EL SIGLO XXI.

Entre los objetos raros que se mostraban á los forasteros en la Corte moderna, recordamos los siguientes. --Un drama del siglo XIX escrito en cuatro meses. --La octava edicion de una obra publicada en 1846. --Un literato rico. --Un empleado independiente. --Un discurso parlamentario sin borradores. --Cinco tomos de poesias selectas del siglo XIX. --La pluma de un redactor --tijera. --La conciencia de un empresario de teatros. --Un juicio crítico imparcial. --El retrato de un sabio. --El número 300 de un periódico de teatros. --La coleccion de trajes históricos de un actor. --Una prensa de hierro con hollin etc. etc.

Los teatros, como las afueras de la poblacion, estaban muy concurridos en los domingos. Se gritaba en ellos para aplaudir, y algunas veces se palmoteaba con los pies. Una buena parte del publico buscaba en el foro el artículo de fondo del periódico que leia por las mañanas ó las chanzas pesadas que usaba en sus comidas de campo. El teatro nacional vivia á espensas del drama político de circunstancias, y del vaudeville francés. No era de moda el aplaudir con guantes: en los palcos y lunetas se veian las representaciones y nada mas. La critica literaria estaba por d'gracia en la antiquísima cazuela. Al dia siguiente, bien ó mal, en su lugar: en los periódicos. Tambien se conocian unas reuniones cuasi públicas, cuasi caceras, cuyos espectadores representaban mejor que los actores. Se titulaban sociedades dramáticas. Segun nos decia nuestro cicero, ya habian perdido el mérito de la oportunidad: eran mas bien un salon de baile sin baile, un escenario sin publico, una reunion que juzgaba, con mas aficion, á lo viejo, lo que tenia á su espalda: los hombres á las mugeres y las mugeres á los hombres. La puerta era para muchos el foro: en verdad por ellas entraban al parecer muchas doncellas y caballeros.

Las costumbres de la coronada villa de 2047 nos parecian muy extravagantes. En otros tiempos un apretón de manos era señal de cumplida y reciproca amistad: en el Madrid moderno lo mas corriente era un saludo y una sonrisa: los hombres ya aventajaban á las mugeres en eso de reir con graciosa coqueteria. Dos enemigos se despedian de esta manera. --Querido A... ordena lo que gustes. --Mi buen amigo C... manda lo que quieras. Dos rivales oscilaban al encontrarse. --¿Cuanto te deseaba ver!-- Se amaba á las mugeres alguna que otra vez, y en la temporada de baños lo suficiente para que los médicos digesen que eran casi epidémicas las erupciones cutáneas. Tambien se jugaba a la bolsa por medio del amor y correspondian las jóvenes á sus galantes por medio de la deuda flotante. Ya no se escribian cartas amorosas en papel raso ó vitela, sino en billetes de banco. Las pasiones sentimentales se acercaban al cielo desprovistas de palabras de matrimonio, mas claro, á las beardillas. Algunos se casaban de la misma manera: que inscribían sus nombres en una empresa de alumbrado, para medrar.

El lujo de la corte moderna era estimado. Delante de cada casa habia un coche con dos cazadores, en cada portal un portero, y las salas se alhajaban con elegantes cortinas de terciopelo y cojinetes de tisú: los tiradores de las campanillas eran las antigua cintas de la cruz de Carlos III.

La mayor parte de los habitantes del moderno barrio todo lo querian inmortalizar, y se hablaba entre ellos de construir un panteon nacional para depositar bajo sus bóvedas los huesos célebres del siglo XIX. Nuestro cicero nos decia al oido que no se podia buscar otro panteon mejor que la misma Corte. Al descender un número considerable de cajas mortuorias rotas y deshechas, se encontraban los huesos humanos revueltos y hacinados sin que fuese facil ni posible presentar un esqueleto completo. No parecia sino que despues de muertos guardaban el mismo orden que cuando vivos. Las inscripciones de los sepulcros

apenas se distinguian á fuerza de ser revoaca por los que las leian, y faltaban los huesos de algunos españoles célebres á la par que sobraban otros muchos incompletos y desconocidos. Aqui del remedio de constumbre: se completaba lo bueno con lo mediano y lo malo: en España siempre probó bastante bien este recurso. Para perpetuar lo pasado, se permitian algunas adulaciones á lo presente, y diferencias huecas en blanco para lo venidero. --Siempre incompleta la inmortaldad!

