

Table with subscription rates: En Jerez, Fuera, 2 ptas. Un trimestre, 6 7/8 p. 22 5/8 n. año. 25

El Guadalete.

FERRO-CARRILES DE JEREZ A SEVILLA, CÁDIZ Y SANLUCAR

Table with 4 columns: M., M., T., T. and rows for Jerez to Sevilla, Jerez to Cadiz, Jerez to Sanlucar, Cadiz to Jerez, Sanlucar to Jerez.

PERIODICO POLITICO Y LITERARIO.

Año XXXIII.

Jerez de la Frontera: Miércoles 9 de Marzo de 1887.

Núm. 9.498.

El Guadalete.

DISCUSION

DEL DICTAMEN SOBRE EL PROYECTO DE SUSTITUIR EL FERRO-CARRIL DE JEREZ A ALGECIRAS POR EL DE CÁDIZ A ALGECIRAS.

El Sr. Marqués de MOCHALES: Señores Diputados, con profundo sentimiento y honda pena, vengo a molestar hoy de nuevo vuestra atención...

Su señoría y yo, en época no muy lejana, hemos defendido intereses analogos ostentando la representación de Diputados por la provincia de Cádiz...

Entiendo que el Sr. Duque de Almodóvar, lo mismo que el humilde Diputado que os molesta ocupando vuestra atención en este instante...

Debo hacer también otra declaración, ampliando la que acabo de consignar, y es, que con profundo sentimiento he de combatir el dictamen que habeis dado sobre la proposición del Sr. Cepeda...

Asombrado me quedé, Sres. Diputados, cuando el Sr. Cepeda presentó el día 20 de Enero la proposición que luego se ha convertido en proyecto de ley...

Se trata, Sres. Diputados, de una proposición de ley que tiene a subvencionar una nueva línea de ferro-carril con una subvención directa y fija de 60.000 pesetas por kilómetro...

Entiendo, pues, que es de tal índole y de tal importancia el asunto que hoy discutimos, que bien merezca que el Gobierno de S. M., antes del día de hoy, hubiese acudido presuroso al banco azul...

Hay otra cuestión, sobre la que también debiera definir su posición el Gobierno actual y el Sr. Ministro de Fomento. Entiendo yo que la proposición de ley del Sr. Cepeda viene a mermar las facultades...

del Poder ejecutivo, y que cuando se presentan casos que taxativamente están marcados en la ley, no hay derecho por parte de ningún Sr. Diputado...

El caso de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Jerez a Algeciras, llámenla SS. SS. si quieren de Cádiz a El Campamento, que en este momento no tengo interés en definirla de una ó de otra manera...

En una y en otra ley están taxativamente marcadas las facultades del Poder ejecutivo, y pareceme que no hay derecho por parte de ningún Sr. Diputado...

Puede la Compañía declarar si quiere, que no le es posible construir; pero es seguro, y fuera de toda duda, que presentada esta instancia al Sr. Ministro de Fomento, el Sr. Ministro ha debido cursarla, y no declarar por medio de la Dirección general de obras públicas...

Pues bien, yo pregunto al Sr. Ministro de Fomento: ¿qué es lo que ha hecho S. S. en este asunto, desde el día 10 de Diciembre, ó desde el 13, que es la fecha en que la exposición está registrada...

Y antes de entrar de una vez á examinar la proposición de ley, objeto de la discusión nuestra en este momento, he de repetir, aunque no sea más que para que no sirva de argumento al individuo de la Comisión que haya de contestarme, que veo con mucho gusto que va á ser el Sr. Cepeda, he de repetir, que no definiendo aquí interés alguno local en este asunto...

Y dicho esto, comienzo á hacer, en cuanto me sea posible, la disección del proyecto de que se trata, procurando llevar á vuestro ánimo lo que son mis propias convicciones. Decía el Sr. Cepeda en la proposición de ley presentada al Congreso en 20 de Enero del corriente año: «En vista de la situación de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Jerez á Algeciras, situación que le ha obligado á declarar que no puede construir el ferro-carril objeto de su concesión»...

¿Cuál es la situación? ¿Se refiere S. S. en este preámbulo á la situación financiera de la Compañía? Porque entonces, claro se está, que caerá en el caso que marca la ley, y que el otro día señalé yo al Sr. Borrego en una interrupción que era caso de quebra...

se promulgó la ley autorizando la variación del trazado de la línea de Cádiz á El Campamento por la de Jerez á Algeciras; y desde este momento, Sres. Diputados, tanto en el plan general de ferro-carriles, como para todos, absolutamente para todos, cesó por completo la concesión del ferro-carril de Cádiz á El Campamento...

Como mis noticias pudiesen también ser de alguna importancia, no he de decir todo, absolutamente todo, lo que pudiera decir en estos momentos, y algo me reservo, porque he de esperar las explicaciones que sobre este punto haya de dar el Sr. Cepeda, que seguramente bien informado debe estar...

Con objeto, Sres. Diputados, de que podáis formar un exacto juicio sobre el particular, y, aun á trueque de molestar por algún tiempo más de lo que me propongo vuestra atención, he de recordaros la historia de estas concesiones...

La ley de 7 de Marzo de 1873, ley sancionada por la Asamblea Nacional, fué la que autorizó al Gobierno para crear la línea de Cádiz á El Campamento, la de El Campamento á Málaga, y la de Puente-Genil á Linares, considerando divisible la concesión del de Cádiz á Málaga, esto es, una de Cádiz á El Campamento y otra de El Campamento á Málaga...

Desde el año 1873 hasta el 16 de Abril de 1874, en que fué aprobado el proyecto de ferro-carril de Cádiz á El Campamento, no hubo absolutamente nada, porque aun cuando hubo de solicitarse la concesión, los trabajos á que dió lugar por parte del que la solicitaba, naturalmente, nada, absolutamente nada, hubo de decirse sobre ello...

Y voy á leer á S. S. el discurso del señor Castelar porque es de gran importancia, y porque demuestra que, en efecto, vuestra opinión es muy acertada al tener al Sr. Castelar como un hombre de Estado previsor, y que ve venir los acontecimientos; entonces nos dijo que abrigaba la convicción de que cuando Gladstone, jefe del partido liberal inglés, llegase á ocupar el poder se nos devolvería Gibraltar...

Por consiguiente, encaja aquí bien el oponer esto á lo que el Sr. Borrego afirmaba al decir que no constituye parte de la red general de ferro-carriles el de Jerez á Algeciras, sino el de Cádiz á El Campamento; no, Sr. Borrego, en virtud de esa ley, discutida y aprobada por las Cortes y sancionada por S. M., lo que pertenece á la red general de ferro-carriles es el proyecto de Jerez á Algeciras...

A la Comisión que entonces dió dictamen sobre aquel proyecto de ley presentado por el Ministro de Fomento, que á la sazón lo era el Sr. Lasala, pertenecía y actuó como secretario de ella, mi muy querido y respetable amigo particular y correligionario el señor Garrido Estrada, presidente de la Comisión actual que hoy informa en sentido contrario...

El Sr. Garrido Estrada con gran razón, y demostrando un conocimiento exacto de la importancia que el asunto tenía, defendió con calor la modificación del trazado que hoy os propone que se varie en sentido contrario. Su señoría discutió entonces, y defendió como individuo de la Comisión la conveniencia de variar el trazado de la línea de Cádiz á El Campamento...

Yo no trato de mortificar á S. S., y lamento muy de veras haber tenido necesidad de tocar este punto. (El Sr. Garrido Estrada: No me molesta S. S.) Pero, como dije al principio que no había de hacer afirmación ninguna hija de mi exclusivo criterio, sino apoyada en opiniones más autorizadas, por eso con tanto sentimiento, si es que ello puede mortificarle, he tenido que hacerme eco de las palabras que entonces pronunció el Sr. Garrido Estrada...

Decía el Sr. Castelar entonces contestando al señor Gonzalez de la Vega, único Diputado en aquellas Cortes que combatió el proyecto que hoy parece defender la mayoría, puesto que no ha habido en la Comisión ningún individuo de los que la componen que haya tenido necesidad de formular voto particular; decía el Sr. Castelar...

