

EL CORREO DE LUGO,

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

SE PUBLICA LOS DIAS 1, 5, 10, 15, 20 Y 25 DE CADA MES.

AÑO 1860.

La suscripción cuesta 12 rs. por tres meses, adelantados, tanto en Lugo como fuera, franco.—Se admiten sellos de cuatro cuartos.—La correspondencia, al Director de EL CORREO DE LUGO—Los pedidos y reclamaciones á D. Manuel Soto Freire.

NÚM. 7.

LUGO 20 DE JUNIO.

CAMINOS DE GALICIA.

Que pocos países cuentan con mejores elementos que Galicia para adquirir un gran desarrollo fabril y comercial, es un punto en el cual están conformes todos los que conocen las condiciones de su suelo, y el carácter esencialmente laborioso de sus habitantes.

Muchas causas, por consiguiente, debieron conspirar á la vez, para que no pudiésemos tomar parte en el movimiento industrial, que dentro y fuera de la península eleva á un grado de prosperidad y de riqueza sorprendentes á otros países menos privilegiados que el nuestro por la naturaleza. Una de las principales fué, sin duda, la falta de buenas comunicaciones; falta tan notable y reconocida que si algo sabían con respecto á Galicia la mayoría de los españoles, no hace mucho tiempo, era que no habia camino en que cupiesen dos.

Si esto sucedía en un territorio tan generalmente montañoso, que pocas serán las localidades en que pueda un carruaje andar una légua, sin necesidad de obras de arte, fácil es comprender cual era uno de los obstáculos que se oponían á todo progreso material.

Preciso es confesar que, desde hace algunos años se dió grande impulso á la construcción de caminos en las cuatro provincias de Galicia y que sin embargo, y principalmente en el interior, no hay un movimiento proporcional al que á primera vista parece debía esperarse de las cantidades invertidas en ellos. Pero esto es natural: en primer lugar porque, en su mayor parte, no están concluidos; en segundo porque en donde no hay grandes capitales no pueden improvisarse grandes industrias y es necesario atraerlos; y en tercero porque á esa atracción se opone la organización de nuestra propiedad territorial.

No es nuestro objeto discurrir hoy acerca de estos puntos.

Concedida por una ley,—cuyo proyecto tuvo la honra de proponer á las Cortes, entre otros Diputados, el autor de estas líneas—una doble vía de Ferro-carril, que termina en los dos puertos más importantes de Galicia, cruzando sus cuatro provincias: escitad la atención de sus habitantes, por la proximidad de su ejecución y abierta al efecto una suscripción que ofrece notables resultados: autorizadas dos distintas empresas para el estudio de otra línea, que ponga en comunicación á la ciudad de Santiago con el puerto del Carril, llamada á estenderse por Norte y Sur hasta empalmar con los ramales de la otra, y pudiendo, por tanto, abrigar la esperanza de que, en día no lejano, nos pondremos al nivel de los países más adelantados en vías de comunicación, nos parece oportuno ofrecer una ligera reseña de las que tuvo en lo antiguo el Reino de Galicia, y de las que actualmente tiene construidas y están en construcción y proyectadas.

Los primeros caminos, de que se conserva noticia, datan de la dominación romana; presidía á su construcción el deseo de conservar las conquistas y por esta razón los llamaban *vías militares*. El mapa corográfico de la antigua Galicia, publicado por D. José Cornide en 1790, señala los siguientes: Uno que partía de Astorga y pasaba por Bemibibre, el Castro de la Ventosa, la Vega de Valcarcel, Doncos, Puente de Nogales, Lugo y Parga, terminando en Betanzos. De éste salían otros dos: El primero desde el Castro de la Ventosa y pasando por Gestoso, la Rua de Valdeorras, Mendoya, Castro Lodezoso, inmediaciones de Santiago de la Modorra, Baños de Molgas y Baños de Bandede, atravesaba el río Limia á media legua de distancia de este lugar, entraba en Portugal por el de Moimenta y terminaba en Braga. El segundo partía de Lugo á San Pedro de Erbo, en Deza, pasaba por Santa María de Asorey, fal-

deaba el pico Sacro por la parte del Norte, entraba en Padron y seguía por Tournon, lugar en los confines del Arzobispado de Santiago con el Obispado de Tuy, Borben, Tuy y Ponte de Lima, en Portugal, hasta Braga.

De Betanzos salía otro á Contomir, sobre la ría de Rianjo, y pasaba por un pueblo, que los Romanos llamaron *Trigundo*, á dos leguas de Santiago, en la orilla izquierda del Tambre.

Desde la Coruña iba otro á Muros, pasando por un pueblo llamado por los Romanos *Claudianerium*, que existió cerca de la parroquia de Zás, en la jurisdicción de Soneira, desde cuyo punto partía otro á Pontevedra, tocando en Padron.