Entrabamos á la sazón por un paseo nuevo y delicioso, cuando nuestro cicero nos hizo fijar la atencion en un monumento de piedra berroqueña, con una estatua de marmol euclina. Hé aqui el único lugar de la Corte donde lo mediano ocupaba el lugar que le pertenecia. El marmol sobre la piedra ordinaria: lo eterno sobre lo secular. La estatua representaba al malogrado Figaro, escritor mas filosófico que satirico. --Las verjas que rodeaban este monumento habian pertenecido al elevado en honor del momento levantado. Entonces, digimos recatandonos del desconocido que nos acompañaba, en España todo se aprovecha para la gloria: hasta los cerros ajenos. Del busto de Larra solo habia quedado parte del embozo de su capa: tenia oculto el corazón; así deben presentarse en publico los hombres de talento.

Ibamos á seguir recorriendo algunas calles de la Corte moderna, cuando vimos que un peloton de gente se dirigia hacia la estatua de Larra, arrojando sobre ella una buena porcion de pergaminos en folio. Nos adelantabamos para reprender tal conducta, cuando nuestro cicero nos cogió del brazo, exclamando. --Moderacion!... Entre nosotros parecen malos los arranques generosos... Si deseais vivir tranquilo, no os adanteis de nada, ni os indignéis con nadie... Esta es la ciudad de los hechos consumados.

--Dejadme --lo interrumpí-- dejadme, hombre del siglo XXI.

--Observad que son veinte y vos... uno.

--Tengo armas para todos.

--La razon debe estar de su parte, porque son mas que vos...

--Los desafiaré uno á uno.

--El vulgo los tiene en mucho y los llevará sobre sus hombros y ni aun alcanzareis á sus tobillos...

--Oh!... enhorabuena... dejadme... ¿no hay tampoco libertad en un pueblo donde todo se imprime y todo se procura inmortalizar?

Nos apartamos con violencia del desconocido y nuestros brazos chocaron fuertemente contra la cabecera de la cama. Un agudo dolor nos despertó: el cuerpo volvía á la vida. Nuestro criado se puso en pie maquinalmente. Miramos y tornamos á mirar, y los primeros rayos del dia llegaban hasta nuestra alcoba como los mensajeros de la verdad. Sin embargo, nos preparabamos á vivir en el mundo de la mentira. Nuestro sueño habia sido una pesadilla: habiamos vivido doscientos años en siete horas.

¿El Madrid del siglo XXI era un retrato ó una parodia de la coronada villa del siglo XIX? --Nuestros lectores podrán responder mejor que nosotros á esta pregunta.

Nuestro criado se puso en movimiento vacilando como una estatua mal segura, y nos dijo entre aturrido y soñoliento.

--Esta noche ha dormido V. perfectamente.

--Imbecil!... --le contestamos á media voz -- abre los balcones y trae el calendario del año nuevo.

Entonces vimos para reposo y tranquilidad de nuestro ánimo, que estaba amaneciendo el dia primero de enero de 1847.

ANTONIO NEIRA DE MOSQUERA.

COMUNICADO.

Señor redactor del Eco de Galicia.

Pueblos del Camariñal 5 de Noviembre.

Muy señor mio; en su apreciable periódico del 1.º del corriente número 62, he leído con alguna sorpresa bajo el epigrafe de «justa reclamacion» que es sensible que el estafetero de la Puebla del Dean no cumpla puntualmente con su obligacion para con el público, que le paga 10 mrs. de sobreporte por cada carta ó bulto venga ó no franco etc.

