

CRONICA DE SALAMANCA.

PERIODICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

VIERNES 10 DE ENERO DE 1862.

Se suscribe en la libreria de D. Diego Vazquez, calle de la Rua, núm. 13.
El precio de suscripcion 12 rs. trimestre, 24 semestre y 48 un año.

Se publica los días 1, 3, 10, 13, 20 y 23 de cada mes.
Los días 1 y 13 se reparte una REVISTA trimestral de 24 páginas en cuarto.

Tenemos la satisfacción de anunciar a nuestros suscritores que desde este día pertenece a la redacción de la CRÓNICA nuestro modesto e ilustrado amigo Dr. Don Valentin Gonzalez Ventura.

CRONICA DE SALAMANCA.

FERRO-CARRIL SALMANTINO.

ARTICULO 2.º

Segun prometimos en nuestro último artículo, nos ocuparemos en este del examen comparativo de las dos líneas, que partiendo ambas de la general del Norte, se dirija la una a Bejar y la otra a la frontera Portuguesa, prescindiendo por ahora del punto de empalme que será objeto de uno de los artículos siguientes.
Si tuviésemos datos estadísticos oficiales acerca de la producción, consumo y exportación de los frutos de la Provincia de Salamanca, podríamos apreciar cual es la verdadera corriente que en ella existe y cuáles sus relaciones comerciales con las Provincias limítrofes y con las demás del Reino. Sin embargo, estos datos aun no serían suficientes para determinar de un modo absoluto las ventajas que había de proporcionar uno u otro trazado; pues la construcción de líneas férreas introduce cambios notables, no solo en el estado de comunicaciones de una localidad, sino en las industrias a que sus habitantes se dedican. La facilidad y economía de los trasportes hacen a veces posibles y en sumo grado productivas, industrias que antes no lo eran, o por el alto precio de las materias primeras, o bien por el gran coste de los elementos auxiliares. ¿Qué razón hay en efecto para que la Provincia de Salamanca, dotada de materias primeras y de grandes elementos fabriles, pudiendo disponer de un motor tan barato como el agua, que es a la vez un auxiliar tan poderoso para la industria, no se convierta en un plazo mas o menos breve en una Provincia a la vez agrícola y fabril? Tanto es así que apesar del actual estado de cosas y del aislamiento

en que le deja la casi completa carencia de vias de comunicación, vemos nacer principios de esta industria en Ledesma, Bejar, Penaranda, Salamanca y Ciudad-Rodrigo.
Debemos pues, si no queremos pecar de improvisos tener en cuenta estas transformaciones y cooperar a este desarrollo, germen de prosperidades para el porvenir.
Ya hoy día, se esportan sus productos industriales a las Provincias de Valencia, Murcia y Andalucía, marcandonos de antemano la senda que ha de seguir, está esportación a medida que adquiere mayor vuelo e importancia. Por otra parte el Comercio de carnes que hasta hace poco no tenia mas mercado que Madrid, se inicia en otro sentido. Si grandes fueron las esportaciones que de ella se hicieron para Crimea durante los dos años que duró la guerra, no empiezan a serlo mezos hoy para Inglaterra, para donde nos consta que embarcan semanalmente los vapores que tocan en Oporto, gran número de reses. Si este movimiento industrial tiene ya su dirección marcada de Este a Oeste, ¿qué debemos nosotros buscar el acercarnos a los puertos del Norte o a los del Mediterráneo y al litoral de Portugal habriendo este nuevo mercado a nuestros productos?
Verdad es que hasta ahora la Provincia ha sido casi exclusivamente agrícola, y que el día que mejore su cultivo sus productos han de ser mayores. Verdad es tambien que de algun tiempo a esta parte la salida de los cereales ha sido Valladolid y Santander; pero ¿tiene acaso este hecho un carácter definitivo? Creemos que no, y trataremos de hacerlo ver.
Que durante muchos años la esportación de cereales por la Fregeneda ha sido considerable, no cabe negarlo; y así nos cupiese duda alguna el Sr. Arriaga la desvanecería al decir (Sesión del 4 de Mayo de 1855) que la Fregeneda era el punto por donde se había hecho la esportación mas considerable de granos en España.
Si desde entonces ha variado algo este movimiento justo es que investiguemos sus causas y veamos qué influencia pueden tener sobre el porvenir.
Data la gran esportación de granos al Norte, de la crisis que ocasionó en el mercado de cereales la guerra de Crimea, complicada con las malas cosechas de los años su-