Pues entonces, no comprendo cómo el Sr. Garrido Estrada viene hoy á defender la proposición del Sr. Cepeda en contra de lo que conviene clara y terminantemente á los intereses de la localidad de Arcos. Pero no he de entrar en esta lucha de localidades, y he de tomar el texto del discurso de S. S. única y exclusivamente para probar, como probó el Sr. Castelar, la conveniencia general de este proyecto. Conviene á mi propósito dejar bien claro que en esa Comisión hay individuos que, perteneciendo á otra Comisión, opinaron de una manera distinta, y deseo, porque quiero convencerme, que nos provea la conveniencia de volver á variar el trazado de ese ferro-carril...

telar contestando al Sr. Gonzalez de la Vega:

«El Sr. Gonzalez de la Vega nos decía, sin duda, fiado en el propio valor y en el valor que todos reconocemos y proclamamos en nuestra raza, nos decía que en el camino de la costa solo había que temer á ciertos piratas africanos ó berberiscos, y no es esto; hay mucho más que temer, y siempre hay que temer, pero mucho más ahora. Yo no pertenezco al Gobierno; pertenezco á una oposición radical, radicalísima, irreconciliable, y por lo mismo debo decir, y digo, que la Nación española, independientemente del Gobierno, tiene dos intereses en aquellas costas: primero, el interés de aislar en lo posible á Gibraltar, de hacer de Gibraltar un peñón, de tal suerte improductivo y estéril, que no haya interés de ninguna especie en Inglaterra para conservarlo; y luego otro interés, que será acaso de siglos, pero que no debe renunciar á él la Nación española, el grande, el inmenso interés á su porvenir en Africa. Nosotros no podemos, no debemos, no queremos renunciar de ninguna suerte á reivindicar á Gibraltar; es necesario que lo digamos, tanto más, cuanto que en la Nación inglesa, en este mismo momento, van á controvertirse grandes intereses, y un partido radical presidido por un hombre ilustre que tantos servicios ha prestado á aquella Nación, el que tantas tempestades ha conjurado en aquellos cielos bastante tempestuosos también en estos momentos, ese hombre ilustre, Gladstone, se presenta ante sus electores con el programa de ceder á Gibraltar como cedió las islas Jónicas, programa que nosotros debemos considerar para que no se crea una utopía por nadie la reivindicación de Gibraltar.»

Me parece que más claro no puede decirse, pero si les queda alguna duda á los Sres. Celleruelo y Cepeda, todavía decía más el Sr. Castelar, porque continuaba de esta manera:

«Pues bien; yo digo y sostengo que una de las mayores necesidades de la estrategia española (¿discutió el Sr. Castelar como ingeniero?) una de las mayores necesidades de la economía española, una de las mayores necesidades de los intereses españoles para conjurar el contrabando (¿Es también el contrabando cuestión de ingenieros?) para anular á Algeciras al centro, para defender aquellas playas por donde han venido desde el tiempo de los fenicios hasta los tiempos de los almohades y de los benemerites, todas las grandes irrupciones, se necesita hacer un puerto en Algeciras, cuyo puerto esté comunicado aceleradamente con Madrid; y para hacer el puerto de Algeciras y para comunicarle aceleradamente con Madrid, no hay línea que responda á ello como la línea que se debate en estos momentos.»

Era la línea que hoy nos pretenden quitar: la de Jerez á Algeciras. Yo quisiera, pues, que el Sr. Cepeda que debe conocer en esta parte las opiniones de su jefe y mi particular amigo el Sr. Castelar, nos diga, repito, si es que puede explicárnoslo, cuál es la razón de que se haya variado de opinión desde el 9 de Marzo de 1880, en cuyo día tuvo lugar esta discusión, al 3 de Marzo de 1887 en que tiene lugar ésta.

Si S. S. lo explica diciendo que es una de esas variaciones de posición y de actitud del Sr. Castelar, yo me daré por satisfecho; y como creo que no encontrará su señoría otra manera de hacerlo, continuará examinando el proyecto de ley que discutimos.

El Sr. Garrido Estrada defendió lo mismo, absolutamente lo mismo, que el señor Castelar. Pero es más; el Sr. Garrido Estrada defendía entonces intereses locales, los intereses locales de su querida ciudad de Arcos. Nada de extraño tiene esto, y no censuro á S. S., que ciertos amores varíen cuando cambia la representación; pero al fin y al cabo conviene que aquellos sus queridos electores de Arcos se enteren de que S. S. no les profesa el amor y el cariño que les profesaba en aquella época. (El Sr. Garrido Estrada: Exactamente igual.)

Pues entonces, no comprendo cómo el Sr. Garrido Estrada viene hoy á defender la proposición del Sr. Cepeda en contra de lo que conviene clara y terminantemente á los intereses de la localidad de Arcos.

Pero no he de entrar en esta lucha de localidades, y he de tomar el texto del discurso de S. S. única y exclusivamente para probar, como probó el Sr. Castelar, la conveniencia general de este proyecto. Conviene á mi propósito dejar bien claro que en esa Comisión hay individuos que, perteneciendo á otra Comisión, opinaron de una manera distinta, y deseo, porque quiero convencerme, que nos provea la conveniencia de volver á variar el trazado de ese ferro-carril. Yo soy partidario de que se construyan cuantas líneas férreas sean concebidas y cuantas se propongan; pero cuando se trata de crear una línea nueva á costa de otra línea ya concedida, yo tengo que oponerme á eso, y siento que la primera vez que me levanto á hablar de ferro-carriles sea con objeto de hablar del de Jerez, porque habrá quien se figure que llevo en esto una mira interesada.

da. Después de todo, ya saben los señores Diputados que no represento ningún distrito de Andalucía, y esto creo me dá cierto carácter imparcial.

Decía el Sr. Garrido Estrada en aquella discusión: «Por qué ha pedido la concesión el Sr. Balignac, y por qué ha pedido la variación? Pues, señores, se ha pedido, y este es el fondo del asunto, porque el antiguo proyecto de la costa no era viable...» Es decir, lo que propone hoy el señor Garrido Estrada, «...porque sobre sus productos no podía fundarse una Empresa, porque la antigua concesión se refería á pueblos pequeños que no podían suministrar productos suficientes para el tráfico.»

Es decir, que el Sr. Garrido Estrada sostenía entonces esto, y en el dictamen que hoy discutimos sostiene que es mayor la población que favorece el proyecto de Cádiz á Algeciras, que la que favorece el de Jerez á Algeciras. Pues cuando llegue la oportunidad también he de combatir con textos legales que sirvieron de fundamento para esta discusión y en los que se apoyó el Sr. Garrido Estrada.

Y continúa hablando el Sr. Garrido Estrada:

«Pues contra esos documentos tengo yo una prueba que hace completa fé respecto de ese punto.»

«En la Memoria y plano que acompañan á esta instancia se demuestran las ventajas que tanto bajo el punto de vista militar, como bajo el punto de vista comercial y económico, han de obtenerse con la adopción del nuevo trazado que se pretende. Sobre las primeras ha emitido favorable opinión el Ministerio de la Guerra, fundándose en que la nueva línea atraviesa terrenos de más fácil defensa por su naturaleza.»

Esta era la opinión del Sr. Garrido Estrada entonces, opinión que es la mía ahora, fundándose en un texto legal. (El señor Garrido Estrada: Era la opinión del señor Ministro y lo ha leído S. S.) Pero S. S. me parece á mí que no hubiera apoyado ni informado favorablemente aquel proyecto de ley si no hubiera estado conforme con el ministro.

Pero he dicho antes, Sres. Diputados, que esta línea había sido estudiada por varios concesionarios, y llevo enumerados dos, y comprendereis que ambos llevarían algún objeto lucrativo, porque no se concede que nadie tome una concesión de ferrocarril para comprometer sus intereses sin un beneficio probable, y voy ya á examinar la tercera y última concesión.

Durante la segunda concesión tuvo lugar lo que he manifestado; la variación de trazado, la sustitución del ferrocarril de Cádiz á El Campamento por el de Jerez á Algeciras, aprobado en 7 de Mayo de 1880; por consiguiente, desde esa época vienen siendo los de aquella zona dueños del derecho al ferrocarril que los ha de unir con Algeciras. En 4 de Junio de 1880, es decir, cuando se acababa de aprobar la variación del trazado, se autorizó la transferencia de esa concesión á una nueva Compañía titulada de los ferrocarriles de Jerez á Algeciras, cuyas acciones se han cotizado en la Bolsa de Londres. Realmente, esta Compañía ha tenido que luchar en sus primeros momentos con grandes dificultades que no ha podido vencer hasta 5 de Diciembre de 1886; desde este día han comenzado á correr los plazos para la construcción.