Desde Lugo se dirigía otro, por cerca de Neda, á terminar en *Libunea*, pueblo que segun el mismo Cornide, existió entre los rios Vellele y Narahio.

De la Vega del Valcarcel salía uno para la puebla de Buron y otro para *Forum Bibalorum*, que existió en la parroquia de Alba, Arciprestazgo de Bubal, en el Obispado de Orense y allí se dividía en dos ramales; el primero para Orense, que empalmaba en el citado de Braga en los Baños de Molgas, y el segundo para Lugo, pasando por San Jorge de Terra-chá.

Del que desde Astorga iba á Braga por el Castro de la Ventosa, dice Huerta, en sus *Anales del Reino de Galicia*: «Fué obra del emperador Trajano en la cual tuvo mucho que disputar la naturaleza con el arte, venciendo y domando las cumbres de los montes, levantando y hundiendo las profundidades de los valles que en la larga distancia de casi cuarenta leguas se encontraban. Empieza subiendo la gran montaña de el Gerez, disimulando la aspereza de su cumbre, por varios caracoles y rodeos, que le dieron el nombre de la voz latina *Girum*, y así tambien baja á los campos y valles de la Limia, cuyos pantanosos céspedes penetra con calzadas de piedra, que aseguran el camino. De esta suerte continúa hasta el monte de Larouco, el cual es de Peña viva y en ella se vé una como escalera ó cuesta de mas de una legua, á la cual los del país llaman *codos de Larouco*.»

Los Suevos y los Godos no han dejado en Galicia rastros de su larga dominación en obras de este género y de la corta de los Sarracenos no se conserva otra memoria que la de la devastación de cuantos pueblos se opusieron á su victoriosa marcha. De manera que hasta el reinado de Don Fernando el VI no hay noticia de que se haya construido ningun camino de alguna importancia: porque si bien Don Alonso el Casto, D. Alonso VI y D. Alonso VIII trataron de facilitar la peregrinación, que de todas las partes del Globo se hacía, para adorar el cuerpo del Apóstol Santiago, sus cuidados se dirigieron, casi exclusivamente, á la fundación de hospitales y hospederías y á la construcción de puentes, debiéndose á la solicitud del segundo de dichos reyes todos los que habia desde Logroño á Santiago, via la más concurrida de peregrinos, especialmente franceses, lo cual dió origen á que se conociese con el nombre de *Camino Francés*.

Desde D. Fernando el VI data, pues, la construcción, continuada por sus sucesores del primer camino útil para el objeto á que hoy se les destina; pero á pesar de que desde aquella época se consideraron los caminos como una de las preferentes atenciones del Gobierno, no le tocó á Galicia gran participación, y hé aqui la noticia que de los que habia á principios del siglo, da el Sr. Labrada, en la *Descripción económica del Reino de Galicia, por la Junta de Gobierno del consulado de la Coruña*, publicada de Real orden en 1804: «Se ha franqueado, dice, y construido con la mayor solidez uno que va desde la Coruña á Santiago, se ha hecho lo mismo con el que desde dicha

ciudad se dirige á Madrid, pasando por las de Betanzos y Lugo. Se ha construido tambien otro desde la ciudad de Santiago á la villa de Pontevedra y desde esta al puente de San Paço y Tuy, gran parte del cual ha sido obra del difunto Arzobispo de Santiago Excmo. Sr. D. Sebastian Malvar. Se han construido ya mas de tres leguas de igual camino que los que preceden desde la Coruña á Bergantiños, el cual debe continuar por otras dos hasta el puente Lubian.»

Desde la fecha en que el Sr. Labrada daba cuenta, con estas breves palabras, de los caminos que entonces existían con el nombre de Reales, hasta la celebración del Convenio de Vergara, injusto seria culpar á ningun Gobierno de la falta de protección y asignación de fondos para obras públicas, conocida como es de todos la historia de las dos guerras y de las revueltas políticas que en el espacio de cuarenta años tan desgraciadamente trabajaron á la Nación Española.

Cuando los rayos del sol dejaron de reflejarse en arroyos de sangre sobre el suelo de nuestra patria: cuando los odios y rencores de los partidos circunscribieron el campo de la lucha dentro del círculo legal: cuando sin temor pudimos cruzar de uno á otro extremo de la península respirando el ambicionado ambiente de la paz, que faltó desde la cuna á la generación presente, ofreciose á nuestra vista el yermo campo cubierto con los despojos de los pasados huracanes, en tanto que los florecientes de las naciones vecinas nos deslumbraban con su riqueza, y nos ofrecían los productos de que nosotros carecíamos.

Tributemos la debida justicia á todos los hombres de todos los partidos, que se sucedieron en el poder desde la terminación de la última guerra civil, y que procuraron dar y dieron gran impulso á la construcción de las vías de comunicación, no tan atrasadas en lo general de España como vulgarmente se cree, si se atiende á los pocos años que hace que se puede dar á este género de obras la preferencia que merecen y que su estado reclamaba.

