

PUNTOS DE SUSCRICION.

MADRID: Oficinas de este periódico, y en las librerías de Bailly-Hal...

EL REINO.

MADRID: En la Administración, un mes 12 rs., tres meses 32, seis meses 60.

Año V.

Este periódico se publica todos los días, por la tarde, excepto los domingos.

Miércoles 9 de Setiembre de 1863.

Redaccion y Administración, calle de Preciados, núm. 57, cuarto bajo.

Núm. 1187.

DESPACHOS TELEGRAFICOS.

Varsovia 6. Noticias oficiales de Kiew anuncian que no ha dejado de reinar la mayor tranquilidad en el gobierno de Kiew, Padolia, Volhynia y Ucrania.

Hamburgo 6. Cuatro ejecuciones capitales han debido tener lugar ayer por la mañana en Varsovia. Dos de los condenados fueron considerados por las autoridades moscovitas como funcionarios del comité central nacional.

Lafarina, vicepresidente de la Cámara de diputados, acaba de morir. El acta de constitucion de la compañía de caminos de hierro de Cerdeña ha sido firmada ayer en Londres.

Stramenga, Durbold y Cerito, jefes de bandidos, han sido condenados por el tribunal militar francés a cinco años de cárcel y pérdida de derechos civiles.

Príncipe Constantino ha vuelto a Varsovia. El ministro de Negocios extranjeros monseñor Drouyn de Lhuys ha reclamado del gobierno egipcio la ejecución formal del programa arreglado entre Said-Bajá y la compañía del canal de Suez.

Príncipe Constantino, al dirigirse a Crimea, pasará por esta el 10 con el objeto de presentar sus respetos al emperador. Las instrucciones a propósito de elecciones tienen por base las ordenanzas existentes.

guiado la pluma. Permitásemos que participemos de la opinion general, que no cree en tal aserto, porque de pocos es desconocido que el artículo ha sido producido de un plan preconcebido, al que aquí no se prestaron, y que se llevó a otra parte para suscitar obstáculos a la buena marcha de las obras, y de consiguiente a las entidades que de ellas están encargadas, salvando de esta suerte ó saliendo menos mal librados de ciertos compromisos pendientes, y de que en verdad ninguna parte ni culpa tenía la empresa del ferro-carril, a quien tan gratuita como inexactamente se ataca en el artículo. No queremos decir más sobre este particular, ya por que estamos persuadidos de haber sido comprendidos por todos, ya por que esperamos desapareza, si es que no, ha desaparecido para este momento, el móvil que guió la pluma, y que no fueron por cierto la imparcialidad y el deseo de poner en claro la verdad y la justicia.

Poco se atendieron estas al presentar, como se presentaron, la situación y porvenir de este ferro-carril, excitando al mismo tiempo al gobierno de S. M. (Q. D. G.) para que no concediese la autorización pedida para nueva emisión de obligaciones hipotecarias, y llamando hacia sus cálculos la atención de los capitalistas que en el negocio pudieran interesarse, y que según ellos no debían de hacerlo si no querían verse envueltos en una completa ruina.

Nos parece que la expresada excitación fue algo tan tardío, porque la autorización está concedida, es desahogada tal, tantas las disposiciones que rigen en la materia y otras circunstancias concurrentes. De todas suertes, el gobierno se hubiera para ello cuidado muy poco de los cálculos y apreciaciones de la Crónica Mercantil, y solo se habría limitado a examinar si la autorización pedida estaba dentro de las condiciones y límites que las leyes vigentes tienen establecido y marcado para la emisión de obligaciones hipotecarias por parte de las empresas de ferro-carriles, condiciones y límites de que no se ha salido ni se saldrá por la de este.

Para nada debía que investigar si las obligaciones tenían ó podrían tener asegurados sus intereses y amortización; esta investigación solo toca a las personas ó capitalistas que habían de interesarse en la negociación, y que de seguro no necesitan ni de la tutela del gobierno ni de los cálculos ni consejos del citado periódico. De cierto, antes de comprometer sus capitales, cuya adquisición les habrá estado no pocos años y vigiliadas, tendrán bien analizado y pensado cuanto a la empresa consiera en su presente y porvenir. La excitación, pues, y los consejos indicados, eran bien inútiles y baldíos; consideración que, fuera de otras muchas, debió haber apartado al articulista, ó a sus inspiradores, de su inmotivado ataque a la empresa de este ferro-carril; no descendiendo para ello al debido examen de la situación de las cosas, ó desfigurándolas de conformidad con su intento y sin respeto alguno a los equitativos intereses comprometidos en este negocio.