Y sin conocer yo á las personas que componen esa Sociedad, sin que con ellas pueda ligarme ningún género de interés y que, por tanto, soy verdaderamente imparcial, debo declarar que la Compañía debe merecernos grandes simpatías, porque ha demostrado, que además de ser una Compañía industrial, es una Compañía filantrópica; porque una Compañía que á su costa y á su riesgo, y bajo su exclusiva responsabilidad y solo por dar trabajo en los años 1882 y 83 á las clases obreras, que entonces atravesaban una verdadera crisis en las provincias de Andalucía, ejecuta obras que no sabe si van á ser ó no aprobadas por el Gobierno, me parece que es una Compañía filantrópica, á la que estamos en el deber de defender y á la que yo defiendo, entendiendo que al defender los derechos que tiene á la concesión, defiendo á la vez los intereses de la provincia de Cádiz y los intereses generales del país.

La Compañía, en virtud de las órdenes del Gobierno, no podía empezar los trabajos mientras no estuviera aprobado el trazado por el mismo Gobierno que nombró una Comisión mixta de ingenieros militares para que, en unión de los ingenieros civiles de la Compañía, hicieran los estudios, siendo el objeto de aquellas, no una cuestión técnico-económica, sino una cuestión técnico-estratégico-militar.

A pesar de eso, y previa la autorización que obtuvo el Gobierno para practicar algunos trabajos bajo su exclusiva responsabilidad, la Compañía empezó esos trabajos realizando un acto de verdadera filantropía. Llevó á cabo la explanación de 28 kilómetros (por lo menos, eso es lo que se dice en el dictamen), y esos 28 kilómetros están unidos á algunos otros trabajos que yo he visto, por más que el Sr. Borrego se empeñe en afirmar que solo hay un andamio sobre el río Guadalete en el sitio denominado Florida. Hay algo más; yo he recorrido aquello, y he visto acopio de materiales, y he visto que es algo más que andamio el puente sobre el Guadalete. Esos 28 kilómetros de explanación, ese acopio de materiales y ese puente, pueden ser objeto de la codicia de alguien, cuando se intenta sustituir la línea de Jerez á Algeciras por la de Cádiz á El Campamento, y cuando el trozo en que están comprendidos esos 28 kilómetros va á formar parte de la línea de Bobadilla á Algeciras.

De tal manera está enlazado el asunto, que serían necesarios una inteligencia superior á la mía y unos medios de expresión superiores también á los míos, para que los Sres. Diputados pudieran juzgar antes de emitir su voto. No se trata solo de sustituir la línea de Cádiz á El Campamento con la de Jerez á Algeciras, sino que se trata de que esa línea forme parte una nueva de Bobadilla á Algeciras. Los que teníamos la esperanza de ver realizada la línea, ahora que la Compañía había entrado en el pleno goce de sus derechos, los que esperábamos que en el plazo de cuatro años estuviera abierta á la explotación la línea de Jerez á Algeciras, perdemos todas nuestras esperanzas al ver que al mismo tiempo que el señor Cepeda nos presenta una proposición sustituyendo la línea de Jerez á Algeciras, nos presenta otra proposición sobre la línea de Bobadilla á Algeciras.

Y conviene, ahora que me ocupo de este verdadero laberinto de concesiones y de proposiciones de ley, examinar el art. 5.º del proyecto de ley que discutimos.

Dice el art. 5.º: «Quedarán *ipso facto* caducada la concesión del ferrocarril de Cádiz á Algeciras, y sin derecho á reclamación alguna de parte del concesionario, si no depositase la fianza en el plazo y condiciones que se determinan en el artículo anterior, llevando, además, consigo esta falta la pérdida, por parte de la actual Compañía concesionaria de Jerez á Algeciras, de la cantidad de 37.238 pesetas, que hará efectivas al Estado del importe de las obras construidas entre Jimena y Algeciras, que hoy se hallan afectas á responder de dicha cantidad.»

Es decir, Sres. Diputados, que aun cuando ya sabíamos por la ley de 1873 que la fianza de la Compañía concesionaria del ferrocarril de Jerez á Algeciras, ó de Cádiz á El Campamento, no era más que de 37.238 pesetas, bien exigua por cierto, y que por esto alguna inteligencia suspicaz pudiera haberse figurado, como yo seguramente no lo creo, que los trabajos realizados entre Jimena y Algeciras eran, no filantrópicos, como antes he probado, sino por llevar á cabo alguna obra de importancia y valer de la fianza misma, y cumplido este punto legal levantar la fianza de las 37.238 pesetas. Yo no lo creo. Por los artículos que antecede y precede, bien puede suponerse que al sustituir la fianza de las 37.238 pesetas y ser objeto esta concesión nueva de otro proyecto de ley de Bobadilla á Algeciras, bien puede suponerse, repito, que la Compañía está resuelta á perder las 37.238 pesetas y no constituir la fianza que determinan las leyes para los ferrocarriles subvencionados como lo estará ahora el de Cádiz á El Campamento.

Francamente, parece á mí que la pena es exigua, que no hay garantía para nosotros los que defendemos la necesidad, la conveniencia y la urgencia de un ferrocarril de Jerez á Algeciras ó de Cádiz á El Campamento, y no hay tampoco garantía ninguna para el Estado, ni la tiene el Sr. Ministro de Fomento; al contrario, el Sr. Ministro de Fomento tiene la completa seguridad de que el ferrocarril de Jerez á Algeciras se haría como marca de ley con un anticipo reintegrable de 60.000 pesetas por kilómetro, y ya está calculado este anticipo reintegrable en 40.000 pesetas por kilómetro como subvención fija. (El señor Ministro de Fomento: ¿En dónde?) En una proposición de ley que se presentó en 1885 siendo ministro de Fomento mi amigo el Sr. Pidal, se apreciaba que las 60.000 pesetas como anticipo reintegrable que tenía de subvención este ferrocarril podían convertirse en 40.000. (El Sr. Ministro de Fomento: ¿Y eso es ley?) No es ley, pero es una opinión ya dada por el Sr. Pidal, para mí lo es.

Si á S. S. no le merezca ese concepto el Sr. Pidal, á mí me lo merece, y basta que desde ese banco, ó fuera de él, haya manifestado una opinión para que yo la haga mía sin reservas. (El Sr. Ministro de Fomento: Pero no es ley.) Para el Ministro de Fomento actual, el Sr. Navarro y Rodrigo, la opinión del Sr. Pidal... (El señor Ministro de Fomento: Muy respetable, pero no es ley.) Pero pudiera haber sido ley si hubiese habido tiempo para aprobarla en el Senado, y fué informada así por el negociado correspondiente del Ministerio.

Repetiré que el Estado tendrá obligación de dar 60.000 pesetas en la forma que marca la ley, es decir, como anticipo reintegrable; y por este proyecto, si el Gobierno le ampara, estará obligada á dar 60.000 pesetas como subvención definitiva, y me parece á mí que hay bastante diferencia de dar esa cantidad, como anticipo reintegrable, á darla como subvención definitiva; y el Sr. Ministro de Fomento, en este particular, debe estar conforme conmigo. Y á esto se referían probablemente las indicaciones que ayer y anteayer le hizo el Sr. Duque de Almodóvar, el cual, muy cortésmente, le rogó á S. S. que se sirviera asistir á la sesión para contestar á algunos puntos de su discurso, y S. S. no lo hizo, sin duda, porque sus ocupaciones no se lo permitieron, yo así lo creo; pero la verdad es que S. S. no ha aparecido en ese banco durante la discusión de este proyecto, y yo me temía que no viniera, tanto, que ya pensaba presentar una proposición incidental, y así se lo indiqué al Sr. Presidente de la Cámara, el cual me rogó que abandonara mi propósito; y en efecto: yo que siempre procuro ceder á las indicaciones, no ya del Sr. Presidente de la Cámara, sino de cualquiera otra persona de las que son viejas en esta casa y tienen alguna autoridad, cedi por completo de mi propósito, alegrándome de ver luego aquí al Sr. Ministro.