Este atraso se nota en las provincias de Galicia, no porque hayan sido desatendidas; no porque hayan dejado de destinarse y de invertirse en caminos grandes sumas, y de desplegarse en su construcción inteligencia y perseverancia, sino porque ya hemos visto los pocos antiguos que tenían; porque aun en esos pocos ha sido y es necesario hacer rectificaciones costosas y sobre todo porque, como indicamos al principio de este artículo, las condiciones especiales de nuestro suelo montañoso exigen que, para utilizar los elementos de riqueza que encierra, se cruce en todas direcciones con una bien estendida red de caminos, que permitan comunicarse entre sí y con la vía férrea á tantas diversas localidades de tan diferentes producciones.

Para obtener este resultado se trabaja con laudable actividad, siendo sensible que, por falta de personas facultativas, no puedan hacerse con la brevedad que era de desear muchos estudios que están mandados.

Los estrechos límites de este periódico nos obligan á poner fin á este artículo, dando en los siguientes estados una idea del en que actualmente están los caminos de Galicia. Se formaron con datos tomados de la *memoria sobre el estado de las obras públicas de España en fin del primer semestre de 1859*, publicada por la Dirección general del Rám.

2.215,37 kilómetros de carreteras de los tres órdenes, construidos en construcción y en estudio, y los que resultarán de los diez y siete ante-proyectos que se indican, no satisfacen seguramente las exigencias del país; y sin embargo cuán diferente será su situación económica el día en que estén concluidos!

EL CONDE DE PALLARES.

ESTADO de longitudes de las carreteras de primer orden de las cuatro provincias de Galicia en fin del año de 1858.

CARRETERAS.	PROVINCIAS.	Concluida.	En construcción.	Paralizada.	En proyecto.	En estudio.	Sin estudiar.	Total kilómetros	Observaciones sobre el estado actual de las que corresponden a la provincia de Lugo.
Madrid á la Coruña.	Lugo . . .	116,80	»	»	»	»	»	116,80	Se hizo el ante-proyecto de toda la línea y se ordenó por la Superioridad el estudio definitivo. Se concluyó el estudio definitivo en una longitud de 15,5 kilómetros. Están ya en servicio los 10,16 de la casilla 5. ^a y en construcción los 3,50 de la 7. ^a
	Coruña . . .	51,00	»	»	»	»	»	51,00	
Villacastin á Vigo.	Orense . . .	49,05	120,32	»	»	»	»	169,37	
	Pontevedra . . .	63,83	»	»	»	»	»	63,83	
Ponferrada á Orense.	Orense . . .	»	24,46	»	»	407,22	»	131,68	
Cerezal á Rivadeo.	Lugo . . .	»	9,55	»	»	89,36	»	98,91	
Ramales de la de Madrid á la Coruña.	Lugo . . .	34,50	10,46	»	3,50	24,50	27,50	100,46	
	Orense . . .	»	»	»	»	»	20,00	20,00	
	Lugo á Santiago . . .	30,19	43,53	»	»	»	»	43,72	
	Coruña . . .	36,00	23,00	»	»	»	»	59,00	
	Lugo . . .	»	40,23	»	»	»	»	40,23	
	Coruña . . .	15,00	34,00	»	»	»	»	49,00	
Ramal de la de Villacastin á Vigo.	Coruña . . .	9,00	27,00	»	»	»	»	36,00	
	Orense . . .	»	46,15	»	»	»	»	46,15	
	Pontevedra . . .	25,21	»	21,98	»	»	»	47,19	
	Lugo . . .	8,00	»	8,00	»	24,50	26,00	66,50	Está para terminarse el estudio definitivo de toda la línea, y en construcción el puente de Porto que une las provincias de Lugo y Oviado.
Ramales de la de Ponte Rabade al Ferrol.	Lugo . . .	3,12	12,73	»	»	29,64	»	45,49	Se concluyó el estudio definitivo y está en construcción toda la línea.
	Orense . . .	»	»	»	»	»	47,70	47,70	
	Pontevedra . . .	»	47,94	»	»	»	»	47,94	
Ramal de la de Barbantiño á Pontevedra.	Coruña . . .	6,00	15,00	»	»	»	»	21,00	
TOTALES.		447,70	424,07	29,98	3,50	275,22	91,20	1.271,67	
TOTAL POR PROVINCIAS.	Coruña . . .	117,00	99,00	»	»	»	»	216,00	
	Lugo . . .	192,61	86,20	8,00	3,50	168,00	53,50	511,81	
	Orense . . .	49,05	190,93	»	»	107,22	37,70	384,90	
	Pontevedra . . .	89,04	47,94	121,88	»	»	»	458,96	

de las carreteras de segundo orden concluidas y en construcción.

