



LA ABEJA MONTAÑESA

Periódico de intereses morales y materiales, satírico, literario, agrícola y mercantil.

Se publica los Domingos y Miércoles.—Se suscribe en la Imprenta y Litografía de los Sres. Martínez Hermanos, Rivera 14.—Su precio es 15 rs. por trimestre llevado á domicilio, y 18 adelantados fuera de la ciudad.—Los números sueltos se venden á real.

Santander 27 de Junio de 1858.

Se nos remite para su insercion el siguiente artículo, (que tambien publicó ya el BOLETIN DE COMERCIO) cuya lectura recomendamos á nuestros suscritores, por que en él se inicia una cuestion importante para nuestro pueblo.

La situacion y buenas condiciones de una Aduana, además de la importancia que dá á los pueblos, contribuye poderosamente á su prosperidad con el mayor desarrollo del comercio. El de Santander, con el aumento sucesivo que viene experimentando de algunos años á esta parte, ha hecho que nuestra Aduana sea ya insuficiente para sus actuales necesidades, dejándose comprender que aun lo será mucho mas, cuando dentro de pocos meses, se haya puesto en explotacion nuestro ferro-carril, en su primera seccion desde este puerto.

Así lo comprendió el Gobierno hace ya algun tiempo, cuando empezó á ocuparse seriamente de la colocacion y construccion de una nueva Aduana.

En un pueblo de la importancia que tiene ya hoy Santander, y de su halagüeño porvenir es tambien de todo punto indispensable un Depósito general donde se depositen y permanezcan las mercancías, sin pagar sus derechos á la Hacienda, hasta el momento de que sus dueños necesiten disponer de ellas. Tales depósitos existen en todos los principales puertos extranjeros, y han contribuido eficazmente á su desarrollo y prosperidad.

Nuestra celosa Junta de Comercio, reconociendo esto mismo, solicitó y obtuvo del Gobierno el permiso de establecer aquí uno; pero aun no ha podido realizar su proyecto por causa de la dificultad, ó mejor dicho imposibilidad de encontrar cerca de la mar y puntos de desembarque, un terreno bastante capaz para un establecimiento de esta clase, que no debe solo satisfacer las necesidades presentes, sino preveer las del porvenir.

El Depósito, aparte de su proximidad á un punto de desembarque, debiera estar colocado, en concepto nuestro, inmediato á la Aduana, con el objeto de aminorar los gastos de traslacion, y facilitar la vigilancia de la administracion. Lo reducido y costoso de los terrenos que rodean

nuestra Aduana actual, y el temor de que esta se traslade en breve á otro punto, son sin duda los motivos que principalmente han retardado la construccion del Depósito; y los que acaso la dilaten para siempre, si en vez de una eleccion acertada del sitio donde ha de colocarse la nueva Aduana, que el gobierno se propone construir, se atiende á consideraciones secundarias para situarla en un punto que no reuna las circunstancias convenientes y que fueran de desear.

Estas, segun nuestra opinion y algun conocimiento de la materia, son las siguientes:

1.º Que esté situada próxima á la mar y allí donde puedan venir á descargar los buques de mayor porte, por medio de gruas colocadas sobre el muelle, ó puentes de madera por el estilo del que han hecho los constructores de nuestro ferro-carril, para desembarcar sus materiales, sin necesidad de embarcaciones menores, y desde donde puedan trasladarse directamente á la Aduana sin ningun gasto.

2.º Que se encuentre al mismo tiempo próxima á la estacion del ferro-carril, y en frente, á ser posible, de los almacenes ó cobertizos que se construyan para el embarque y desembarque, tanto de las mercancías que lleguen por el ferro-carril, como de las que haya este de importar al interior del reino: que se halle, en una palabra, entre el mar, la Estacion y almacenes del ferro-carril.

3.º Que esté inmediata á la ciudad, y que haya entre ellas una comunicacion espaciosa y cómoda.

4.º Que no sea un terreno reducido y ocupado todo por la misma Aduana; sino que tenga capacidad suficiente para poderse establecer á su lado un Depósito que responda á todas las necesidades presentes y futuras del comercio.

5.º y última. Que no haya que hacer expropiaciones costosas, ni grandes gastos en la cimentacion, siendo esta una de las condiciones mas esenciales, pues debe temerse que si la construccion exigiese cantidades considerables, pudiera ser un obstáculo para que la obra se haga, al menos en mucho tiempo.

Dícese que el Gobierno tenia ya señalado para la colocacion de la nueva Aduana, el terreno en que se está construyendo la estacion provisional del ferro-carril; mas como esta sea tambien importantísi-

ma para la prosperidad de nuestro pueblo, no han debido ponerse inconvenientes á la continuacion de sus trabajos, y que en vez de esto, se ha propuesto al Gobierno colocar la Aduana en el muelle de los Naos, allí donde nacen los terrenos del muelle de Maliaño, y en el ángulo mismo que ocupa la fundicion del Sr. Colongues. Mas como este sitio es muy reducido, habria de agrandarse por medio de la construccion de tres muros ó paredes perpendiculares, que avanzarian hasta el canal. De este modo se llenarian perfectamente bien las condiciones 1.º y 5.º ya indicadas, y hasta cierto punto tambien la 2.º; pero de ningun modo las 4.º y 5.º.