Y esto de la subvención ha podido ser causa de algunas dificultades dentro del

seno de la Compañía; la Comisión lo afirma así, y yo sinceramente lo creo. Pudiera haber sido causa probablemente de que el ferrocarril no se hubiera llevado á efecto; pero como ya no existen esas dificultades, pareceme que huelgan por completo cuantas consideraciones pudiera hacer sobre este particular.

Continúa el preámbulo del dictamen que discutimos asegurando la imposibilidad de llevar á cabo la obra por lo costosa, por lo poco útil que es, y porque en el proyecto de Jerez á Algeciras atraviesa una extensión de 90 kilómetros, sin población alguna, sin beneficio para nadie, sin que pueda reportar utilidad alguna ni aun para la misma Compañía. Y en efecto, yo que conozco aquella parte del término he procurado comprobar los datos que existieran en el mismo Ministerio de Fomento; datos que yo suponía que hubieran sido puestos á disposición de la Comisión, y me he encontrado con que la Memoria que acompaña al proyecto suministra datos y antecedentes respecto á este punto satisfactorios á la tesis que ha sido objeto de la defensa del Sr. Duque de Almodóvar y de la mía, y he de presentar todavía algunos datos de personas que seguramente serán autoridades para el Sr. Borrego, porque el Sr. Borrego ha de admitir como una autoridad al ingeniero Sr. Lamiante, como una autoridad muy competente, y el Sr. Lamiante que es el autor del proyecto del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras pasando por Ronda que S. S. también defiende; que es autor y copropietario con el Ayuntamiento de Ronda de ese proyecto de ferrocarril dice en la Memoria á que me vengo refiriendo al estudiar el objeto del ferrocarril de Jerez á Algeciras:

1.º Ayudar al desarrollo de la agricultura, etc...
2.º Permitir la explotación forestal...
Y aquí describe de una manera maravillosa, y como yo no podría hacerlo á los Sres. Diputados, la riqueza forestal de aquella región. Y continúa:

3.º «De fomentar la minería, cantería, etc., etc...
4.º De ofrecer á la Nación una vía estratégica de primer orden, por la cual puedan transitar, con toda seguridad y prontitud las fuerzas llamadas á defenderla en el extremo Sur, cerca de Gibraltar y de la costa de Marruecos, donde tantos intereses para nuestro porvenir se encierran.
5.º De ofrecer al público... etcétera, etcétera.
6.º En fin, de dar al Gobierno, en el orden administrativo, muchas facilidades para vigilar los engranes de la administración civil, judicial, eclesiástica, etcétera.»

Señores Diputados, como veis, lo comprende todo, hasta lo eclesiástico, y esto lo dice en su Memoria, páginas 10, 11 y siguientes. Cito el texto, por si hay algún Diputado que lo dude, añadiendo, que está en la Secretaría del Congreso, donde puede verlo. Y continúa el Sr. Lamiante, pág. 123:

«Los pueblos que han de acudir á la línea, á más de los dos extremos (Jerez y Algeciras), son: Arcos, Medina-Sidonia, Paterna de la Rivera, Alcalá de los Gazules, Prado del Rey, El Bosque, Ubrique, Jimena, Castellar, San Roque, Los Barrios, La Línea, El Campamento, Tarifa, etc., que, en junto, suman cerca de 180.000 habitantes.»

Es decir que el Sr. Lamiante asegura en su Memoria que esto favorece á una población de 180.000 habitantes, mientras que el vuestro, el de Cádiz á Algeciras, favorece á una población total según vuestros cálculos de 67.475 habitantes.

Y continúa el Sr. Lamiante: «Pues bien; aunque la mayor parte de dichas poblaciones no estén en contacto con la línea, hay que fijarse en que la comunicación con el puerto de Algeciras ha de llamar el comercio en esa dirección, y sabido es que donde hay negocio hay movimiento de viajeros. Pero, ¿cuál ha de ser el movimiento local? ¿es posible fijarlo siquiera aproximadamente? No. Tal es nuestra convicción. Pues esta Memoria que suministra estos antecedentes aparece aprobada por Real orden de 30 de Noviembre de 1883, previa la consulta hecha á la Junta superior consultiva de caminos, canales y puertos, por lo cual me merece mucho crédito, me merece más concepto que la afirmación gratuita de los señores de la Comisión. Yo he empezado declarando que no tengo cierta clase de conocimientos, y por esta razón no puedo presentar datos, ni noticias basadas en mi criterio, sino fundadas en antecedentes oficiales.»

No sé, pues, si he podido llegar á probar de una manera clara y llegar á convencerlos, Sres. Diputados, de la verdadera conveniencia, del verdadero interés que envuelve que no presteis vuestra aprobación al dictamen que se discute. Quédate, pues, como último punto que tratar el escrito de caducidad presentado por la Compañía concesionaria el día 10 de Diciembre de 1886, puesto que aun cuando me he referido á él al principio, no ha sido de la manera extensa que creo que conviene examinarlo.

Realmente el escrito está redactado con verdadera habilidad; realmente no puede decirse que el caso que presenta esté comprendido en ninguno de los que la ley marca taxativamente, porque la ley no ha podido prever, porque está fuera de toda racional previsión, que á los cinco días de haberse otorgado una concesión á una Compañía se declare que es imposible construir la línea; durante el tiempo en que se han verificado los trabajos, bien ha podido la Compañía concesionaria declarar lo que hoy viene á declararnos, y yo entiendo que al recibir ese escrito ó soli-

cidad de caducidad el Sr. Ministro de Fomento debiera haberla cursado, suponiendo que la situación que de una manera vaga describe la Compañía, es el caso de que se abandona de abandono de conquebra, ó es el caso de abandono de conquebra. Uno y otro caso marcados están en la ley, y aquí clara y terminantemente la afirmación que no huelga ciertamente la afirmación que hacia el otro día mi amigo el Sr. Duque de Almodóvar cuando decía, tratando de este particular, que no era la Comisión, que no era el Poder legislativo una sociedad de salvamento de naufragos. Realmente, si la situación económica de la Compañía no le permitiera á cabo los trabajos, debe declararse comprendido el caso en la ley, y hacer el Ministro de Fomento lo que la ley previene que se haga. Marcados están en la ley los procedimientos que deben seguirse; la obra que se haya realizado habrá de sacarse á subasta, y si no hubiera postores, el Estado se incautará de ella.

Primero el Sr. Cepeda, y luego la Comisión del Congreso quieren resolver ese caso que nadie le puede encargar al Congreso que resuelva. Aquí se nos ha presentado una proposición por el Sr. Cepeda espontáneamente.

Ha quedado bien claramente probada la conveniencia de realizar la obra del ferrocarril de Jerez á Algeciras. Realmente, y si no lo he declarado antes, ahora lo declaro, el trayecto de difícil construcción es un trozo de Jerez á Jimena, y el de más fácil construcción, y quizá de más pingües beneficios es el de Jimena á Algeciras, y ese trayecto precisamente es el que se pretende hoy traspasar á la nueva Compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras. Será realmente un negocio bueno para la Compañía del ferrocarril de Jerez á Algeciras; pero nosotros no debemos fijarnos en esto; á los Representantes del país importa solamente las soluciones que tengan relación con los intereses generales de la Nación.

Y como sobre estos diversos puntos que he tratado, habrán seguramente de contestarme, tanto el Sr. Ministro de Fomento como el Sr. Cepeda, que es el individuo de la Comisión designado para contestarme, voy á terminar mi discurso; pero antes de terminarle, he de volver á hacer un ruego á la Cámara, ruego bien encarecido, y que concretaré pidiéndolos que desecheis el dictamen de la Comisión, que está sometido á vuestra aprobación. He dicho.

Gacetas.

CORRESPONSAL EN PARÍS

PARA ANUNCIOS, REGLAMOS Y COMUNICADOS

Sr. D. A. Lorette, 61, rue Caumartin.

Interesante al público.

Procedente de aprehensiones cuyos dueños han hecho abandono por no pagar las multas impuestas, se realiza una partida de sal, que se halla depositada en uno de los graneros de la Judería, al precio de 4 pesetas la fanega ó sean 50 kilogramos.

DEPOSITO DE CARBONES

Desde esta fecha se expenden de las siguientes clases y á los precios que á continuación se expresan:

De acebuche por cargas á 6'25 rs. @
De chaparro id. á 5'75 rs. @

Los pedidos se avisarán en el escritorio calle Naranjas núm. 2 y se servirán á domicilio sin aumento alguno en los precios, al día siguiente al en que se haya dado el aviso.