CARRETERAS.	PROVINCIAS.	Concluida.	En construcción.	Parte que falta.	Longitud total.	Observaciones
Ramales de la de primer orden de Madrid á la Coruña.	Coruña . . .	96,0	»	»	96,0	Se hizo el ante-proyecto y se estudia el proyecto definitivo.
	Coruña á Carballo . . .	27,3	»	»	27,3	
	Pontevedra . . .	91,0	»	»	91,0	
	Lugo . . .	»	»	37,0	37,0	
	Lugo á Chantada . . .	»	»	»	»	
Id. de la de Villacastin á Vigo.	Pontevedra . . .	41,0	»	»	41,0	
Id. de la de Barbantiño á Pontevedra.	»	»	18,0	42,0	60,0	
TOTALES.		225,3	18,0	79,0	322,3	
TOTAL POR PROVINCIAS.	Coruña . . .	123,3	»	»	123,3	
	Lugo . . .	»	»	37,0	37,0	
	Orense . . .	»	»	»	»	
	Pontevedra . . .	102,0	18,0	42,0	162,0	

de las carreteras de tercer orden concluidas, en construcción y en estudio.

CARRETERAS.	PROVINCIAS.	Construidas.	En construcción.	En estudio.	Parte que falta.	Total kilómetros.	Observaciones
Ramales de la de 1.º orden de Madrid á la Coruña.	Orense . . .	»	4,0	»	15,0	19,0	Se concluyó y está en servicio este ramal.
	Lugo . . .	»	»	29,0	»	29,0	
	»	»	6,7	»	19,3	26,0	
	»	»	2,8	»	»	2,8	
	»	»	3,7	»	34,3	38,0	
	Coruña . . .	»	44,0	»	»	44,0	
	»	»	20,0	»	»	20,0	
	Orense . . .	»	19,0	»	»	19,0	
	»	»	4,8	1,5	16,7	20,0	
	»	»	24,0	»	48,0	72,0	
Idem de la de id. de Villacastin á Vigo.	Pontevedra . . .	»	8,0	»	6,0	14,0	Se concluyó el estudio de 9,8 kilómetros y se están ejecutando las obras que comprenden: se descimbró y está á terminarse el puente sobre la ria de Foz en el sitio llamado Espiñeira. Se concluyó y se halla en servicio esta línea.
	»	»	»	12,7	»	12,7	
	»	»	2,0	»	13,0	15,0	
	»	»	23,9	»	»	23,9	
	»	»	13,7	»	»	13,7	
Ramal de la de 1.º orden de Cerezal á Rivadeo.	Lugo . . .	9,8	1,2	45,0	»	56,0	
Idem de la de id. de Nabela á Valdeorras.	»	»	6,0	»	»	12,0	
Ramales de la de id. de Lugo á Santiago.	Coruña . . .	»	56,0	»	»	56,0	
Ramales de la de 1.º orden de Barbantiño á Pontevedra.	Pontevedra . . .	4,2	2,0	»	41,8	48,0	
	»	»	4,6	»	»	4,6	
Ramales de la de 2.º orden de Palavea á la Guardia.	»	13,0	3,0	»	»	16,0	
	»	»	3,6	4,6	3,8	12,0	
Ramal de la de id. de la Coruña á Carballo.	Coruña . . .	»	43,0	»	»	43,0	
Idem de la de 3.º id. de Santiago á Malpica.	Coruña . . .	»	19,0	»	»	19,0	
TOTALES.		35,4	312,7	86,7	186,8	621,6	
TOTAL POR PROVINCIAS.	Coruña . . .	»	182,0	»	»	182,0	
	Lugo . . .	15,8	20,4	74,0	53,6	163,8	
	Orense . . .	1,8	56,5	»	83,7	141,0	
	Pontevedra . . .	17,8	53,8	12,7	47,5	131,8	

Provincia	Terminados	En estudio
Barreiros á Villanueva	8,0	..
Sarria al Incio	24,0	..
Puentegrada á Rivalco	18,0	..
Monterroso á la de Lugo á Santiago	21,0	..
Castela á Guntin	..	56,5
Nabela á Valderrias	..	..
Puebla á Padron	..	50,0
Belanços á Arzuu	..	26,0
Orense á Lugo	..	48,0
Celanova á la frontera de Portugal	..	..
Orense á Chantada	..	..
Pontevedra á Cambada	..	..
Estrada á Silveira	23,0	..
Pontevedra á Orense	21,0	..
Tuy á Galdáns	..	..
Lugo á la de Pontevedra á Orense	..	..
Tuy á Caldas	..	..

ANTE-PROYECTOS TERMINADOS Y EN ESTUDIO DE VARIAS CARRETERAS.

Se hizo el estudio definitivo.

Se hizo el ante-proyecto en 30 kilómetros por dos direcciones distintas.