cesivos en Inglaterra y Francia. Establecida ya esta corriente en ese sentido, sobrevino poco tiempo despues la apertura de la línea del Norte desde San Chidrian a Alar, que abarataba considerablemente los trasportes, y ofrecia una salida constante y fácil a los productos de Castilla. A fines del año pasado se aumentó tambien este trayecto por abrirse a la explotación el trozo del ferrocarril de Isabel 2.ª entre los corrales y Barcena de Pie de Concha, quedando solo por construir desde Medina a Santander Ptos 32 kilómetros que median entre Barcena y Reinosa, y que pueden con razon, considerarse como una de las obras mas difíciles que registrará la historia de los ferrocarriles.
De no construirse otra línea dando nueva salida a los granos de la provincia de Salamanca, claro está, que la buscarian por los puertos del Norte por el menor recargo que ofrece siempre a la mercancia una línea ferrea continua sin gastos intermedios de carga, descarga y almacenaje.
Sin embargo un hecho hay innegable y es, que de todos los cereales de Castilla que acudan a los mercados del Norte, los que llegarán siempre en peores circunstancias, serán los de la provincia de Salamanca. Luego está en el interés bien entendido de su comercio el indagar si hay medios de dar salida a sus productos por otro lado con mas ventajas y sin temor de la competencia que les hacen los demás cereales de Castilla.
Comparemos lo que cuesta hoy día y lo que costaría, hechas las dos vias férreas que se proponen, los portes de los granos a Santander y a Oporto.
En el estado actual de cosas el porte de la fanega de trigo de Salamanca a Santander es de 14 rs. y este dato es incóncuso, pues está sacado de la cuenta de gastos hechos en una reciente espedición por una casa importante de Salamanca.
Desde Salamanca a Oporto, considerando siempre a la capital como centro de esportación, cuesta el porte de una fanega de trigo, incluso el seguro que se paga por la difícil navegación del Duero y que es más alto que los que se abonan de Inglaterra a la India, 45 rs. 74, dato tambien sacado de la misma fuente que los relativos a la esportación por Santander.
Hay, pues, una diferencia de 1 real 47

centimos á favor de los granos que se esportan por el Norte:

Supongamos ahora todas las líneas férreas de que tratamos construidas, y veamos lo que costaría el llevar una fanega de trigo desde Salamanca á los mercados de Santander, Oporto y Madrid.

La distancia kilométrica entre Salamanca y Santander supuestas terminadas las obras hoy en construcción ó en proyecto, será.

	Kilogramos.
De Salamanca á Medina (en proyecto)	78
De Medina á Valladolid	43
De Valladolid á Alar	128
De Alar á Reinosa	51
De Reinosa á Bárcena (en construcción)	32
De Bárcena á Santander	56
Total	388

Siendo 0. rs. 025 la tarifa por kilómetro correspondiente á una fanega de trigo, que pesando 90 libras ó sean 41 kilogramos 4 el porte de esta fanega desde Salamanca á Santander será de 9 rs. 70.

La línea de Salamanca á Madrid por Arévalo, que es la mas corta, tendrá:

	Kilogramos.
De Salamanca á Arévalo	92
De Arévalo á Madrid (en construcción el paso de Guadarrama)	161
Total	253

Luego el porte de una fanega de trigo de Salamanca á Madrid será el de 6 rs. 32.

El ferro-carril que uniese Salamanca á Oporto tendría:

	Kilómetros.
De Salamanca á Aldea del Obispo	100
De Aldea del Obispo á Vizeu	110
De Vizeu á Oporto	90
Total	300

Luego el porte de una fanega de trigo que recorra toda esta línea será de 7, rs. 50.

Este sencillo cálculo nos dice á primera vista, que de los tres mercados preferentes para los granos de la provincia de Salamanca el mejor es Madrid, luego Oporto y finalmente Santander.—Entre llevar el trigo á Madrid ó á Santander, hay una diferencia de 3 rs. 38 cént. en fanega, que probablemente será siempre mayor que la que exista entre los precios corrientes de ambos mercados, teniendo además los cereales llevados á Santander que sufrir las consecuencias de todo mercado de esportación para el extranjero, mientras que los que van á Madrid son para el consumo de la población.