La construccion de los tres muros ó paredones, sobre todo del que sirviera de muelle, serian de un gran costo, teniendo tambien muy crecido los cimientos, con lo cual la Aduana habria de ser tan costosa que probablemente se renunciaria á construirla en muchos años.

La muralla ó pared que siguiera la direccion del canal habria de fundarse sobre algunos metros de profundidad de fango puro, y en sitios donde hay á plena mar 8 á 10 metros de agua, y de 3 á 5 á baja mar, circunstancias que harian la construccion costosisima, y á todas luces onerosa para el Estado.

Y esto sin contar con otro inconveniente aun mas grave. Una obra saliente y en direccion perpendicular del canal y de las corrientes, produciria remolinos, tanto mas peligrosos, cuanto que la direccion del producido por la corriente del flujo no seria la misma que la del que produjera ó se debiera á la corriente del reflujo.

Cuantas veces esto sucede se ocasionan infaliblemente dos bancos á cierta distancia, por lo que semejante obra saliente en aquel punto no solo seria causa de incomodidades en el canal, lo cual es ya un inconveniente, sino tambien de la creacion de dos barras, que acaso interceptaran una parte de la navegacion.

La situacion y dimensiones de estas barras mal podriamos fijarlas nosotros, legos en la materia, cuando ni la ciencia acaso esté tan adelantada que pueda hacer estos cálculos con exactitud; pero lo que sí sabemos, porque nos lo ha demostrado la esperiencia en otras localidades, es que infaliblemente se formarian dos barras. Ahora bien: ¿el Gobierno que tiene el derecho de tomar gratuitamente de entre todos los

terrenos de Maliaño los que necesite para la construcción de la nueva Aduana, que necesidad tiene de hacer considerables dispendios para crear á costa suya un local, que despues de todo, no reuniría las condiciones mas precisas, cuando puede elegir uno á su gusto y que las reuna todas, sin que le cueste nada?

Si la estación provisional ocupa el terreno que primero se eligiera para la Aduana, éste no es motivo para que el Gobierno renuncie al derecho que tiene de escoger otro, y por cierto, que algo mas allá de la estación hallaría uno que reune todas las circunstancias imaginables, aunque un poco mas separado del muelle actual. Pero aun suponiendo que distase de 300 á 400 metros, que es tanto como del puente de Atarazanas á la capitania del Puerto, parecenos que ésta mayor distancia, estaria bien recompensada por todas las demás ventajas que reportaría al pueblo en general, y al comercio en particular, la colocación de la Aduana en aquel sitio.

El Gobierno podría situarla allí sobre el mismo muelle y en frente justamente de los almacenes de mercancías de la estación definitiva del ferro-carril, construyendo un hermoso edificio, con menos profundidad que largura, y una linda fachada de 75 á 80 metros sobre el muelle, lo que sería ventajoso y cómodo en extremo. De cada lado de la Aduana habría una calle que fuese desde los almacenes ó depósitos de mercancías del ferro-carril al muelle, donde deberian hacerse embarcaderos semejantes al de los ingleses, y otra calle por detrás, á fin de aislar éste completamente de todos los demás edificios.

Los terrenos que quedasen entre la Aduana, así situada, y los almacenes ó cobertizos del ferro carril, pudieran dedicarse á la construcción de la casa-depósito, pues que permitirían hacerle suficientemente grande por el pronto, y aumentarle cuando las mayores necesidades creadas por el aumento del tráfico lo exigiesen.

Por las dos calles abiertas á los lados de la Aduana se pondrían en inmediata comunicación los almacenes del ferro-carril con el muelle, la Aduana y el Depósito por medio de vias de rails que sirvieran lo mismo para llevar económica y prontamente las mercancías de los buques á la Aduana, al Depósito y al ferro-carril, que de la Aduana al Depósito, de éste á aquella, y del ferro-carril al Depósito, á la Aduana y á los barcos, y así también las mercancías que hubiesen de pasar por la Aduana, para ir directamente al camino de hierro, sin detenerse en el Depósito ó en los almacenes particulares, lo harían sin ningun gasto. Estas redes de rails proporcionarían pues al comercio inmensas ventajas de comodidad, celeridad y economía para todas las operaciones de carga, descarga, y transporte ó arrastres, que hoy son tan costosas.