INTERESANTE. En las pocas líneas que publicamos en el número anterior, con motivo del escrito del Sr. Florez, decíamos que no abrigabamos el temor de que el obstáculo que indicaba tomase proporciones y paralizase indefinidamente la construcción de nuestro Ferro-carril. Hoy para corroborar nuestra apreciación, podemos añadir, que un gran número de Diputados de las seis provincias principalmente interesadas, se presentaron á los Señores Presidente del Consejo y Ministros de Fomento y de Estado, que les ofrecieron no se variaría la ley, sin poderosas causas de conveniencia. No en vano confiabamos en el celo de los representantes de las seis provincias, y en la ilustración del Gobierno de S. M.

CIRCULAR

que el Excmo. Sr. Arzobispo de Santiago dirige al clero de su diócesis con motivo de la suscripción para el ferro-carril.

Las autoridades superiores gubernativas de las provincias de la Coruña y Pontevedra, los Diputados á Cortes por el Reino de Galicia, y algunas corporaciones civiles, me han pedido haga una escitación al clero del Arzobispado para que tome interés en un punto de trascendental importancia para el país, cual es la construcción que se proyecta del ferro-carril del Príncipe Alfonso que ha de unir á Galicia con la capital de la Monarquía, pasando por las provincias de Leon y Palencia.

No es enteramente ajeno de nuestro ministerio el cooperar cuanto sea dado á una obra, que segun los cálculos de personas competentes ha de traer conocidas ventajas facilitando las comunicaciones, aumentando la riqueza, proporcionando ocupación á muchos brazos y disminuyendo por consiguiente la miseria de las clases menos favorecidas de la suerte. Todo lo que pueda contribuir á este último resultado principalmente, es sin duda muy conforme con los deseos de la Iglesia.

El ferro-carril que ha de unir los puertos de la Coruña y Vigo con la capital de la Monarquía, costará 700 millones de reales, habiendo ofrecido el Gobierno una subvención de mas de un 50 por 100

que excede de la mitad del coste total, y la empresa que se encarga de llevar á cabo la construcción exige que el país muestre algun interés en el proyecto suscribiéndose por el mayor número de acciones que ser pueda de 2.000 rs. cada una, desembolsados en seis años, las cuales devengarán, durante la construcción del camino, un 6 por 100, y despues de concluido lo que la explotación produzca.

Aunque esto á primera vista pudiera retraer á los eclesiásticos, á quienes los Cánones prohíben la negociación, cualquiera comprenderá que el acto de suscribirse por una acción ó por un corto número de ellas, tiene por objeto, mas bien que negociar, el promover la ejecución de un proyecto que tantas ventajas promete y que de no llevarse á cabo, cuando las demas provincias de España se estan cruzando con vías férreas, colocaria á las de Galicia en una posición relativamente desventajosa. En todo caso podrá el accionista vender sus acciones cuando haya satisfecho el 30 por 100 ó bien cederlas á un establecimiento de Beneficencia, como pienso hacerlo yo, antes ó despues de reintegrarse del capital adelantado.

Es notorio que las módicas dotaciones que hoy disfruta el clero, no le permiten adelantar desahogadamente capitales por pequeños que sean, cuando apenas tiene lo bastante para cubrir sus mas perentorias atenciones. No obstante, creo que por nuestro decoro y por el bien del país, estamos en el caso de hacer un esfuerzo suscribiéndose el que pueda por una ó mas acciones ó asociándose tres ó cuatro compañeros para hacerlo y excitando á los feligreses algun tanto acomodados á que ejecuten lo mismo. Se trata mas bien de manifestar interés en el asunto que de reunir capitales.

Hacen mas llevadera la suscripción las circunstancias de no haberse de desembolsar de una vez el importe de la acción, sino en el intervalo de seis años por lo menos, de no exigirse el primer dividendo pasivo sino desde que se haya dado principio á la construcción del camino, y de poder enagenar las acciones desde que se haya pagado el 30 por 100.

He querido hacer esta breve reseña segun los datos oficiales que tengo á la vista, para que cada uno conozca lo que se intenta. Cooperando todos, se facilitará sin duda la ejecución de un proyecto en que tan interesadas están las personas notables del país. Asi me prometo de la ilustración y celo de los párrocos que secundarán gustosos el pensamiento general del reino de Galicia. La reunion por arciprestazgos para conferenciar sobre este asunto y ponerse de acuerdo, seria el mejor medio de dar impulso al proyecto, excitando á las personas acomodadas á que imiten el ejemplo dado ya por algunas ciudades.

Santiago y Junio 1.º de 1860.—Miguel, Arzobispo de Santiago.—Sr. Cura párroco de...

SECCION OFICIAL.

Por Real decreto de 1.º del actual se constituye en carrera especial del Estado el servicio público de la Estadística.

Por otro del 6 se clasifican los puertos del litoral de la Península é Islas adyacentes, conforme á la ley de Sanidad, se establecen lazaretos de observación en los seis de primera clase y se adoptan otras disposiciones respecto de la dotación del personal del ramo.