No dejaremos pasar sin protesta el artículo que ayer publica *El Departamento* de San Fernando con el epígrafe *Cádiz y Jerez*. Faltando á la consecuencia y dando un giro falso á los hechos que todos ven, habla, ocupándose en el ferrocarril de Jerez á Algeciras, de pugilatos, de ataques á la desesperada, y de la pretensión, sonada por el colega, de obtener Jerez la capitalidad. Extraño es que un periódico que alardea de independiente y de imparcial se permita escribir de la manera que lo hace en una cuestión tan clara, revelando su enemiga á esta siempre combatida y vejada ciudad.

Los diputados jerezanos han defendido y defienden la legalidad, y con ella el sagrado derecho de la ciudad donde han nacido. Jerez, por una y otra medida legislativa y por reiteradas demostraciones científicas, políticas y económicas, ha chas solemnemente en el Parlamento, que ahora se olvida feamente, debe considerarse con títulos legítimos para que se respete un proyecto que siempre fué considerado útil á los intereses públicos y que para el desarrollo de la riqueza enclavada en nuestro vasto término, y en la provincia en general, es de inmensísima importancia. Si con tales antecedentes, que *El Departamento* conoce y nunca osó negar, quiere que Jerez renuncie á lo que juzga pertenecerle, el colega pretende un absurdo, y se coloca en una situación que es incomprensible en un periódico ilustrado.

Esperamos, pues, que rectifique su opinión y reconozca que solo una declarada malquerencia explicará que se quiera hacer posible el ferrocarril de la costa, que nadie quiso construir en seis años y que fué declarado inútil y perjudicial, y se

anule para ello otra línea que obtuvo la sanción de uno y otro gobierno, que la Empresa tiene comenzada en no pequeña extensión, y que estaría siguiendo y terminaría si el proyecto de ley subvencionándola, no hubiese sufrido, por falta de celo, un entorpecimiento en el Senado hace dos años. Esta es la verdad, que *El Departamento* debe conocer.

Por lo demás, nosotros, aun con lo ya acontecido, no nos oponíamos á que se construyese el ferrocarril de la costa, toda vez que se respetase, como es de justicia, el que consideramos nuestro. Esto mismo debe defender *El Departamento*.

Bien hicimos en dudar de los datos que *El Imparcial* publicó el día 3 para probar que se había efectuado un aumento muy considerable en la exportación de vino de Jerez á Inglaterra, en los últimos siete meses. El Sr. Duque de Almodóvar del Río ha dirigido á dicho periódico un extenso comunicado, que mañana insertaremos, rectificando con otros datos, precedentes de Londres, los guarismos oficiales de *El Imparcial*, y que reducen notablemente la importancia de estos.

El cantonalismo de la capital

sigue imperando, y para combatirlo ha aparecido *El Correo de Cádiz*, colega que reemplaza á *El Correo Gaditano*, que desapareció hace pocos días. Deseamos que *El Correo* actual no imite á *El Correo* de funto, y que conserve todos sus bríos hasta triunfar, haciendo desaparecer ese ridículo y desastroso caciquismo que la provincia soporta para su oprobio.

El Correo ayer escribe un suelto, que queremos copiar porque hay en el razon sobrada para las censuras que hace.

Dice así: «Muchos son los periódicos que se publican en esta localidad; son tantos que todos se encuentran aburridos y cansados de pagar infinitas suscripciones.

No obstante, si el nuevo periódico viene á combatir al cantonalismo, al cantonalismo, á la soberbia y á la administración local y provincial, bien venido sea, pues lo que se necesita en esta abandonada ciudad es que se opere una evolución en los abatidos ánimos para sacudirnos un ominoso yugo que nos deshonra á la faz del país.»

La prensa sevillana ensalza,

con justicia, á una empresa que ha de reportar inmenso beneficio á la región andaluza favoreciendo los intereses mineros, agrícolas y comerciales y abriendo una arteria más por la cual corra la savia del tráfico; nos referimos al ferrocarril económico del Castillo de las Guardas á Sevilla, empresa iniciada por la importante casa de los Sres. Hijos de D. Agapito Artaolotia.

Esta vía férrea se llevará á cabo con capitales no ya españoles sino andaluces, lo que prueba que los sevillanos no son refractarios, como se ha creído por alguien, á cierto género de negocios, sino que por el contrario, llevan sus capitales y sus fuerzas allí donde pueden hallar proyectos serios y útiles para la provincia y la región; siendo tanto más de elogiar su actitud cuanto que este es el camino en que debe entrar Andalucía si desea bienestar y prosperidades.»

Eso dice un colega, y bien hace en enorgullecerse de que los capitales creados en Sevilla se apliquen al desarrollo de la riqueza de aquella capital y de su provincia. Esa conducta es la que dicta el verdadero patriotismo.

A la sesión celebrada el Lunes

en el Teatro Principal por el divino Mr. Cumberland, asistió una numerosa concurrencia, deseosa de ver por sus propios ojos lo que de este señor habían dicho los periódicos de Madrid y Sevilla. En verdad que sorprenden en alto grado los que él llama experimentos, y en los que descuella principalmente el averiguar donde está clavado un alfiler, escribir el número de un billete de Banco que un espectador tenía en el bolsillo, adivinar quien era el fingido asesino de una persona y el sitio donde fué herida; y encontrar un reloj robado fingidamente en el bolsillo de una persona, delatando al tomador; todo ello es sorprendente y de gran mérito.

Sin meternos á escudriñar las causas de tan raros efectos, solo diremos que la habilidad de Mr. Cumberland es extraordinaria, y que la creemos más propia de un salón, animando una velada, que divirtiéndose al público en un Teatro. Todos los experimentos los hizo sometiéndolos á un jurado compuesto de una docena de personas ilustradas de Jerez, que ocupaban el escenario del Teatro.

Frecuente es el triste espectáculo

de ver á niños de diez ó doce años fumar en las calles, llevando su atrevimiento al extremo de que con el mayor descaro y sin preocuparse por la falta de respeto pidan lumbré á las personas mayores.

Pues bien; á consecuencia de haberse fumado una de las tagarrinas del estanco un niño, cuya edad no excedería de 9 años; fué atacado ayer de grave mal, cayendo al suelo con todos los síntomas de un gran mareo.

Mientras tanto su familia estaba tranquila creyendo que estaba en la escuela.

No tiene perdon la criminal indiferencia de las familias, que permiten que niños pequeños, que no son por cierto pobres

condioseros, y si de decente porte, vaguen por las calles sin que nadie les vigile.

Adivinacion del pensamiento.—Van saliendo en todas partes personas con facultades semejantes a las de Cumberland.

Ha oido hablar el *Diario* de un dependiente de una de las principales casas de comercio de Cádiz que ha hecho varios notables experimentos.

Presupuesto provincial.—Se ha dictado una Real Orden recordando el exacto cumplimiento de lo dispuesto sobre formación y remisión de los presupuestos ordinario y adicional de la Diputación provincial de Cádiz.

El rocío del cielo descendió, pero muy poco, en la mañana del sábado, y en muchas ocasiones gusta sobremanera el hermoso sol que á intervalos brilló sobre nuestras cabezas en ese día, maldiciendo la gracia que nos hizo, pues ahora nos causa disgustos y pesares. Aquí no tenemos ganas de caramillos y florestas; queremos el rocío bienhechor, que ponga término á los quebrantos que sufre la salud y á los perjuicios que experimentan los sembrados. Ayer amaneció muy nublado, despues aclaró algo y siguió nublado el día; pero desgraciadamente anoche lucian las estrellas.

La gran marea de hoy 9 de Marzo.—La marea anunciada para el día 9 de Marzo será la mayor de todas cuantas han ocurrido en el presente siglo. Pasarán muchos años antes de que se observe otra igual. Los meteorologistas y los aficionados á contemplar las maravillas de la naturaleza tendrán ocasion de ver uno de esos fenómenos que se registran rara vez en los anales de la ciencia.