De ninguna manera creemos que la empresa del Muelle de Maliaño, se negase á tratar de la cesión de aquellos terrenos con los que emprendiesen la construcción del depósito, y nos fundamos para ello en que siempre la hemos visto animada de los mejores deseos en todo lo que puede contribuir á la prosperidad de nuestra población: creemos mas, creemos que ella misma tendría interés de encargarse por sí ó formando una sociedad al efecto, de la cons-

trucción del depósito: mas si así no fuese, y se negase (lo que no es de esperar) á ceder convenientemente sus terrenos, el Gobierno, podría y debería, en concepto nuestro, intervenir en este asunto, en bien del público y del interés de la policía de la Aduana, cuya vigilancia sobre el Depósito solo podría ser económica y fácil, hallándose este situado al lado de aquella. El Gobierno podría pedir y aun exigir en su caso al construir la Aduana en aquel punto, que la Empresa de Maliaño no pudiese ceder los terrenos comprendidos entre aquella y los almacenes de mercancías del ferro-carril con otro destino que el de construir un Depósito, y que si entre ella y los constructores no hubiese acuerdo sobre el precio de los terrenos, se fijase éste por peritos, conforme al que tuviesen los inmediatos mas lejanos.

Nos ocurre con este motivo que lo que haría mas pronta y segura la realización de esta idea general e inmensamente útil, sería la formación de una sociedad particular que tomase á su cargo la construcción del Depósito, y que al propio tiempo se encargase de la de la Aduana, mediante un precio convenido por esta última y que el Gobierno le abonaría por anualidades. Los dos edificios se harían entonces conformes á un plano adoptado por el Gobierno, debiendo concluirse la Aduana en un termino dado, mientras que el Depósito cuyo plano general se aprobaría definitivamente, pudiera irse haciendo por partes en años sucesivos y á medida que lo exigieran las necesidades del comercio. Los dos edificios así construidos por un mismo arquitecto y la misma compañía guardarían mas unidad y armonía, y se harían con mas rapidez y economía.

El Gobierno tendría la grandísima ventaja de hacer la Aduana prontamente, cual reclaman las exigencias del porvenir, sin desembolsar inmediatamente lo necesario para su construcción; la Empresa constructora y del Depósito hallaría en esta un pingüe negocio, y el comercio de Santander ganaría, lo que no es decible, con tener en breve un Depósito suficiente para sus necesidades actuales, y susceptible de agrandarse cuanto lo exigieran las venideras.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS.

La prensa no política de España, reducida hasta ahora á tratar cuestiones de escaso interés, empieza á adquirir entre nosotros carácter de gravedad é importancia; puesto que se dedica á dilucidar en sus columnas, cuestiones de alta importancia para los intereses generales del país.

Sabido es cuan interesado está nuestro comercio en que se establezca con las mejores ventajas, el servicio postal entre la metrópoli y las Islas de Puerto-Rico y la Habana, por lo cual no es necesario encarecer la importancia de que la prensa se ocupe de un asunto tan interesante, y cuan conveniente es al Gobierno, que los diarios no políticos sean los que se apoderen de esta clase de cuestiones, quitándolas el sello de mala voluntad, con que suelen los órganos de los partidos tratar todo asunto, de que pueda hacerse un arma de oposición.

Bajo el punto de vista de interés público, vienen los diarios no políticos de Madrid, esclareciendo la opinion sobre las sociedades de crédito y seguros, sobre los bancos de descuento, caminos de hierro, líneas de vapores, minas y demás particulares en que influye la administración del estado, y nuestro periódico sabrá á imitación de los de la Corte, ocupar la atención de sus lectores con estos negocios, en que mas que en los políticos han de buscar los pueblos su felicidad.

Entre todas las cuestiones la que bajo el punto no político llama mas la atención en Madrid, es la de los vapores trasatlánticos y uno de nuestros mas distinguidos colegas dice:

«Los intereses mercantiles é industriales de España, es sabido que reclamaban desde largo tiempo relaciones seguras, periódicas y ciertas con Puerto-Rico y la Isla de Cuba.

Una Compañía franco-americana, obtuvo en subasta pública este servicio definitivo en 17 de Junio de 1857, para empezar su cumplimiento en igual día y mes del año siguiente de 1858, en cuyo tiempo intermedio se había de hacer provisionalmente la navegación por siete buques de primer orden llamados *El Alma*, *El Franc-Cortois*, *El Vigo*, *El Cádiz*, *El Jacquard*, *El Barcelona* y *el Arago*, buques utilísimos para el servicio, construidos en 1856, y la mayor parte de ellos en Inglaterra.

La empresa arreglándose en un todo á lo prescrito en el pliego de condiciones para la subasta, empezó á prestar su servicio, y halló siempre contra sí la predisposición poco favorable ó adversa, del Comandante general de la Carraca, para la admisión oficial de los buques, que habían sido aceptados en un principio por hallarse de acuerdo y en perfecta armonía con las estipulaciones del contrato, como se justifica clarísimamente con los cuaderos de vitácora de los mismos buques, que prueban su estado escelente para el servicio y la buena marcha de todos y cada uno de ellos.