Por Real orden de idem se acuerdan varias reglas para el servicio sanitario, marítimo y terrestre, interin se publica el reglamento general del mismo.

Por otra del 8 se determina el sueldo y categoría que corresponde á los Ingenieros de Montes destinados á Ultramar.

Por otra del 10 se autoriza á la Sociedad general de Crédito Moviliario Español para verificar los estudios de un Ferro-carril que desde las minas de Valderrueda, situadas en la provincia de Leon, empalme con la línea general de la Coruña.

Por otra del 12 se aprueba el reglamento sobre provision de las plazas en el ramo de Estadística.

Por Real decreto del 13 se promueve al empleo de Inspector del Cuerpo de Telégrafos al Director de línea D. Antonio Lopez de Ochoa y Venegas.

Por Real orden de idem se dispone que la Direccion general del Tesoro proceda á amortizar los billetes de la Deuda flotante en circulacion, procedentes de la emisión autorizada por Real decreto de 24 de Octubre de 1855, cuya operacion deberá ejecutarse el 20 de Julio próximo, desde cuyo dia no devengarán interés alguno los billetes que no se presenten al cobro.

Continúa la lista de suscritores en esta provincia al ferro-carril del Príncipe D. Alfonso.

	Acciones	Reales vu.
Suma anterior	2,894	5,788,000
Sres. Don		
Félix Vila Cedron	2	4,000
José Rodriguez Palmeiro	2	4,000
Ramon Armesto	4	2,000
José Ulloa y Rio	4	2,000
Juan Miranda y Diaz	4	2,000
Manuel Torron y Rodriguez	10	20,000
Alejandro Castro Gomez	10	20,000
Buenaventura Miguel Plá	4	2,000
José Rigueiro, Alcalde de Cospeito	4	2,000
Juan Arillo, Secretario de id.	4	2,000
Manuel Dominguez Neira	4	2,000
Juan Martinez de Castro	2	4,000
José Castro Freire	4	2,000
José Manuel Capon y Castro	4	2,000
Andrés Figueras	4	2,000
Manuel Tato, Beneficiado	4	2,000
Domingo Pociña	10	20,000
Pedro Barrio	10	20,000
Tomas Grande	4	2,000
L. M. V.	4	2,000
Bonifacio Paseiro	4	2,000
Domingo Lopez Rubinos	3	6,000
Juan Lopez Varela, maestro de la escuela pública del Páramo	4	2,000
José Ramon Sampayo, párroco de San Estevan de Rivas de Miño	4	2,000
Pedro Alonso Rodriguez Chaves, del Saviñao	4	2,000
Rafael Armesto y Arias, de la Ferreirua	2	4,000
Pedro Basanta, de Alfoz	4	2,000
Maria Benita Dominguez de Pardo	4	2,000
Total	2,964	5,928,000

(Se continuará.)

NOTICIAS.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS.

Berlin 13.—El Congreso de soberanos alemanes, reunido en Baden, tiene por objeto hacer desaparecer las cuestiones que dividen á Alemania en dos partidos.

Paris 13.—Aquí se da gran importancia á la entrevista de Napoleon con el príncipe regente de Prusia, porque se cree no sea muy favorable á Inglaterra.

Turin 13.—El mariscal Vaillant salió de Milan acompañado por el ayuntamiento. La Guardia nacional cubria la carrera. En Magenta, Novara y otros puntos le han hecho un recibimiento verdaderamente régio.

Regresan á Palermo los marqueses de Torreana y de Rocafort y el conde Manzoni, emigrados sicilianos.

Paris 13.—El tratado Mac-Lane fué desaprobado por el Senado en Washington. El Sr. Pacheco salió de la Habana el 19 de Mayo.

Dresde 14.—A invitación del príncipe regente, concurrirá á Baden el rey de Prusia.

Turin 14.—Se ha presentado el proyecto de empréstito de 150 millones de francos.

Paris 16.—El «Monitor» dice que el Emperador llegó á Baden, siendo acogido con muestras de simpatía por el Gran Duque que lo condujo á su palacio.

Londres 16.—Lord Russell ha anunciado en la cámara que se espera una nota del gobierno frances pidiendo á las potencias el reconocimiento de la anexión de Saboya y Niza.

Génova.—Nápoles 12.—El gobierno organiza manifestaciones populares en sentido constitucional.

Génova.—Mesina 10.—El comité secreto de esta ciudad está en correspondencia con Garibaldi. Se desmiente la insurrección de Calabria. Catania ha sido evacuada. Hay deserción de oficiales en una parte de las tropas reales que vuelven de Palermo.

Paris 16.—El enviado del rey de Nápoles Sr. Martino, ha salido en dirección á Nápoles.

Paris 16.—Se cree que la contestación dada por el Emperador al enviado del rey de Nápoles es que la Francia no puede adoptar resolución alguna

respecto de la mediación en los asuntos de Sicilia sin haber consultado á sus aliados.