Con algunos días de anticipación han organizado las compañías de ferro-carriles francesas expediciones á Brest, al Havre y á Chemburgo, con el objeto de que el público de Paris pueda contemplar este sorprendente fenómeno marítimo. Otro tanto han hecho las compañías inglesas. No se sabe con absoluta certeza la amplitud que alcanzará la marea anunciada. La elevación y la depresión de las aguas no depende solo de la fuerza atractiva del sol y de la luna, sino tambien de la presión barométrica. Si el peso de la atmósfera en las costas del Atlántico fuese esa día favorable á una gran amplitud en la oscilación de las aguas, la marea pronosticada excedería á todos los cálculos; aun en caso contrario, será la mayor de las que se han observado en todos los mareógrafos de nuestras latitudes.

Vivirán muchas generaciones antes de que se vuelva á repetir este fenómeno astronómico, el cual por la rareza con que se ofrece, es digno de la atención de los sabios.

No estaría de más que el periódico oficial que tantas cosas inútiles publica, diera á conocer despues del 9 de Marzo los registros de todos los mareógrafos de nuestras costas cantábricas, comparando la elevación del mar en ese día con las más notables que se hayan observado hasta ahora.

Se trata de establecer en Andalucía, si los informes de un colega son exactos, compañías especiales de seguros agrícolas, que tendrán por exclusivo objeto asegurar en Málaga, Sevilla, Granada, Córdoba, etc., los riesgos de las inundaciones, la sequía, el rayo y otros análogos, con esclusión completa del daño que puedan causar la langosta, la fioxera, los pájaros y toda clase de insectos.

Se ha escapado un recaudador de contribuciones con los fondos que tenia recaudados.

¡Pobres maestros de escuela! Porque no sé si lo habrán ustedes notado: todas las liebres que corren son las de las ánimas benditas, y todos los fondos que huyen los de los maestros.

En cuanto á los recaudadores... ¡cómo van engordando!

Dicen de Sevilla:

«En esta semana, saldrá de ésta, con dirección á la Côte, la Comisión de agricultores y hacendados, con objeto de gestionar cerca del Gobierno, los acuerdos que en la reunion magna celebrada en la Lonja, se tomaron para combatir el malstar de la agricultura, en la region andaluza.

Dicha comisión, ha invitado á los labradores de Jerez y otros pueblos importantes de ambas provincias, para que designen, si gustan, las personas que hayan de acompañarles en su viaje.

—A la una, próximamente, de la tarde de ayer, un grupo de mil personas, entre hombres y muchachos, se presentó en actitud pacífica, delante de las Casas Capitulares, pidiendo trabajo, pues segun ellos, el Sr. Alcalde, contestando á un señor capitular, en el último cabildo, habia dicho, que estaba dispuesto á dar trabajo á todo el que lo solicitara.

Enterado el Sr. Gallardo de lo que ocurría, accedió á que una comisión de los manifestantes, conferenciase con él, como así sucedió.

En esta entrevista, el Alcalde, expuso que lo primero que debían haber hecho, era pedir permiso á la autoridad gubernativa, para la indicada manifestación, y que sin necesidad de estos actos, él cumpliría las palabras, que en pleno cabildo habia emitido.

A todo esto el Sr. Moral, al corriente del suceso, por el Sr. Heraso, se dirigió á la casa municipal, en union del aludido teniente de alcalde, y del secretario del gobierno.

En el Ayuntamiento conferenció el señor Moral con el Sr. Gallardo y algunos concejales, tomando la resolución de comunicar á los congregados, que cuantos braceos se presentaran hoy á los capataces de obras públicas del Municipio, encontrarían colocacion. Ofrecimiento que uno de los comisionistas, participó á los demás, desde el tablado de música de la Plaza Nueva, el cual, agregó de su cosecha, que el que no concurriese, demostraba que no queria trabajar.

—Ha fallecido en Osuna, el respetable señor doctor, don Ramon Mauri y Ruiz, dignidad arcipreste de este cabildo eclesiástico, y el más antiguo de sus individuos.»

Entre las obras que se han publicado este año, ninguna, indudablemente, reportará mayores beneficios á la humanidad doliente que la que acaba de dar á luz la *Revista de Medicina y Cirugía Prácticas* de Madrid. Nos referimos á la traducción hecha por el doctor Ulecia de la utilísima obra del Dr. Ferrand, titulada: «Primeros auxilios á los envenenados, á los ahogados, á los asfixiados, á los heridos en caso de accidente y á los enfermos en caso de indisposición repentina.»

¡Cuántas víctimas no salvará en momentos aciagos este libro!... ¡Cuántas veces, por no tenerle á mano, no podremos acudir con auxilio eficaz y oportuno á salvar la vida ó aliviar los terribles sufrimientos de un sér querido!...

Nosotros creemos hacer un verdadero bien recomendando á nuestros lectores se provean de tan precioso libro, y quizás algun día nos agradecerán el haberles llamado sobre él la atención. En la seccion de anuncios se hallarán las condiciones de venta.

Durante la ausencia del Eminentísimo señor Cardenal Arzobispo de esta diócesis, han quedado encargados del gobierno de ella, el Ilmo. Sr. Dean, del Provisorato el señor don Servando Arboli, y de la Secretaria de gobierno el señor Gimenez Castro, vice secretario.

El domingo se verificó en Carmona una numerosa reunion de propietarios y labradores para organizarse, adherirse á los acuerdos tomados en la reunion de la Lonja, y empezar á crear juntas parciales para realizar la idea de formar una Asociación general de agricultores.

Un vendedor saluda con mucha cortesía á un matrimonio.

—¿Los conoces?—dice un amigo al comerciante.

—Son mis mejores parroquianos. Todos los días se tiran los platos á la cabeza.

El Aceite del Serrallo y la Jerezana son sin género alguno de dula las dos especialidades más recomendables para regenerar el cabello y para teñir la barba. El éxito que han obtenido estos dos productos quimicos en el corto tiempo que llevan de explotación y las numerosas cartas que obran en nuestro poder ponderando sus excelencias, dicen en su favor mucho más que cuantos ejemplos pudiéramos presentar.

Santander 12 de agosto de 1885.—D. Casto Solana, Licd. en Medicina y Cirujía. Certificado: Que habiendo administrado á varios enfermos su preparación *Emulsion Scott de Aceite de Hígado de Bacalao* con hipofosfitos he podido observar sus grandes efectos terapéuticos, particularmente en los niños escrófulosos; llamándome la atención lo bien que la toman sin cansarles la repugnancia que el aceite ordinario ó común producen, y sin alterar el tubo digestivo. Tengo en tratamiento dos enfermos de *tuberculosis* que tambien hacen uso de ella, y desde que la toman sus fuerzas y nutrición han mejorado. Dr. CASTO SOLANA

MILES DE PERSONAS consideran las Píldoras operativas como una especie de medicamento cuya eficacia se destruye tomándole repetidamente. En otras palabras, suponen que por moderado que sea el número que se tome al principio, no es posible dejar de tomar al fin grandes dosis. Las Píldoras Azucaradas de Bristol forman la gran excepcion—y la única—de esta regla general. Las dosis son siempre moderadas, bastando por lo regular cuatro píldoras para un adulto, no es necesario continuar tomándolas para impedir una recaída. Para la constipacion, dolor de cabeza crónico y nervioso, desarreglos biliosos, tercianas, dolores de estómago, debilidad general, cólico é irregularidades del sistema del bello sexo, son un remedio especial. En todos los casos que la enfermedad proviene de impureza de la sangre ó humores la Zarparrilla de Bristol debe ser tomada con las Píldoras. De venta en las principales farmacias y droguerías. Agentes generales en España y depósito para la venta al por mayor, Sres. don Vicente Ferrer y C., en Barcelona. 418

Anuncios de interés

CARBON COK.

Se vende al precio de 10 reales el quintal, en el depósito de carbon de piedra frente á la Plaza de toros, poniéndose á domicilio sin aumento de precio.

Se reciben los avisos en el almacén de maderas calle Larga núm. 52.

BIBLIOTECA DE LA REVISTA DE MEDICINA Y CIRUGIA PRÁCTICAS.—Primeros auxilios á los envenenados, á los ahogados, á los asfixiados, á los heridos en caso de accidente y á los enfermos en caso de indisposición repentina, por E. Ferrand. Traducido de la segunda edición y anotado por D. Rafael Ulecia y Cardona. Forma esta utilísima obra un elegante tomo de 300 páginas, con 57 grabados. Precio 3 pesetas. De venta en la Librería calle Larga, 34.

AVISO.