Desde el momento que la Compañía franco-americana sancionó su contrato, *La Crónica de Madrid* periódico de los Sres. Retortillo, declaró una guerra sin tregua en sus columnas, á los vapores correos obligando mas de una vez á esta Sociedad á que se defendiese públicamente de los ataques injustos y parcialísimos de que viene siendo victima.

Coincidía con los esfuerzos periódicos mencionados y con los informes del Comandante de la Carraca, la noticia de que una compañía catalana, que había propuesto hacer este servicio y estaba siempre preparada (aunque sin el material suficiente) para poder llegar en su día á obtener la autorización de reemplazar á la concesionaria que ofrecía y estaba dando grandes ventajas al país.

¿Qué ha sucedido despues? No lo sabemos. Lo cierto es que la contrata entre la compañía franco-americana y el Gobierno de S. M. ha sido rescindida sin consentimiento de esta; y que el Sr. Retortillo ha sido puesto en lugar de ella, recibiendo del Tesoro segun se asegura de público, una subvención igual á la que recibía la compañía concesionaria.

¿Estará el secreto de la operación en que los buques del Sr. Retortillo, ya que no traen beneficios, á la Nación en el precio, lo traerán en las condiciones para el servicio?

Veamos: Los siete vapores de la compañía franco-americana, miden 7037 toneladas, y tienen fuerza de 2200 caballos, mientras los del Sr. Retortillo solo llegan á 2685 toneladas, con fuerza de 480 caballos.

Queda á la consideración de nuestros lectores calcular la diferencia para el buen servicio, entre una y otra sociedad, teniendo además en cuenta para ello que segun *La Palma* y *El Contribuyente* de Cádiz, los vapores nuevamente contratados apenas podrán conducir sesenta pasajeros de primera y segunda cámara; mientras el *Alma*, vapor de la empresa concesionaria ha trasportado en uno de sus últimos viajes doscientos tres de ellos, lo cual hace comprender que el Gobierno español, podría trasladar á la Habana 6000 soldados cada mes en caso necesario por medio de los buques de la compañía franco-americana, conocida en España con la razón social del *Guh hermano*; mientras hoy por los vapores Retortillos ha imposibilitado la realización de tan importante como trascendental servicio.

¿Cómo, cómo conciliar en este asunto la conveniencia pública, los gastos del Tesoro, los derechos de la compañía franco-americana y las exigencias presentes y futuras del servicio?

Pero, aun hay mas. Rescindida la contrata, por acuerdo de una sola de las partes, ó sea, por el Gobierno de S. M. parece que el servicio definitivo se adjudicará por subasta pública, en cuyo pliego de condiciones se exigirá la de que los buques sean de rueda y tengan fuerza de 800 caballos; lo cual es imposible de obtener, sino en un tiempo muy dilatado y acarreado al Tesoro gastos innecesarios y altamente considerables, pues los buques tendrán que construirse *ad hoc* aumentándose por consiguiente, la subvención, toda vez que en lugar de gastar cada buque 80000 francos en carbon por viaje, gastará 145000.

Sucedrán probablemente tres cosas con la nueva subasta: 1.ª la Compañía franco-americana, no podría concurrir á la licitación, contando con el servicio de sus siete vapores; 2.ª Es lo mas natural que no haya postor para el servicio; 3.ª Se verá el Gobierno en la necesidad de prorogarlo interinamente en favor de los Sres. Retortillo, de un modo indefinido.

En otro artículo probaremos, que el servicio que hacen nuestros vapores correos entre Cádiz y las Antillas, no se puede cubrir convenientemente con buques de fuerza de cuatrocientos caballos, siendo inútil también establecer una competencia con los buques ingleses que hacen sus viajes á los Estados-Unidos, teniendo que deducir de todo ello, que las reformas introducidas por el Sr. Ministro de Marina, para desposeer á los primitivos concesionarios, ha venido á resultar únicamente en favor de los Sres. Retortillo, con gran perjuicio de los intereses de la Compañía franco-americana, del servicio público y de los intereses mercantiles entre nuestro pais y sus colonias.»

GACETILLA.

La Tutelar. Hoy empieza á insertarse en nuestras columnas el anuncio de *La Tutelar*, sobre cuyo contenido llamamos la atención pública.

Es en verdad brillante y altamente satisfactorio el estado de esta sociedad, cuyo capital suscrito hasta el día asciende á 376.027.729 rs. vn.; el número de suscripciones á 50,435; y los títulos comprados á 149.445.000. Conviene que nuestros lectores fijen su atención en tan crecidos guarismos, estudien los prospectos y estatutos de *La Tutelar*, y se persuadan de que esta sociedad está llamada á precaver de la miseria á todos los que se le asocien con sus abonos.