La economía en fanega que resultará al llevar los trigos á Oporto en lugar de Santander será de 2 rs. 20, y no podrá decirse que sea insignificante, cuanto que la razón fundamental del trazado de Medina es

su menor trayecto que grava menos á la mercancía transportada.—Veamos á cuanto ascenderá este recargo

Construida la línea de Salamanca á Arévalo la distancia entre esta capital y Santander, será:

	Kilómetros.
De Salamanca á Arévalo	92
De Arévalo á Valladolid	78
De Valladolid á Alar del Rey	128
De Alar del Rey á Reinosa	61
De Reinosa á Bárcena (en construcción)	32
De Bárcena á Santander	56
Total	457

El porte de la fanega de trigo será pues de 10 rs. 92, es decir, que siendo por la línea de Medina de 9 rs. 70 la economía que resulta en favor de esta última será de 1 rs. 22:

De esportarse los granos por Oporto la economía que resultará es de 2 rs. 20, ó sea casi el doble de esta. Luego podemos fundar la conveniencia del trazado á Portugal en la misma razón de economía de transporte, que es la base fundamental del de Medina: Y no se nos diga que el mercado de Santander ha de seguir teniendo siempre el monopolio de la exportación de los cereales de esta provincia, pues siendo la única razón alegada el menor recargo que sufre la mercancía por la facilidad de medios de comunicación que hoy existen entre ambos puntos, esta misma causa llevará los trigos á Oporto ó á otro mercado donde lleguen con menos gastos. Además, la diferencia de precios corrientes entre unos y otros, no es un hecho de carácter permanente. Los ferro-carriles y los telégrafos eléctricos han de producir irremediamente el equilibrio de los precios en todos los mercados, resistiéndose solo aquellos de la mayor ó menor distancia que tengan que recorrer desde el punto de su producción hasta el de su consumo.

Hemos visto, pues, que colocándonos en el caso mas desfavorable en que todos los granos partiesen de Salamanca, hay ventajas en esportarlos por el litoral portugués, puesto que resulta una economía de 2 rs. 20, en fanega.

(Se concluirá.)

A continuación insertamos la carta circular que la Comisión nombrada por el Ilustre Ayuntamiento, autoridades y mayores contribuyentes de Ciudad-Rodrigo dirige á los pueblos del partido en favor del trazado de un ferro-carril de Arévalo á la frontera de Portugal pasando por esta Ciudad y empalmado cerca de Almeida, con los ferros-carriles portugueses.

CIUDAD-RODRIGO 31 de Diciembre de 1861

Muy Sr. nuestro:—El Ayuntamiento de esta ciudad, en unión de los mayores contribuyentes y autoridades, acordó en sesión de ayer el nombramiento de la comisión que suscribe para dar dirección al sentimiento unánime de este partido Judicial en favor del

proyecto de una línea de FERRO-CARRIL que partiendo de Arévalo y cruzando esta Provincia en dirección de la Plaza de Almeida, en el vecino reino portugués, empalme en dicha ciudad con la línea que vifurcándose desde Thomar ó desde Abrantes, en el mismo Reino, y pasando por Miranda de Corbo y Celorico, ha de terminar en dicha plaza de Almeida, según las comunicaciones oficiales del Gobierno portugués y los estudios hechos en 1859 por el ingeniero D. Francisco Maria de Sousa Brandão.

Sin fijar la atención en las consideraciones de interés local, que no se ocultarán á V. otros móviles de importancia mas alta han decidido á esta Ciudad en favor de este importante proyecto.

La Provincia de Salamanca, acorralada entre la frontera portuguesa y las provincias de Zamora, Valladolid, Avila y Cáceres, necesita buscar para sus frutos el puerto de mar mas inmediato y menos temible por la competencia de otros productos, cuyas condiciones mas favorables alivien su coste en los mercados de consumo. Comprenderá V. que si se eliminan Oporto y Lisboa, nuestros frutos han de cruzar las provincias de Valladolid y Palencia, abundantísimas en cereales, para llegar á Santander; cruzar toda la Extremadura y Andalucía para su embarque en Cadiz, ó atravesar toda España para llegar á Barcelona; y en cualquiera de estas vías tienen doble camino por lo menos, y han de hallar la competencia con productos mas beneficiados por la inmundación al puerto de embarque. En efecto, los granos y harinas de Valladolid y Palencia, tierra de Barros, y la Mancha, los ganados y caldos de Extremadura y Aragon, las maderas de Extremadura, Santander y Cataluña se ofrecerán respetivamente en Santander, Cádiz y Barcelona á precios que no podrán sostener productos iguales de esta provincia.