(Correspondencia.)

—Segun un periódico, no se verificará ya la jornada de la Corte á la Granja por haberse notado cierta feliz alteración en la salud de S. M. la Reina. Nos alegraríamos por la ventura de la nación y de la real familia que fuese cierto el anuncio del periódico á que aludimos.

—En el despacho del 5 obtuvo el Sr. ministro de Hacienda la real autorización para someter á las Cortes los presupuestos de 1861 y algunas otras medidas importantes de que se dará cuenta tan luego como terminen los debates del discurso de contestación al de la Corona.

—Ocupándose la *Correspondencia* de la noticia dada por la *España*, segun la cual el ministerio habia recibido un despacho de Londres anunciando que Montemolín y su hermano han protestado contra el manifiesto de D. Juan, dice lo siguiente:

Algo creemos que haya de lo indicado por la *España*; pero si no estamos mal informados, la protesta de Montemolín no se ha formulado, y lo que anuncia el despacho telegráfico es que á pesar de las instancias de D. Juan su hermanito se ha negado resueltamente á abdicar en él sus derechos, habiéndose visto aquel obligado á lanzar la especie de proclama, manifiesto ó papel mojado de que ya tienen noticia nuestros lectores.

CRÓNICA.

Un periódico francés ha publicado la siguiente lista oficial de los guillotinos en Francia durante el imperio de la Asamblea democrática la Convención:

Antiguos nobles.	1,278
Idem mugeres.	750
Mugeres de labradores ó artesanos.	4,467
Religiosas.	350
Sacerdotes.	1,435
Hombres de todas condiciones.	13,633
Mugeres embarazadas.	348
<hr/>	
Total de víctimas solo en Paris en un mes y mes ó medio.	48,964
En la Vendée:	
Mugeres.	15,000
Niños.	22,000
Hombres.	900,000
<hr/>	
Total.	937,000
En Nantes, bajo el pro-consulado de Carrier:	
Niños fusilados.	500
Idem ahogados.	500
Mugeres fusiladas.	264
Idem ahogadas.	500
Sacerdotes fusilados.	300
Idem ahogados.	400
Nobles fusilados.	1,400

De hombres del pueblo, fusilados ó ahogados se contaron además en Nantes 32,000, y en Lyon 34,000; dando entre Paris, la Vendée, Nantes y Lyon un total de un millón cincuenta y ocho mil víctimas en pocos meses. Es de advertir que en ese total no están comprendidos los degollados en la Abadía, en el Cármen, en Avignon, en Versalles, en Marsella, en Tolon y en Bedouin, ciudad cuya población pereció toda.

Nacionalidad de las flores.—El clavel, proviene de Italia. El lirio, de Siria. La margarita, de China. El tulipán, de Asia. El laurel, de la isla de Creta. La rosa común, de Europa. La de cien hojas, del Cáucaso. La escorzonera, de Africa. El narciso, de Italia. El geráneo, del cabo de Buena-Esperanza. La granada, de Africa. La hortensia, de China. El heliotropo, del Perú. La siempreviva, de Oriente. El Jacinto, de Turquía. La lila, de India. El mijo, de Asia. El olivo, de Grecia. El naranjo, de China. El girasol, del Perú. La amapola, de Arabia. El ciprés, de Tartaria. El jazmin, de la India. La acacia, de Berbería. La geringuilla, de Francia.

Pensamientos que no son míos, pero que son verdaderos.—Nada debemos hacer que no puedan saber nuestros enemigos.

—No hay gloria en vencer enemigos abyectos.
—Nadie se dá la muerte en un acceso de razón.
—Siempre el mas astuto vence al mas fuerte.
—Creemos con facilidad lo que tememos y lo que deseamos.

—No hay cabezas mas vacías que las de los hombres que están llenos de si mismos.

—La esperanza á pesar de lo ilusorio de sus promesas, es mejor consejera que el miedo.

—El embustero es un almacén de promesas y de excusas.

—La hipocresía no es una pasión, es la careta de todas las pasiones.

—El que busca la ocasión es loco; el que no la aprovecha es tonto.

—Todo hombre virtuoso, instruido y útil á la sociedad es noble de hecho.

—El hombre pródigo se roba á si mismo.

—Por muy erguida que lleve la cabeza una hermosura, siempre toca con los piés en la tierra.

En que se parece un pretendiente á un divieso? En que incomoda.

No es cuento.—Perdiendo iba la paciencia cierto individuo á quien habian ofrecido una colocación que nunca llegaba. Todos los que le prometian hacer algo por él le olvidaban, y le entretenian con engaños. Un dia acudió á un nuevo protector, que era muy feo, el cual á los ocho dias le colocó en efecto. El derrengado aspirante, al verse por fin con un pedazo de pan, fué á dar las gracias á su feo protector, diciéndole entre otras cosas:—Todos me habian engañado hasta ahora; veo que V. es el único que no tiene dos caras. Y su protector contestó:—si las hubiera, ¿le parece á V. que saldria con ésta?