Monomanías extrañas. Aretico cita á un enfermo que creyéndose de barro, no quería beber agua por no desleirse. Sanchez cita otro, según Boerhaave, que pretendía ser de vidrio y siempre estaba sentado por no romperse. Un médico distinguido del siglo XVII, Gaspar Barleo, se imaginaba que su cuerpo era de manteca, y huía del calor por miedo de derretirse. El célebre abate Molano de Hannover, se creyó transformado en grano de cebada, y por temor á las gallinas no salía de casa. Hay maniáticos que llegan á creerse muertos, y podemos citar á Felipe V de España y á un hijo del gran Condé. Este llegó á no comer por creerse muerto: su médico Finot no sabía qué partido tomar, cuando le ocurrió buscar á unas cuantas personas que se fingieran muertas y comieran, á fin de persuadir al príncipe que los difuntos tenían buen apetito; este ardiz salió bien, pero el maniático no quiso comer mas que con sus nuevos amigos, á quienes creía sin vida. En cuanto á Felipe V, hé aqui lo que dice Duclos en sus *Memorias secretas*: «Era muy cuidadoso de su salud.... Había momentos en que se creía muerto y preguntaba por qué no le enterraban.... Tomaba durante varios dias seguidos una caja de triaca de una vez, diciendo que sus médicos eran unos pícaros que sostenían que no estaba enfermo, cuando sentía su muerte cercana.

Predicame padre... Dime, querida cohorte -de guardias municipales, - ¿porqué permites que muchas - jardineras - nuestros fraques - rieguen, al paso que riegan - los lirios y tulipanes - que en balcones y ventanas - cultivan? ¿Por qué en las calles - consientes que á la bartola - se tiendan los ganapanes, - que por cierto no son pocos - los que por mañana y tarde, - estirados en la acera - de los muelles, dan al aire - *pezuniferas* aromas - y ronquidos formidables? - ¿Por qué ley, ni por qué Roque - toleras que las beldades - de estropajo, vulgo famolas, - veinte mil y un muladares - nos pongan en cada esquina, - apenas el rubio padre - de la luz su faz oculta - de occidente allá en los mares? - ¿Por qué razon poderosa, - y aunque le pase á quien pase - cerca de ellos, parten leña - lenadores montañeses - en las plazas hacha en ristre? - ¿Porqué existen cortinages - de trapajos y de redes - en bohardillas y desvanes - todo el año? - ¿Por qué siempre - entran en el pueblo á escape - los coches, y los caballos - de muchos particulares? - Por qué sus carros descargan - tan de golpe los tratantes - de carbon, para hacer que - negras nubes se levanten - de un polvillo nada grato - y tan fino y tan volátil - que no hay cara que no tiña - del color del azabache? ¿Y por

qué tanta pregunta - cuando la respuesta es fácil - tanto, que hasta los chiquillos - de memoria se la saben?

Por vez si á fuerza de dar - en el yunque, la falange, - que unos llaman de municipales - y otros llaman de haraganes, - se despierta y poner quiere - el remedio á tantos males.

Nuevo buque. Hoy, á las tres de la tarde, se botará al agua en la Punta del Muelle el Pailebot ELENA, construido por D. Modesto Fernandez. Se dice que asistirá la música de la Caridad.

INSPIRACION.

Venid á mí los que llorais perdidas
Las dulces ilusiones,
Y un consuelo hallarán vuestras heridas
Al son de mis canciones.

Los que el mundo mirais cual un desierto
Desnudo de belleza,
Y por dó quiera le encontráis cubierto
De espinas y maleza.

Venid á mí; y en las inquietas alas
De mi ardorosa mente,
A un mando os llevaré de eternas galas
Hermoso y esplendente.

Mundo rico de pájaros y flores,
De aromas y de luz;
De fuentes y de arroyos y de amores,
De vida y juventud.

Por él mi rándo pensamiento vaga
Sin trabas terrenales,
Y ageno de impureza se embriaga
De goces celestiales.

Allí de nubes nacaradas miro
Flotante pabellon,
Sin que jamás en revoltoso giro
Le arrastre el aquilon.

Allí esmalta los campos de colores
Eterna primavera,
Y las aves celebran sus amores
Cantando en la pradera.

Sobre floridas playas adormidos
Los mares allí están,
Sin que alteren sus olas los bramidos
Del hórrido huracan.

Y hay mugeres de lánguida mirada
Y formas de querube,
Mas bellas, que la luz de la alborada
Cuando al oriente sube.

Y son puras, cual gotas de rocío
Que llora en una rosa
De las calladas noches del estío
La virgen misteriosa.

Por que allí no se agosta la inocencia
Al soplo del engaño,
Ni se turba la paz de la existencia
Del vicio por el daño.

Allí las esperanzas juveniles
La duda no marchita,
Ni el torcedor de las pasiones viles
Al corazón agita.