No considere V. como obstáculo para el ventajoso precio de nuestros productos, la travesía por un Reino extranjero, de quien nos aleja hoy la falta de tratados de comercio recientes, por que, ó el Ferro-carril de la Beira, será un monumento estéril para los mismos portugueses, ó forzosamente nivelará el Gobierno portugués sus precios de transporte con los que se establezcan en España, al modo que se verifica en todos los Ferro-carriles Europeos, abriendo á nuestros productos sus mercados; y en cuanto á los derechos de tránsito, los establecidos en el Duero, convencerán á V. de que por lo insignificantes no alteran la relación mercantil de los precios respectivos.

Esperamos que V. fijará la atención en los principios económicos que hacen mancomuna la riqueza, y la derivan de la multiplicación y beneficio de las operaciones mercantiles, aumentando la nacional en la misma proporción que pueda crecer la riqueza estraña, y en virtud de cuyo principio las naciones mas adelantadas marchan con rápidos pasos hacia la libertad de comercio; cuyo sistema esplicando el inmenso desarrollo de la riqueza pública en este siglo, va borrando de todas las legislaciones los principios egoístas que encerraban antes la contratación en cada país, y con aversión hostil á los puer-

tos extranjeros encogian y retardaban el aumento de la riqueza nacional.

Si V. se sirve examinar el concienzudo trabajo hecho por el señor Brandão, hallará que el coste de esta línea desde la frontera de Portugal á Salamanca, compensa por la economía de su coste el aumento que pueda tener la misma línea desde Salamanca á Arévalo respecto de la de Medina, y ambas juntas no excederán del que respectivamente tiene la de Medina á Estremadura por el puerto de Baños.

Llamamos la atención de V. acerca de este proyecto que se ha dado en llamar línea Bético Estremeño-Castellana, y que cortando la provincia en su parte oriental y en su mayor estrechez fecunda una zona lateral, con postergación de los partidos de Ledesma, Vitigudino y Ciudad-Rodrigo, que son los mas ricos y contribuyentes, abundantes en ganados y maderas.

Por último, si el comercio ensancha los intereses y la riqueza de las naciones, si este gran vehículo de prosperidad y civilización es la clave que explica el inmenso poder de Inglaterra, el creciente de las naciones Alemanas y la fabulosa prosperidad que hasta ahora han gozado los Estados Unidos de América; es un deber de todos los amantes de la patria cooperar á que se ensanchen los horizontes de nuestro poder mercantil, á facilitar los medios de comunicación con un país inexplorado y cuyos productos son una nueva vena de riqueza, á confundir los intereses de ambas naciones peninsulares, á llamar el camino de la unión aduanera, á demoler por último el edificio de añejas preocupaciones, recelos y odios que separan á las dos naciones peninsulares.

Por todas estas razones y otras que seria prolijo referir, esperamos confiadamente en que promoverá V. en ese pueblo la suscripción por el Ayuntamiento y vecinos de una esposición reverente á S. M. la Reina en la que se pida que tenga á bien preferir para la construcción del Ferro-carril de esta provincia la línea que desde Arévalo la atraviesa en su mayor longitud hasta la frontera portuguesa en las inmediaciones de Almeida.

Con este motivo nos ofrecemos de V. atentos S. S. Q. B. S. M.—J. Arias Giron, Alcalde constitucional.—Vicente Higuera Arrié, Gobernador del Obispado.—Tiburcio Sanchez, Dean de la Santa Iglesia Catedral.—Cándido Diez Taravilla, Diputado á Cortes.—Clemente S. Arjona, mayor contribuyente.

A consecuencia de la traslación á la universidad de Valencia de D. José María Llopix, ha sido encargado de la cátedra de Disciplina eclesiástica al Doctor Don Pablo Destres, desempeñando la de Derecho mercantil y penal además de la de Derecho romano el Sr. D. Manuel Herrero.