Con tal propósito se dice que la subvención directa concedida por el gobierno, el capital social y los dos empréstitos realizados, ascienden en conjunto a la cantidad de 215 millones, con los que, se añade, podía hacerse por completo un ferro-carril, cual este, de 141 kilómetros, de una sola vía, y cuyo trazado no presenta serias dificultades sino en la cuarta parte de su longitud total, ó sea en las obras en ejecución de Reinos a Bäreca. Parece imposible que tal se asiente tan cerca de los sitios que recorre el ferro-carril, y por personas que sin duda le ven de frecuentes, pues que deben haber observado que las dificultades de todo género han abundado y abundan, y se suceden unas a otras, haciendo trabajar no poco a los hombres de la ciencia para su solución. Y a resultado el trazado de Reinos a Bäreca, de manera que honra a los ingenieros y demás que han ejecutado tan importante trabajo, no se encuentran allí por cierto las dificultades más serias del camino, cuya conclusión en un período no muy largo está asegurada, pese al articulista y patrocinadores, merced a los estudios de aquellos y al celo de las empresas que la tienen a su cargo.

No menos sorprendente es que se diga o califique al camino de una sola vía, coalitando que está construido para dos, lo cual es altamente importante y ha sido no poco costoso, estando aquí formado de continuo de considerables obras de fábrica, altos desmontes en roca, y terraplenes y no pocos túneles. Un camino anal que no se hace por millón y medio de reales por kilómetro, según aparece en la Crónica Mercantil, y si en otra parte se ha hecho, como dice, por las dos terceras partes, ó no ha sido tan difícil, ó le han informado mal, y a esto tenemos motivos para atenernos. No ha mucho tiempo que vimos un estado del costo de construcción por kilómetro de ferro-carriles en el extranjero, y recordamos que en Inglaterra había ascendido a cerca de dos millones de reales, siguiendo los demás países esta misma proporción, salvo la Bélgica que solo salía por 400,000 francos, ó sea poco más de millón y medio de reales. Y si esto es así en países donde están más adelantados en la construcción, que producen por sí y de consiguiente a precio más barato los más importantes materiales para ella, y cuya naturaleza ó accidentes del terreno son mucho mejores que los del nuestro, no sabemos cómo con buena fe se asiente que aquí hemos de construir con más banatura; si en algún tiempo podemos crear otra cosa, hace mucho que la experiencia nos hizo conocer nuestro involuntario y disculpable error y nos impulsó a enmendarnos sus consecuencias, como en gran parte están enmendadas y se enmendarán de completo, continuando unidos, y contando, como debemos contar, con la protección del gobierno. Preciso sería también examinar si en el cálculo ó estado del costo de los caminos extranjeros estaba incluido el material móvil, y si estaban construidos para dos vías; dudamos algo de lo primero, y no creemos equivocarnos al afirmar que no ha sucedido lo segundo, y aun que su única vía tiene mucho menos ancho que la nuestra. Por todo es inquestionable que, en especial en estos últimos tiempos, cada kilómetro de camino de hierro no ha podido ni hoy puede hacerse por lo que se le antoja suponer al articulista de la Crónica Mercantil, y mucho menos tratándose de un camino cual el de Isabel II.

documentos, y no se acierta a comprender cómo se adultera su contexto, cuando tan fácil es recibir un mentís, como aquel le da con su cifra por tal causal de 165 millones y pico. Más han debido de costar, según lo que dejamos sentado, y si no lo han costado, es debido a los tiempos en que fueron ejecutados y al celo y diligencia puestos por sus diferentes administraciones, cuyos individuos tienen desde luego a su favor el no haber percibido emolumento alguno por el desempeño de su difícil cuanto enojoso encargo, ejemplo de abnegación no imitado en otras partes que se creen marchan a la perfección, y no menos por el cuidado y esmero puestos por todos los encargados de las obras.