Que el árbol de la fé lozano enhiesta
Su copa hasta los cielos,
Y rico fruto al corazón le presta
De paz y de consuelos.

Venid á mí, vosotros,
Los que en la amarga fuente
Del negro escepticismo
Bañais el corazón;
Del alma del poeta
Seguid el vuelo ardiente,
Y encontrareis la dicha
Detrás de la ilusion.

F. de la Vega.

SECCION MERCANTIL.

MERCADOS NACIONALES.

Sevilla 21.

Trigos fuertes de 45 á 47 rs. fanega: id. pintones de 44 á 46 id. id.: id. mezclilla de 40 á 43 1/2 id.: id. tremés de 37 á 40 id. Maiz de 27 á 29. Cebada de 19 á 21. Habas cochineras de 30 á 31 1/2. Garbanzos de embarque de 68 á 72: id. buenos de 110 á 120. Yeros de 52 á 54.

Precios en los puntos.—Trigos fuertes, de 46 á 48: id. pintones, de 45 á 47: id. mezclillas, de 39 á 45.

Málaga 21.

Precios del mercado del día 15 de Junio.—Trigo recio de primera calidad de 54 á 58 rs. fanega; id. de segunda de 48 á 55 id. id.: id. de tercera de 40 á 47 id. id.: id. cañivano segun calidad de 42 á 45 id. Cebada del pais de primera calidad de 24 á 27 id. Maiz del pais, de 35 á 38 id.: id. navegado de 28 á 30. Garbanzos de primera calidad de 78 á 88: id. de segunda de 76 á 77: id. de tercera de 64 á 68. Habas tarragonas de 42 á 44: id. mazaganas de 38 á 40: id. menudas de 38 á 40. Yeros de 26 á 28. Alpiste de 79 á 84. Nota de la entrada de aceite en esta ciudad por los puntos siguientes, en el día 15 del actual. Levante, 13 arrobas, Capuchinos 128 id. Zamarrilla, 110 id. Poniente, 2787. Total 3058 arrobas.

Córdoba 21.

Precios de granos del día 19.—Trigo de 44 1/2 á 50. Cebada á 22. Aceite fresco dentro de la ciudad á 44: id. en los molinos á 52. Jabon blanco á 12 cuartos libra. Carne de vaca á 4 rs. libra en las carnicerías.

Jerez 20.

Trigo de 42 á 47. Cebada de 26 á 28. Garbanzos de 90 á 130. Alpiste á 90. Habas de 42 á 44. Arvejonas de 56 á 57.

Granada 22.

Trigo, de 45 á 58. Maiz, de 39 á 41. Cebada, de 27 á 29. Yeros, de 40 á 41. Habas, de 39 á 42.

Madrid 24.

Trigo de 54 á 77 rs. fanega. Cebada de 29 á 31. Trigo vendido 25,795. Quedan por vender sobre 4417 fanegas.

SECCION MARITIMA.

Buques entrados desde el día 22.

Lanchon Joven Alonso, de 10 ts., cap. D. A. Cuervo, de Avilés con 3720 piezas de obra de barro á la orden.

Vapor Santander-Bilbao, cap. D. J. A. Aguirre, de Bilbao con pasajeros y otros efectos.

Id. Duque de la Conquista, cap. D. M. Barbat, de id. con id.

Goleta francesa Themis, cap. Mr. Malelot, de Nantes con 2827 1/2 qqs. trigo á los Sres. Herrera Hermanos y Pineda.

Bergantin Clemence, cap. Mr. Perthins, de id. con 6105 qqs. id. á dichos Señores.

Goleta francesa Marie Eulalie, cap. Mr. Curet, de id. con 305,335 libras trigo á los Sres. Polanco y Compañia.

Lanchon Concepcion, cap. D. S. Bortayas, de Bayona con 45000 duelas á D. B. Otero.

Id. S. José, cap. D. S. Olea, de id. con 4400 tablas de pino á D. B. Gomez, y 100 id. id. al capitán.

Quechemarin Jacinta, cap. D. M. Iturios, de id. con 3 bultos drogas á D. B. Corpas: 25 panes pez y 200 remos á D. M. Cabrero, y 4000 tablas pino á los Sres. Quintana y Gutierrez.

Id. Asuncion, cap. D. J. J. Longa, de Nantes con 28 bultos papel, tegidos y otros efectos á D. M. Cabrero: 2 id. maquinaria á D. J. M. Gutierrez: 30 id. vinos á D. G. Mould: 5 id. quincalla á D. J. J. del Castillo, 300 sacos harina á D. F. L. Doriga

y otros efectos à varios.

Fragata Venus, cap. D. Juan A. Fernandez, de Pasages en lastre.

Quechemarin Juanita, cap. D. J. Learreta, de Gijon con 800 qts. de carbon mineral à la órden.

Buques despachados desde el dia 23.