El miércoles se repitió en la *Salmanina* el drama del Sr. Martín Benito *El toque de ánimas*, obteniendo el mismo éxito que en su primera representación. Cantó luego el Señor Mata la romanza de bajo en el primer acto de la zarzuela *El valle de Andorra* que

fué muy aplaudida; y terminó la función con el juguete cómico *Clases pasivas*. A propósito de este liceo, hemos oído que el ilustrado y simpático jóven Sr. Garcia Abadia se propone explicar en él algunas lecciones de declamación. Mucho celebrariamos estos adelantos en la sección de enseñanzas.

Nuestro apreciable amigo é ilustrado colaborador D. Ramon Segovia, ha abierto su estudio de Abogado en esta ciudad, calle de Arriba número 13.

Decíamos en nuestro último número que se iban á plantar árboles en la plazuela de los Bandos. Hoy, sin embargo, tenemos que rectificar la noticia porque hemos visto cubierta ya la zanja que se habia abierto para la plantación. Ignoramos el motivo que haya impulsado á nuestra municipalidad á no llevar á cabo un proyecto tan laudable.

Se nos ha dicho que los partidos judiciales de Penaranda, Ledesma, Sequeros, Vitigudino, Ciudad-Rodrigo y gran parte del de Salamanca, han acudido al Gobierno apoyando, como mas útil á sus intereses, el proyecto de un ferro-carril que partiendo de la línea general del norte en Arévalo, termine en la frontera portuguesa enlazándose con los caminos de hierro del vecino reino. Nosotros esperamos que á medida que las distancias vayan estrechándose en esta importante cuestión, tendrán algunas ocasiones de ver los partidarios de otros proyectos, cual sea el que merece el apoyo de la opinión pública en nuestra provincia.

La junta de señoras de las escuelas dominicales celebró el domingo último la adjudicación de premios trimestrales, rifándose al efecto varias prendas de vestir y algunas cajas de dulce entre las alumnas. A la conclusión de la rifa se cantaron al piano por varias señoritas la letanía, la salve y un magnífico himno á la Virgen. Mucho celebramos que una institución tan benéfica logre arraigarse cada vez mas en nuestra población, y felicitamos por ello á las señoras que á fuerza de constancia y desprendimiento han logrado vencer cuantos obstáculos se opusieron al planteamiento de su caritativo proyecto.

El domingo último recibió S. M. en audiencia privada al gobernador civil de Salamanca Sr. Gallostra, á quien se designa como elegido para ocupar la secretaría del gobierno civil de Madrid.

Celebrariamos que esta noticia se confirmase, por mas que nos fuese sensible que el Sr. Gallostra dejase de ser Gobernador de nuestra provincia, donde tantas simpatías habia alcanzado en el desempeño de su difícil cargo.

Han comenzado las obras de demolición de la tapia del convento de S. Francisco, con el objeto de dar mayor amplitud á la calle de Fonseca.

Continúan con plausible actividad los trabajos para la formación de planos de nuestra

capital, bajo la celosa é inteligente dirección del Sr. Ingeniero Gefe del distrito Don Francisco de S. Pedro.

Parece que se trata de reedificar la capilla del cementerio, por hallarse en muy mal estado la existente; en especial la techumbre.

Nuestro amigo el Sr. D. Antonio Cabracán se halla sacando copia de nuestros principales edificios, con el objeto de publicar un Album monumental de Salamanca; hemos tenido el gusto de ver algunos de estos trabajos que son muy recomendables no solo por el vacío que llenan en la historia artística de nuestra ciudad, sino por la exactitud con que estan ejecutados. ¡Ojalá que conservásemos copia de tanto y tanto como se ha destruido! Aconsejamos al Señor Cabracán, que no sea avaro de pormenores de los edificios que aun conservamos y que mas se distinguen por la riqueza de su ornamentación, tales como Sto. Domingo, Catedral y Universidad, y los bellísimos capiteles bizantinos de varias parroquias y de la Catedral vieja; seguro de que los admiradores del arte aplaudirán su trabajo como merece, y por el cual anticipadamente damos la mas cordial enhorabuena.

Hemos oído que nuestro amigo el Señor D. José Bonilla, oficial de esta Biblioteca, se halla próximo á terminar un importante trabajo Bibliográfico, que le ha sido encomendado de orden superior, y en el que ha tenido ocasión de manifestar su reconocida ilustración y laboriosidad, y no dudamos que con funcionarios tan inteligentes, llegue á colocarse nuestra Biblioteca á la altura que merece.