Por lo demás y al objeto del artículo no hay que atender al costo que puedan haber tenido los 107 kilómetros construídos, sino a los valores que de los percibidos tienen derecho al reintegro, ya directo, ya por amortización, ó a la parte proporcional en los productos. Como de dicho balance se desprende, los indicados valores son en números redondos los siguientes: 55 millones percibidos por razón de las acciones emitidas: 50 millones, de que ya están amortizados 8, por el primer empréstito representado por obligaciones hipotecarias: 5 millones, producto de las 8,421 obligaciones hipotecarias de la segunda emisión y que hacen parte del empréstito de los 30 millones; y por fin 32 millones, importe de pagarés y letras pendientes. Reunidos a una suma ascienden a la de 136 millones, que son los que al objeto del artículo hay que considerar como invertidos en las obras, pues son los únicos que tienen derecho a un reintegro directo, ó a percibo de intereses y amortización, ó a los productos líquidos del camino, siendo aquella cifra muchísimo menor, como se ve, que la que el articulista pone maliciosamente, y sin duda para servir a su objeto.

Siendo en su poco envidiable tarea, presenta como incompletas en partes importantes las secciones en explotación, y por insuficiente el material móvil, hasta el punto de haber llamado la atención del gobierno y precisado a adoptar medidas excepcionales para obligar a la empresa a su aumento, y que para llenar estos vacíos y cubrir el déficit de intereses y amortización de obligaciones, acciones y deuda flotante basta la conclusión del camino, se necesitarían no menos 35 millones de reales. Por nuestra parte entendemos que la cifra estará muy distante de llegar a tanto, entre otras razones, porque abierta toda la línea, bastará en lo principal el actual material móvil, visto que es suficiente para las dos secciones que ahora se explotan, sin que haya habido motivo racional para quejarse del buen servicio. Y buena prueba de ello es, el brevísimo tiempo que duraron las medidas excepcionales que se recuerdan, y que en nuestro concepto no se hubiesen empleado si la situación de las cosas se hubiera presentado tal cual era en sí. Todo ello no obstante, no tenemos inconveniente en aceptar, aunque notablemente exagerada la cifra de 35 millones, que se sientan en el artículo para indicados objetos.

Algun tanto elevada nos parece también la cifra de 70 millones, que, según el articulista, serán precisos para la conclusión de las obras de Reinos a Bäreca, ajustadas con la sociedad Crédito Castellano. Desde luego su presupuesto no llega a tanto, y no son aquellas de naturaleza que puedan dar lugar a equivocaciones de importancia en su cálculo. Además, en 31 del último Diciembre, que es el punto de partida para las apreciaciones de la Crónica Mercantil, se habían ya gastado en la construcción de dichas obras sobre 4 millones de reales, que habría que rebajar del presupuesto, que, repetimos, no llega a la cifra de los 70 millones. Todo ello no obstante, aceptamos como cierto que se invertirán en el objeto expresado.

De esta suerte tendríamos que, no escasos en concesiones, reconocemos que hasta la terminación de las obras serán necesarios los 103 millones que sienta el articulista, y a que podrá atenderse con los 19 millones que restan de acciones no emitidas, y que en su mayor parte están colocadas a la par, con los 15 millones que falta percibir de la subvención directa por parte del gobierno y que se cotiza muy cerca de la par, y los 71 millones restantes con empréstitos representados por obligaciones hipotecarias, ó en buena parte con auxilios que hay derecho a esperar, y es muy posible que se concedan, en atención a la importancia y dificultades del camino y a otras muchas consideraciones que aconsejan la concesión de aquellos en provecho mútuo del Estado y de la empresa. No dudamos de que los representantes de esta y las demás personas que por su posición y conocimientos puedan gestionar y contribuir a que se adopte el acuerdo que ligeramente dejamos indicado, no dejarán de hacerlo en tiempo oportuno; pero en el entretanto seguiremos razonando sin contar con tan probables recursos.