Lanchon Victoria, cap. D. E. Ibañez, para Santona con 100 tablones, azúcar, y otros efectos.

Id. Dos Clotildes, cap. D. N. Acarregui; para S. Vicente con fierro y otros efectos.

Id. Josefina, cap. D. M. Mollada, para id. con azúcar, aceite y otros efectos.

Quechemarin S. Miguel, cap. D. P. Echevarría, para S. Sebastian con 152 bultos azúcar, aguardiente, cacao y otros efectos.

Id. Celestina, cap. D. P. Mendez, para Llanes, con 1078 tablas, 150 sacos harina y otros efectos.

Vapor Capricho, cap. D. M. Leal, para Gijon, Carril, Coruña, Vigo, Sevilla y Cádiz, con 78 bultos tegidos, loza, vidrio y otros efectos.

Id. Everilda, cap. D. S. Mier, para Vigo, Carril y Cádiz con pasajeros y 60 bultos harina y otros efectos.

Id. Duque de la Conquista, cap. D. M. Barbál, para Bilbao con 5 bultos tegidos.

Bergantin Margarita, cap. D. M. Lopez, para Newport, con 5860 qts. mineral.

Bergantin Triunfante, cap. D. C. Herrera, para la Habana con 4880 barriles mayores y 90 medios de harina.

Quechemarin Juan José, cap. D. F. Longa, para Nantes con 50 bultos vino y otros efectos.

Id. Paquete, cap. D. J. Amparán, para S. Sebastian en lastre.

Lanchon Concepcion, cap. D. S. Cortazas, de Bayona con id.

ANUNCIOS.

Se ha establecido en esta ciudad, calle de la Rivera, núm. 20, D. CASIMIRO CALBERON, Agente General de Negocios, el cual se encarga, no solo de todos los negocios que hayan de ventilarse en las oficinas del Gobierno civil, Diputacion, Consejo Provincial, y demas de Hacienda en esta capital, sino que lo hace tambien en toda clase de oficinas de la Côte; tales son: Mejoras de las pensiones de los Señores Esclaustros, por mayor edad. Autorizaciones para recoger títulos de la deuda personal, cuanto concierne à pensiones, horfandades, cesantías, y jubilaciones en el orden civil y Monte pio militar. De las clasificaciones de los ordenados ya in sacris, al tiempo de la esclaustrocion, que no la hayan aun obtenido, en razon à haber pasado à las filas de D. Carlos, al extranjero ó por otras causas, y de las de los que hallándose en este caso, hayan transmitido estos derechos à sus herederos. Los créditos procedentes de suministros de la guerra de la Independencia. Se encarga tambien de promover los expedientes formados para abono de los daños causados por los ejércitos en la última guerra civil. De las cuentas pendientes de liquidacion en el Tribunal mayor de cuentas. De los créditos pendientes de liquidacion, y abono, por el Tesoro, procedentes de contratos, sales, tabacos, ú otros ramos; y por fin de toda clase de reclamaciones en las Direcciones de Infantería, Caballería y demas oficinas del ejército.

THÉ DE LA CHINA.

Se vende en el escritorio de D. Joaquin José del Castillo; thé perla à 30 rs. caja de dos libras.

BAÑOS DE LIÉRGANES.

Seria prolijo enumerar los benéficos resultados obtenidos con el uso de las aguas sulfurosas de Liérganes, llamada desde antiguo la Fuente-Santa; pues el considerable número de personas que en años anteriores han concurrido à estos baños y han recobrado la salud, patentizan tan notables curaciones, y hablan mas alto, y con mas verdad, que todas las pomposas descripciones que de éstas pudiera hacerse; por lo que hoy mi objeto se limita à decir: que fundado en los hechos terapéuticos, y en las analisis químicas hechas por el acreditado y laborioso Farmacéutico de este pueblo Sr. Herranz, y del justamente celebrado catedrático de la Universidad central Sr. Doctor Toca, se hallan muy recomendadas en las afecciones herpéticas, en la sarna, tiña, lepra, úlceras callosas y fistulosas, en la disposicion à erisipelas y diviesos, en los dolores venéreos, reumáticos, nerviosos, en la gota, en las inflamaciones crónicas del estómago é intestinos, en las obstrucciones, en la inapetencia, y acideces rebeldes, en el flujo blanco, en la esterilidad, en las irregularidades de la menstruacion, en los padecimientos de los riñones y vias urinarias, en los catarros bronquiales y pulmonales, en las escrofulas, en las afecciones de la vista y del oido, y en varias otras.

Los bañistas encontrarán en este establecimiento, cuantas comodidades deseen; pues su dueño el filantrópico Sr. D. José María del Acebo, solícito en disminuir las molestias del que padece, se ha cuidado con un celo que le honra, en introducir todas las mejoras de que es susceptible, la alegre y bien dispuesta hospedería; interin que se realizan otros proyectos, que tienden à colocar este Establecimiento, à la altura que está llamado à ocupar por las virtudes curativas de sus aguas, por su situacion topográfica, y por otras varias causas.