En el ferro-carril francés del Norte se ha hecho un ensayo importante para la seguridad de los viajeros. Despues del asesinato de que fue víctima Mr. Poincot, el ministro francés de obras públicas habia escitado el celo de la compañía para buscar los medios de garantizar la seguridad de los viajeros. El ingeniero Mr. Bazin ha ensayado un aparato que consiste en un cilindro hueco del diámetro de dos pies por cuatro de largo, colocado longitudinalmente sobre el wagon, y dentro del cual gira una especie de molinete movido por el impulso del aire, cuando el tren está en marcha.

Este molinete, sujeto por un detentor, se pone en libertad y gira así que se toca una palanca de acero que existe en cada uno de los ángulos de los compartimientos del wagon y levanta repetidas veces un mazo que hiere una campana colocada sobre el aparato. El mismo aparato hace aparecer á los costados de wagon dos discos indicadores, de color durante la noche, de modo que el conductor y todos los empleados son advertidos por el sonido y la vista. El aparato, una vez en movimiento, no puede ser detenido desde dentro del wagon y se adapta facilmente al material de wagoes existente, siendo su valor de 125 francos cada uno. El ensayo de este aparato dicen que ha dado los mejores resultados.

Mejor informados hoy respecto á la noticia que dimos acerca de los socorros recibidos por los presos de la cárcel de esta ciudad, diremos que los señores profesores del Seminario tuvieron tres dias misión en la cárcel y confesaron y dieron el sagrado sacramento en la capilla de la Eucaristia á casi todos los presos para los cuales costeó nuestro Ilmo. Sr. Obispo cuya caridad es inagotable, numerosos jergones y camisas para los mas necesitados; y los referidos profesores con las limosnas recogidas adquirieron para aquellos infelices varias prendas de vestir los que mas necesitados se hallaban. Tambien recibieron los presos un abundante almuerzo y ademas una merienda los que habian comulgado.

La Direccion del Tesoro publica el estado del movimiento de la Deuda flotante durante el mes de noviembre próximo pasado.

Dicha Deuda, representada por los efectos que á continuacion se espresan, importaba en 1.º de noviembre:

Por giros.—Vencimientos de pagarés á favor de particulares 385,277.

Por anticipaciones.—Saldo á favor de la caja general de Depósitos en Madrid y las provincias 878,234,345.47.

Total 878,619,622.47.

Aumento que ha tenido esta Deuda hasta 1.º de diciembre:

Por anticipaciones.—Ingresado en el Tesoro en noviembre último procedente de la caja general de Depósitos 15,837,691.25.

—894,457,313.70.

Disminucion que ha tenido la misma Deuda.

Por anticipaciones.—Devuelto á la caja general de Depósitos en noviembre último 30,998,510.78.

Importa la Deuda flotante en 1.º de diciembre 863,458,802.92.

No ha habido negociacion de Deuda flotante en el mes de noviembre.

Segun el dato facilitado por la Direccion general de contabilidad, resultaba en fin de octubre último á favor del fondo de participes de las rentas un saldo de Rn 45,518,412.37.

Las fuerzas marítimas de que se componen las escuadras de varios estados, son las que se espresan á continuacion: Austria 157 buques con 894 cañones; China 826 buques con 58,657 hombres. Los Estados-Unidos antes de su separacion tenian 90 buques de guerra de alto bordo con 2,299 cañones y 8,000 tripulantes. Despues se ha aumentado la marina de los Estados del Norte y del Sur considerablemente. La de Dinamarca de 19 buques de vela de alto bordo con 654 cañones, y 24 buques de vapor con 326 cañones: con los buques menores la escuadra dinamarquesa cuenta con 1,094 cañones. La de Francia se compone, incluyendo los buques en construccion, de 224 de vela con 4,518 cañones y 317 de ruedas y hélice con 7,893; en todo 541 barcos de alto bordo con 12,411 cañones, tripulados en tiempo de paz por 38,375 individuos, y en tiempo de guerra por 67,481: por último, Francia cuenta con cerca de 27,000

soldados de marina y de las colonias y mas de 25,000 aduaneros. La Gran Bretaña cuenta con 634 buques de alto bordo y 57 en construccion, que montan 16,411 cañones, tripulados por 78,200 hombres, entre ellos 23,000 soldados de marina y guardacostas. La escuadra de los Estados italianos consta de 70 buques de vapor y 36 de vela, que entre todos montan 1,086 cañones. La república mejicana tiene 9 barcos pequeños con 33 cañones, tripulados por 500 hombres. La escuadra portuguesa consta de 52 buques (de los cuales 16 están desarmados) con 389 cañones y 2,852 tripulantes. La de los Países-Bajos de 169 buques con 1,866 cañones. La de Rusia de 513 buques con 3,851 cañones. Y la de Turquía de 48 buques con 1,218 cañones.