El contratista de la limpieza pública publica al vecindario que cualquier falta que note en los operarios encargados de efectuarla, den aviso inmediatamente á la calle Molino del Viento, núm. 3, para remediar la falta y poner el correctivo consiguiente. 3-3

Relacion de las cartas detenidas en esta Administracion de correos en el día de la fecha y causas que la han motivado.

POR FALTA DE DIRECCION.
Ramon Cala.
POR FALTA DE FRANQUEO.
José Valderas y Velazquez, Madrid.
Juan Antonio Ortiz, Sevilla.
Jerez 8 de Marzo de 1887.—Por el Administrador, J. Diaz.

Boletin Religioso.

JUBILEO CIRCULAR.—RR. Descalzas. MAÑANA.—Dicha iglesia. SANTO DE HOY.—Santa Francisca Vd. Romana. MAÑANA.—Los 40 Santos Mrs. de Sebaste.

Alcance.

Extracto de los periódicos de Madrid del día 7.

—No sabemos si serán mejores ó peores nuestros informes que los de otros periódicos de la mañana en la cuestion del Código penal, pero tenemos la seguridad de que son más exactos que los de *La Correspondencia*.

Los Sres. Alonso Martinez y Montero Rios han tratado de la fórmula que se les encomendó en la conferencia con los señores Sagasta y Martos en una entrevista que celebraron el viernes en el salon de ministros del Congreso y á la que por cierto asistió el Sr. Gamazo.

En esta entrevista, y despues de insistir el Sr. Alonso Martinez en que no haria cuestion cerrada sostener la suspension del periódico que se habia establecido por considerarla la más eficaz y práctica, expuso el Sr. Montero Rios diferentes puntos de vista, que podrian servir para la sustitucion de aquella pena.

El Sr. Alonso Martinez se brindó desde luego á aceptar cualquiera, con tal que reunia condiciones de eficacia y efectividad, quedando encargado el Sr. Montero Rios de redactar la nueva base, despues de quedar conformes ambos personajes sobre los principios fundamentales que ha de comprender.

Estas son nuestras noticias, y por eso hemos dicho que la fórmula estaba en principio acordada, porque desde el primer momento se pudo comprender que, habiéndose colocado el Sr. Alonso Martinez en una actitud de patriótica conciliacion, el peligro del desacuerdo habia desaparecido, y la fórmula que se le ofrecia ha de ser aceptable y práctica.

—Segun la version oficial el Consejo de ministros celebrado ayer se dedicó exclusivamente al examen de los presupuestos y de las leyes complementarias de los mismos.

El Sr. Puigcerver dió lectura de aquellos, ocupando esto un buen espacio de tiempo. Las cifras generales de ingresos son las mismas que figuraban en los que tenia en proyecto el Sr. Camacho. En los gastos hay algun aumento. Respecto de la deuda flotante, parece que se hacen variantes de mucha consideracion.

De las leyes complementarias dió cuenta el Sr. Puigcerver, figurando entre ellas la del timbre. Así los unos como las otras quedaron aprobados, y así que se ultime un detalle de confeccion, se llevarán á la firma de S. M., siendo posible que el miércoles ó jueves se lean en el Congreso.

El proyecto autorizando á los ayuntamientos para que enagenen los productos de los bienes de propios, dedicando su importe á pagar, con ciertas bonificaciones, los débitos á la Hacienda, fué desechado, si bien con la fórmula de dejarlo para estudio más detenido.

Desde luego, el ministro de la Gobernacion anticipó que el asunto le parecia más propio de su departamento, puesto que se referia á los bienes de las corporaciones municipales, cuya administracion le está encomendada, exponiendo además que con la venta de los productos de los bienes de propios se privaba á los ayuntamientos de los unicos recursos permanentes que hoy tienen, sin que con esto se remediara sino de momento el déficit de sus respectivos presupuestos.

Despues de intervenir en la discusion los Sres Alonso Martinez y Sagasta, se acordó retirar el proyecto para estudiarlo nuevamente.

De la combinacion militar solo se trató una parte, la que comprende los ascensos á mariscales de campo de los Sres. Fuentes y Dotres, y á brigadieres de los señores Zavala y Aznar, que quedaron acordados.

Del nombramiento del comandante general de alabarderos no se trató nada.

La salida del ministerio del general Castillo ofrece dificultades que cada día que pasa se acrecientan, porque su sustitucion

no es cosa resuelta por hoy, y si se decide al fin su pase á alabarderos, el que cuenta con mayores probabilidades para ocupar la cartera de Guerra es el general Weyler.

El Consejo terminó á las nueve.

TELEGRAMAS.

(De El Imparcial)

ELECCIONES EN PORTUGAL.

Lisboa 6 (7'5 tarde.)
Las elecciones de diputados verificadas hoy han sido muy tranquilas.

No se tiene noticia de que el acto de la votacion haya sido turbado en parte alguna por ningun incidente desagradable. El gobierno ha salido victorioso por una gran mayoría.

La votacion republicana de hoy ha sido muy inferior á la de elecciones anteriores. Tambien ha sido escasísima la votacion de los regeneradores, que se abstuvieron casi por completo en la lucha electoral.

En Lisboa han triunfado los candidatos republicanos Sres. Elias Garcia y Pedroso.

FUSILAMIENTO DE LOS SUBLEVADOS BÚLGAROS.

Bucarest 6 (4'40 tarde.)
Esta mañana se ha dado cumplimiento á las sentencias impuestas por los consejos de guerra.

Todos los rebeldes condenados á muerte, á excepcion de los capitanes Raulman y Elieff, el segundo de los cuales es súbdito del czar, han sido pasados por las armas.

Bucarest 6 (7'20 tarde.)

Un testigo ocular, digno de crédito, que acaba de llegar á esta ciudad procedente de Rústchuk, afirma que, á pesar de las amenazas que se han formulado y de la presión que ha pretendido ejercerse, la regencia búlgara está procediendo con gran energía, desafiando con su actitud el enojo de Rusia.

La persona á que me refiero afirma que, en virtud de órdenes terminantes comunicadas por la regencia, las autoridades han fusilado á todos los condenados á muerte y á prision por los consejos de guerra.

Sólo se han librado de ser pasados por las armas dos rebeldes, cuyos nombres he transmitido en mi anterior despacho.

Los detalles de la ejecucion son realmente espantosos. Aquellos sentenciados que por causa de la gravedad de sus heridas no podian ir á pié al lugar del suplicio han sido conducidos en carretas.

Despues de llegar al sitio de la ejecucion, estos infelices, que ni aun de rodillas podian sostenerse, fueron atados á los árboles y fusilados.

Esta manera de proceder con los heridos ha excitado la ira en los elementos rusófilos, los cuales no se recatan para decir que la intervencion de Rusia no se hará esperar mucho tiempo.

En la poblacion búlgara el fusilamiento de los heridos ha causado profundo sentimiento de lastima y de piedad.

Los consejos de guerra continúan funcionando.

(De la Agencia Fabra.)

Lisboa 7.—En las islas de Madera y Azores ha sucedido lo mismo que en la Peninsula respecto de las elecciones.

El gobierno ha ganado la mayoría de los distritos. Generalmente en las capitales de provincias han tenido ventajas las oposiciones.

En las colonias son elegidos todos los candidatos ministeriales.

Los seis diputados por acumulacion resultan conservadores.

Luchaban con ellos los republicanos y un legitimista.

Manila 6 (5'30 tarde).—Los pasajeros del vapor correo *Santo Domingo*, que procedente de Barcelona ha llegado á este puerto saludan á sus familias y amigos participándoles que no tienen novedad.

Bucharest 7.—Segun noticias de Rústchuk ayer no solo fueron fusilados los oficiales condenados á muerte sino tambien los simples prisioneros de guerra.

Londres 7.—El *Times* manifiesta hoy que está satisfecho de las declaraciones hechas por el primer ministro Marqués de Salisbury manifestando esperanzas de que no se turbará la paz.

Esto no obstante el periódico de la City no encuentra que la situacion de las cosas haya variado notablemente.

ENTRADA Y SALIDA DE BUQUES EN LA BAHIA DE CADIZ.

ENTRARON.

Día 4. Vapor español Juana, de Sevilla en 12 horas con carga general de tránsito Vapor español Luchana, de Sevilla en 12 horas con carga general de tránsito. Vapor español Cabo Santa Maria, de Villa Real de San Antonio en 48 horas con mineral.

Vapor noruego Patria, de Christiansund y Sevilla en 12 horas con bacao.