El arrendatario del Establecimiento D. Dionisio Gurrea, sirve la fonda con el aseo, finura y puntualidad que le es propia, y que tantas pruebas ha dado, asi como los baños y demas dependencias, en las que sobresale su probidad, su amabilidad, y deseo de complacer à todos.

Línea de Buques españoles entre Santander y Nantes.

Del 1.º al 10 y del 20 al 25 de cada mes saldrá de Nantes para Santander los buques españoles nombrados *Peña-Castillo*, capitan Munitis, *Juan José*, capitan Longa, *Concepcion* capitan Zugasti, y *Asuncion*, capitan Ibiñaga. Siempre estará à la carga un buque. Se despachan en Nantes por los Sres. Andreu y Lacazette, à 6 pesos el metro cúbico y 10 por 100 de capa; y el mismo flete por mil kilogramos: en Santander por D. Manuel de Cabrero y en la corredería de D. Francisco de la Parte, Rivera, 14.

Santander.—Imp. y lit. de los Sres. Martinez Hermanos, Rivera, 14.

Caja de ahorros sobre el 3 por 100 español.

CREACION DE CAPITAL, DOTES, PENSIONES Y RENTAS.	LA TUTELAR, COMPANIA GENERAL ESPAÑOLA de seguros mútuos sobre la vida, autorizada por real órden de 25 de agosto de 1850.	EXENCION DEL SERVICIO DE LAS ARMAS.
---	---	---

Y BAJO LA PROTECCION DEL GOBIERNO DE S. M.

Oficinas de LA TUTELAR en Santander, calle de la Rivera núm. 20.

SITUACION DE LA COMPANIA EN ESTE DIA.

CAPITAL SUSCRITO. NUMERO DE SUSCRICIONES. TITULOS COMPRADOS.
Rs. vn. 376.027,729. 50,435. Rs. vn. 149.445,000.

La Tutelar es la mas vasta y la mas antigua SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SEGUROS MÚTUOS SOBRE LA VIDA. A su mayor antigüedad debe que en 1857 realizara su primera liquidacion quinquenal, volviendo à los suscritores, con crecidos beneficios, los fondos impuestos.

La Tutelar, pues, saliendo del terreno resbaladizo de las probabilidades, está en el caso de ofrecer sus celosos servicios al público con ejemplos prácticos, de cuya veracidad no puede dudarse.

La Tutelar, por el mayor capital reunido en sus asociaciones, por el mayor número de sus cabezas aseguradas, y por abrazar solamente el seguro de supervivencia, se encuentra en situacion de dar à sus asociados, sin reserva de ninguna especie, todos los beneficios aplicables à esta clase de seguros, los mas morales de cuantos hasta el dia se han puesto en práctica. La administracion de La Tutelar, lo mismo que la Delegacion régia anexa à ella, están garantizadas por UNA FIANZA METÁLICA depositada en el Banco de España. La Tutelar, además de las cuentas trimestrales, que se remiten gratis à todos los socios, publica cada cinco dias un periódico, en el que se da razon exacta y oficial de la marcha y operaciones de la Compañía.

Todos los fondos impuestos en La Tutelar se invierten en títulos del 3 por 100 consolidado à nombre y con intervencion de una Junta

de Vigilancia, compuesta de socios suscritores, cuyos títulos se depositan en el Banco de España hasta la época de las liquidaciones. El interés compuesto de este papel, la herencia forzosa de todos los capitales y réditos de los asegurados que mueren, y la herencia, tambien forzosa, de los réditos de suscritores que faltan à sus obligaciones, constituyen à los socios superviventes puntuales de La Tutelar los grandes beneficios que esta Compañía ofrece.

El padre para sus hijos, el marido para su esposa, el tutor para sus menores, tienen la seguridad de obtener en La Tutelar, por medio del ahorro: aquel un capital ó una dote, este una pingüe viudedad, el otro el acrecentamiento de su fortuna; y de la misma manera el hombre en la fuerza de la edad puede crearse un fondo para su vejez, el empleado una cesantía, el militar una pension de retiro, el comerciante é industrial una reserva que asegure su bienestar. La Tutelar es, en fin, una gran Caja de Ahorros útil para todas las clases de la sociedad, pues que en ella se admiten imposiciones desde 100 rs. hasta la suma mas crecida, bien de una sola vez, bien en anualidades y por término de 1 à 25 años.

Se reparten prospectos gratis en la Direccion general de Madrid, calle de Alcalá, 36, y en todas las poblaciones de importancia del reino, en donde hay establecidas Delegaciones.

LA TUTELAR, desde 1857, devuelve en julio de cada año el capital y beneficios de las suscripciones que sucesivamente van venciendo.

Estereotipia de M. RIVADENEYRA.