Ha fallecido ayer en esta ciudad el Excelentísimo Sr. D. Cayetano Zúñiga, senador del Reino, persona tan digna y respetable por sus cualidades de hombre público como por sus virtudes privadas. Su muerte es hoy llorada por su familia é innumerables amigos y sentida por todos cuantos han tenido ocasion de apreciar sus relevantes prendas. Séale la tierra ligera.

Han sido capturados los malhechores que hace pocos dias robaron á un labrador de Narrillos, partido judicial de Alba de Tormes.

Un periódico de Santa Cruz de Canarias hace el siguiente relato que merece publicarse por ser de un verdadero interés para la ciencia:

«Un hecho de los mas extraordinarios, dice, y que debe formar época en los anales de la historia natural acaba de realizarse en estos mares, á cuarenta leguas próximamente de este puerto. El aviso de vapor *Acteon*, de la marina imperial de Francia, al mando de Mr. Bouyer, teniente de navio, que hizo escala en nuestra bahia hace algu-

nos dias dirigiéndose á Cayena, encontró en el mar el 30 de noviembre próximo pasado, entre Tenerife y la Isla de Madera, un pescado monstruoso de la familia de los *cefalópodos* (pulpos, calamares, etc.) que nadaba en la superficie del agua. Aquel animal, por la descripcion y el dibujo que de él se ha hecho, tenia de 15 á 18 piés de largo, sin contar sus ocho formidables brazos que podia estender en derredor de su cabeza, como lo hacen los pulpos; su color era rojo ladrillo, sus ojos nivelados con su cabeza estaban prodigiosamente desarrollados y su fijeza era espantosa; la boca en forma de pico de papagayo, como la de los calamares y la de los pulpos, podia tener cerca de medio metro de ancho (mas de media vara española); su cuerpo fusiforme, pero muy abultado hácia el centro, formaba una enorme masa, cuyo peso ha sido valuado en mas de cincuenta quintales (cinco mil libras); las aletas, situadas en el extremo posterior, que fueron vistas y examinadas á bordo del *Acteon* por la persona á quien debemos esta relacion, estaban redondeadas en forma de anchos lóbulos carnosos, glutinosos y de grandísimo volumen.

«Este fenómeno no pudo ser cojido por mas esfuerzos que se hicieron por los tripulantes del buque, y á pesar de las muchas heridas que recibió; sin embargo, se le tuvo suspendido fuera del agua, y pudo verse perfectamente, pudiendo reconocerle por el *calamar gigante* de que hablan los mas completos tratados de historia natural, y que por muchos se le ha tenido como un mito. El consul general de Francia tiene una nota circunstanciada de este hallazgo, que va á remitir á su pais para conocimiento de la academia de ciencias.»

El Secretario de la Redaccion,
MANUEL HERRERO,

EDITOR RESPONSABLE, Juan Aguilera.

ACADEMIA

DE LENGUA FRANCESA,

BAJO LA DIRECCION DE

Mr. JULIO DOCTEUR,

establecida en esta ciudad, calle de S. Pablo, núm. 25.

Cediendo á los deseos que le han manifestado varias personas, el Sr. Docteur ha resuelto abrir una academia de lengua francesa, cuyas lecciones comenzarán el 16 del corriente de 3 á 4 y de 5 1/2 á 6 1/2 de la tarde; y desde igual fecha comenzarán las lecciones de música de 4 1/2 á 5 1/2 de la tarde: en el espacio de dos meses se compromete dicho Sr. á poner á sus discipulos en aptitud no solo de conocer los elementos de teoria musical sino el poder leer á primera vista cualquier pieza de música; enseña del mismo modo todo lo relativo á la práctica del arte, como tambien á dar lecciones de *acompañamiento* á los discipulos que lo deseen.

Imp. de Diego Vazquez, calle de la Rua, núm. 15.