Vapor alemán Senech, de Carlsban y Gibraltar en 12 horas con aguardiente.

Los laudes Carmencita y San José, de Cartaya en lastre.

Día 5. Vapor español Miguel Saenz, de Amberes y Sevilla en 12 horas con carga general.

Vapor español William Haynes, de Gibraltar en 10 horas con carga general.

Vapor español Cámara, de Marsella y Málaga en 14 horas con carga general.

Vapor español Pites, de Sevilla en 12 horas con carga general de tránsito.

Vapor español Nervion, de Huelva en 6 horas con carga general de tránsito.

El místico Virgen del Carmen, de Huelva con aceite.

SALIERON.

Día 1.º en la noche. Vapor español Barambio, con carga general para Málaga y Barcelona.

Día 4. Vapor español Julian, con carga general para Vigo y Bilbao.

Vapor español Pilar, con carga general de tránsito para Sevilla.

Vapor español Montañez, con carga general de tránsito para Almería y Barcelona.

Vapor francés Ville de Anvers, con carga general y vinos para St. Nazaire y Havre.

Vapor belga Princesse Clementine, con carga general y vinos para Amberes.

Vapor inglés Gibraltar, con carga general y vinos para Lisboa, Vigo y Lóndres.

Vapor español Cabo Machichaco, de Marsella y Huelva en 6 horas con carga general.

Vapor español La Cartuja, de Burdeos y Vigo en 50 horas con carga general.

Día 4 en la noche. Vapor español Cabo Machichaco, con carga general para Vigo y Bilbao.

Pailebot español San Antonio, con cebada de tránsito para Sevilla.

Día 5. Vapor español Cabo Finisterre, con carga general para Málaga y Marsella.

Vapor español Juana, con carga general para Algeciras, Málaga y Marsella.

Vapor español Gravina, con carga general y vinos para Havre y Hamburgo.

Vapor español Nervion, con carga general para Vigo y Bilbao.

Vapor francés Timbo, en lastre para Gibraltar.

Vapor alemán Senech, con aguardiente de tránsito para Sevilla.

Torpedero francés Número 61, con 17 tripulantes para Valencia.

Torpedero francés Número 73, con 17 tripulantes para Valencia.

BUQUES Á LA CARGA.

VAPORES DE IBARRA Y C., SEVILLA.

Para Algeciras, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Cetta y Marsella.—El vapor español

CABO PALOS, capitán Garrastazu, saldrá el jueves 10 á las seis de la mañana.

Para Vigo, Villagarcía, Carril, Coruña, Ferrol, Rivadeo, Gijon, Santander, Bilbao, Pasajes, San Sebastian y Bayonne.—El vapor español

LA CARTUJA

capitan Astoreca, saldrá el viernes 11 á las cuatro de la tarde, admitiendo carga á flete corrido para Burdeos y Nantes.

Para Vigo, Carril, Coruña, Santander y Bilbao.—El vapor español

CABO ORTEGAL,

capitan Fano, saldrá el domingo 13 á las doce del día.

Para Isla Cristina y Huelva.—El vapor español

CABO SANTA MARÍA,

su capitán Berenguer, que hará viajes semanales saliendo de este puerto todos los viernes á las seis de la mañana, para regresar los miércoles al amanecer.

Consignatario, José de la Viesca. Murguía 19, Cádiz.

C.º DE HAVRAISE PENINSULAIRE

DE NAVIGATION Á VAPEUR.

PARA SAINT NAZAIRE, EL HAVRE Y AMBERES,

El vapor francés VILLE DU HAVRE, capitán Leceur, saldrá para dichos puertos el 12 del corriente.

Admite carga á flete corrido para Francia, Bélgica, Holanda y Alemania y pasajeros para Málaga, Saint Nazaire, el Havre y Paris.

Su agente en Cádiz, Carbon, 1, D. René Arquís.

COMPANÍA DE NAVEGACION LA FLECHA.

Para Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.

El magnífico y de gran porte vapor trasatlántico

ENRIQUE,

su capitán Aberasturi, saldrá de Cádiz el domingo 20 de Marzo.

Consignatarios, calle de la Aduana núm. 16 Sres. D. Horacio Alcon y C.º

VAPOR EMILIA

ENTRE CADIZ Y EL PUERTO DE SANTA MARIA.

Salidas del Puerto. Salidas de Cádiz.

MIÉRCOLES 9.

10 de la mañana. 11 de la mañana.

12 30 de la tarde. 1 30 de la tarde.

2 30 de la idem. 3 30 de la idem.

JUEVES 10.

11 de la mañana. 12 de la mañana.

1 de la tarde. 2 de la tarde.

3 de la idem. 4 de la idem.

TEATRO PRINCIPAL.

Gran funcion para hoy, por la compañía que dirige D. Victorino Tamayo.—El drama en tres actos, VIDA ALEGRE Y MUERTE TRISTE.—La comedia en un acto, SEGUIDILLAS.—A las ocho y media. Galeria alta, 50 céntimos de peseta.

Telegramas.

SERVICIO PARTICULAR.

Madrid 8 á las 5'30 de la tarde.

Confirmase que está pactada la alianza de Alemania, Austria é Italia. A ésta le prometen la posesion de Túnez y de parte de la Argelia.

Terremotos en Génova.

Consolidado, 64'30.

EL HIERRO BRAVAIS

EL HIERRO BRAVAIS

EL HIERRO BRAVAIS

EL HIERRO BRAVAIS

Navegacione Generale Italiana. MONTEVIDEO Y BUENOS-AIRES PERSEO, Capitan D. G. Picconi, saldrá de este puerto el 13 de Marzo.

PILDORAS DE BRISTOL. RECIBOS PARA EL GOBRO DE ARRENDAMIENTOS DE FINCAS SE VENDEN EN LA Libreria, calle Larga núm. 33.

VINO AROUD CON QUINA. El Alimento mas reparador, unido al Tónico mas energico.

PILDORAS Y UNGUENTO HOLLOWAY. ESTOS MEDICAMENTOS obtienen una aceptación y una venta mas uni-versales que las de ningún otro remedio en el mundo.

Arrendamientos. BARATO. Eladio Lopez. 3, SANTA MARIA, 3. PRECIO DE AZÚCARES

Arriendo. Desde ahora se arrienda el partido principal de la casa núm. 1 de la calle de San Cristóbal, con vistas á dicha calle y á la plaza de Plateros.

VENTA. La de una casa en la calle de Francos, núm. 24. En el piso principal de la misma casa darán razon.

COSTURERAS. Se necesitan de ropa de hombres en la Plaza de Alfonso XII número 7.

BOCA. El tesoro universal de la boca calma instantaneamente los más fuertes dolores de muelas, no dá lugar á sufrir úlceras en las encías, impide la formación del sarro, purifica el aliento, fortalece las encías y dá frescura constante á la boca.

PASTA PECTORAL DEL DOCTOR ANDREU DE BARCELONA. REMEDIO SEGURO PARA TODOS LOS QUE PADECEN DE TOS. Este remedio es tan positivo que no hay un caso siquiera que no haya producido felices resultados.

Calados y Marquetería. Magnificas máquinas desde 5 pesetas para aficionados é industriales.

VERDADEROS GRANOS DE SALUD DEL DR. FRANCK. Aperitivo, Estomacal, Purgante, Laxativo.

¡¡No más canas!! ACEITE DEL SERRALLO. Grandioso descubrimiento y único restaurador infalible, para devolver progresivamente al cabello cano su primitivo color.

VENTA PÚBLICA MENSUAL DE VINOS Y ESPÍRITUS EN LÓNDRES. Los Sres. Southard y Comp., corredores de vinos y espíritus, con su residencia en Londres, 2, S. Dunstan's Hill, harán todos los meses en Londres

Á LAS MADRES DE FAMILIA. HARINA LACTEADA Henri Nestlé. Alimento completo para los niños de corta edad y personas debilitadas.

INTERESA MUCHO Á LOS PADRES DE FAMILIA. LOS CHOCOLATES HIGIÉNICOS DE LOS PADRES BENEDICTINOS. están reconocidos hoy por el mundo científico como el alimento más nutritivo y reparador del estómago, los nervios y el cerebro.

Agua, Polvos y Pasta Dentíficos del Docteur PIERRE. Marca de Fábrica. Alimento completo para los niños de corta edad y personas debilitadas.