Mas sensible es al que suscribe, que es el estafetero aludido, verse en la necesidad de decir que es inexacta esta reclamacion; porque no solo desempeño con puntualidad y pureza la obligacion de tal estafetero, sino que no me dis-

traigo en otras ocupaciones que me estorben su cumplimiento. Ciertamente no imito á mis antecesores, porque quedara muy atras sobre el particular expresado; y si el comunicante dá su nombre, le enseñaré documentos auténticos recientes librados por la autoridad local despues de haber oido á todos los funcionarios publicos y á lo mas granado del distrito que abonaron la verdad de cuanto llevo dicho. Respecto á la retribucion que percibo por cada bulto, sépase que tambien es de mi cuenta el transporte de la correspondencia tres veces á la semana.

Ruego á V. se sirva dar cabida con la brevedad posible en su periódico á esta vindicacion á lo que vivirá agradecido su afectísimo S. S. Q. B. S. M.

JUAN RUA.

ANUNCIOS.

CAPSULAS DE MOTHES DE BALSAMO DE COPAIBA.

PURO, LÍQUIDO, SIN OLOR NI SABOR PARA LA CURACION SEGURA Y PRONTA DE LAS GONORREAS RECURRENTES Y CRÓNICAS, FLORES BLANCAS ETC. ETC. CON APROBACION DE LA ACADEMIA DE MEDICINA PREMIADAS CON UNA MEDALLA HONORIFICA.

La eficacia de estas cápsulas confirmada por una larga esperiencia, ha producido sobre todo en España las mejores clasificaciones. Para evitar el ser víctima de ellas, es necesario exigir la firma de Mothes Lamouroux y compañía colocadas encima de la tapa de las cajas.

El depósito general para España en Madrid, se halla establecido en el laboratorio del doctor Simon, calle de Caballero de Gracia, núm. 7 cuyo sello y firma llevarán tambien las cajas para mayor garantía.

Paris, Rue Sante Anne, núm. 2 Mothes Lamouroux y compañía.

En el establecimiento que ha en la Rua Traviesa número 2, se halla un buen repuesto de todas clases de vinos generosos á precios arreglados.

D. Manuel de los Rios, director de bailes del teatro de esta capital, ofrece á los jóvenes de ambos sexos su academia sita en la calle de las Huerfanas, detras de Salomé número 10, en la que enseña por el módico precio de 40 reales mensuales adelantados, y 60 yendo á las casas particulares, los bailes modernos de sociedad que se usan en la corte y en las primeras capitales de España, que son los siguientes:

Wals.
Wals polca.
Wals redoba.
Polca mazurca.
Polonesa.
Shotis-polca.
Shotis.

Biblioteca clásica de religion.

Se suscribe á esta importante coleccion en esta ciudad, libreria de Sanchez y Rua.

Este periódico se publica todos los miércoles y sábados. El precio de suscripcion es 4 rs. al mes en esta ciudad, llevado á casa de los señores suscritores y 15 rs. por trimestre, en provincias, franco de porte. Los números sueltos se venden á seis cuartos. Los anuncios se insertarán á precios convencionales.

PUNTOS DE SUSCRIPCION. En Santiago en la redaccion, Imprenta y Litografía de D. Juan Rey Romero, en las librerías de los señores Sanchez y Rua; Calleja compañía, D. Pablo P. Ballesteros. Betanzos, D. Juan F. Rodriguez Ocampo: Coruña, D. Domingo Puga: Carballino, D. Joaquín Rodriguez: Carril y Villagarcía, D. José Benito Abalo: Ferrol, D. Nicasio Tajonera: Lujo, D. Manuel Pujol: Madrid, D. C. Monier, librero de S. M.: Mondoñedo, D. Francisco Delgado: Orense, D. Manuel Gomez Novoa: Pontevedra, Imprenta del Boletín oficial: Padrón, D. Salustiano Miguez: Rivadavia, D. Felipe Perez: Rivadeo, D. Balbino de Torres: Tuy, D. Juan Nolasco Rodriguez: Vigo, D. Antonio Curti. En los demas puntos del reino puede hacerse directamente, enviando una libranza sobre correos ó casas de comercio al Administrador del Eco de Galicia en carta franca de porte.