Una coqueta puede muy bien ser virtuosa, pero nunca es inocente.

—El vicio no es mas que el sacrificio del porvenir al presente.

—Si dices cuanto te acomoda, tendrás que oír cosas que no te acomoden.

—El que abusa de todo, se espone á no poder usar de nada.

—El perjurio es virtud cuando el juramento fué un crimen.

—No hay idólatra mas insensato que el que se adora á si mismo.

—Las únicas lágrimas verdaderamente amargas son las que se derraman en la soledad.

—La arrogancia es no pocas veces, el disfraz de la bajeza.

—Los filósofos racionalistas que no quieren salirse de la razón humana, se parecen al Narciso de la fábula.

—Mas difícil es callar, que hablar con acierto y tino.

—Quien no te mire á la cara no merece tu confianza.

BOLETIN RELIGIOSO.

20.—Ss. Silverio y Florentina.

21.—S. Eusebio.

22.—Ss. Paulino y Acacio.

23.—S. Juan, presbítero. *Vigilia.*

24.—La Natividad de S. Juan Bautista.

CORRESPONDENCIA DE «EL CORREO DE LUGO.»

S. D. J. V. A., Mondoñedo. Servida hoy su reclamación del núm. 4.

S. D. M. G. S., Valle de Oro. Anotada la suscripción para ese ayuntamiento y se recibieron los sellos.

S. D. V. A. P., Zaragoza. Se recibieron las libranzas para la suscripción del E. Sr. A.

ANUNCIOS.

Á VOLUNTAD DE SU DUEÑO SE VENDE EN las afueras de la villa de Vivero una casa-acaña bastante capaz y sólidamente construida, con dos molinos de cubo en ejercicio, y dos piedras mas sin él, y con un dilatado estanque para depósito de las aguas de mar

con que muelen, aprovechando tambien las del rio Junquera.

Los que deseen adquirir dicho edificio, podrán tratar con el Lic. D. Benito Maria Galcerán, vecino de la expresada villa.

MANUAL TEÓRICO PRACTICO DE CIRUJIA,

POR EL DR. D. RAMON OTERO.

Reasumir en un volumen compendioso, lacónico y metódico, las enfermedades externas, haciendo fácil y comprensiva la mas importante rama de las ciencias médicas á los alumnos de las escuelas de España y servir de guía al novel cirujano, es el objeto único que esta obra su propone, presentando en capítulos particulares todas las individualidades morbosas del dominio de la Cirujía, señalando sus caracteres genérales en analogía con los de las principales formas patológicas admitidas, para la mas justa apreciación de los afectos externos, á la vez que consignando en el tratamiento los medios medicinales y quirúrgicos reconocidos por mas eficaces á la curativa de los mismos. Y creyendo su autor ser útil al adelantamiento de la Cirujía científica, emite al efecto su programa, en la seguridad de sucesivas mejoras, que aguarda de sus compañeros, en beneficio de la juventud médica, á cuya enseñanza se consagra.

El autor se propone publicar este trabajo tan pronto como reúna el suficiente número de suscriptores, para que no le sea gravosa su publicación. Constará de un tomo de 200 á 300 páginas, y se entregará completo á los Sres. suscriptores al precio mas módico de esta clase de publicaciones.

Los que deseen adquirir esta obra, se dignarán mandar su nombre á Santiago, á la imprenta de D. José Rodriguez Rubial, Riego de Agua, núm. 5.

EUROPA,

La Guerra de Africa y los partidos políticos de España,

Por D. Miguel Vicente Roca.

Abogado del ilustre colegio de Madrid, socio del Ateneo científico, literario y artístico, individuo de la Academia de Legislación y Jurisprudencia y miembro de otras corporaciones científicas y literarias.

Este folleto se vende á 4 reales en Madrid, y en provincias á 5 rs. por medio de las principales librerías, comisionados de periódicos y empresas literarias, ó remitiendo el importe en libranzas de la Tesorería central ó sellos de franqueo á casa de C. Bailly-Bailliere, de donde se remesará á vuelta de correo.

LIBRERIA DE SOTO FREIRE.

¡BARATURA SIN EJEMPLO!

POR UN NAPOLEON.

Una caja de papel de aguas.

Cien sobres de idem.

Un librito de memoria.

Un lacre.

Una caja de obleas.

Una pastilla de cola de boca.

Otra de borrar lo escrito.

Otra idem de lapiz.

Seis plumas de acero.

Un porta-plumas.

Un lapicero.

Y unos gemelos.

Tambien se arreglan otras á 16 rs.

Por todo lo no firmado,
MANUEL SOTO FREIRE.

EDITOR RESPONSABLE, JUAN MARIA BRAVOS.

LUGO: IMPRENTA DE SOTO FREIRE.—1860.