En tal situación tendríamos que terminado el camino, resultarían los valores a percibir de sus productos líquidos serán los siguientes: 50 millones del primer empréstito representado por obligaciones hipotecarias de primera emisión, y del cual, como dejamos dicho ya, están amortizados sobre 8 millones; 111 de emisiones posteriores y que se compondrán de los 8 ya emitidos, según el último balance; 71 de emisiones sucesivas para cubrir la parte en descuberto, según arriba, de las atenciones pendientes hasta la conclusión del camino, y 32 que son también de emitirse en el tiempo de dicha construcción, ó después, para la extinción de la deuda flotante, siendo todos representados por obligaciones de duplo valor al 3 por 100 de interés y con amortización de 80 años, y por fin los 75 millones de acciones, que forman según la ley el capital social. Tendríamos, por lo tanto, que los valores a percibir ascenderían en junto a 236 millones, y no a los 245 que se sientan en el artículo. La diferencia en guarismos de esta especie no es de importancia, pero no hay por qué alterar la verdad de las cosas.

A luego de esta equivocación se sienta en el artículo otra de más trascendencia, cuando se dice que terminado el camino, se necesitarían unos 13 millones de reales para amortizar anualmente parte de la deuda y pagar sus intereses, lo que está muy distante de ser cierto. Para intereses y amortización del capital y prima de las primeras obligaciones hipotecarias que quedarán extinguidas de completo dentro de treinta y tres años, se necesitan solo en cada uno 3,310,000 rs., y por los mismos con estos para la de segundas emisiones por los 111 millones ó 222 en obligaciones del 3 por 100, serán solo precisos 7,350,000 rs. anuales, en junto 10,660,000

que distan no poco de los 13 millones que en el artículo se anotan para sacar un déficit a tan sagrado objeto y dejar sin esperanza ni recurso alguno a los accionistas. No hay temor de que ni uno ni otro suceda, como pasamos a demostrar, valiéndonos en buena parte de los mismos cálculos del articulista, é indicando otras consideraciones que pueden llevar a la tranquilidad al ánimo de todos los accionistas, porque a la verdad los tenedores de obligaciones encontrarán desde luego asegurados de todo punto los intereses, amortización y prima de aquellas, aun cuando nos atuviésemos a los los productos líquidos que en el artículo se sientan. Por término medio se reconoce en aquel que el camino, después de concluido, tendrá un producto bruto de 24 millones de reales. En nuestro concepto llegará a más de ordinario, y para ello nos fundamos en el conocimiento de lo que ha producido en estos tres últimos años, en el natural aumento que entones han de tener el número de viajeros y de mercaderías por la mayor comodidad y facilidad en el transporte, y en el mayor recorrido de 34 kilómetros. Todos estos datos, no apreciados con exageración, dan algunos más de productos brutos que los 24 millones que se sientan en el artículo; ello no obstante, no tenemos inconveniente en conformarnos con esta cifra.

No podemos hacerlo así con la deducción del 50 por 100, que se hace sobre dichos productos por gastos de explotación y de conservación ordinaria del camino. Por término medio y descartados algunos gastos, de completo extraordinarios, solo han montado aquellos en los últimos tres años a unos 8 millones de reales, y eso que una vía recién construida exige de suyo una conservación mucho más costosa que pasados unos pocos años.

Ahora bien; abierto y en explotación el camino, nos parece que los gastos por los dos indicados conceptos no deberán de subir a más de los 8 millones. Desde luego tenemos que el personal de vía y estaciones no daría lugar a aumento, porque con el sobrante de las estaciones de Reinos y Bäreca, hoy cabezas de línea con todas las atenciones inherentes a las mismas, y que entoces dejarían de serlo y de tenerlas, habrá más que el suficiente para las necesidades de esta clase en los 34 kilómetros en construcción, y que por la dureza del terreno y otras circunstancias serán también de fácil conservación. Otro tanto acontecerá en tracción y aun en el material, pues que con lo actualmente existente, con lo que se explotan bien y con regularidad los líneas, conceptos que podrá explotarse igualmente, si es que no mejor, una sola que entoces tendríamos, no debiendo tampoco ser mucho mayor el gasto de combustible, porque para buena parte del nuevo trayecto bastaría la fuerza que las locomotoras conservan y tienen que perder en las estaciones de su término, ó sea en las expresadas de Reinos y Bäreca. Por todo no creemos con derecho a repetir que hay fuertes motivos para creer que los gastos de explotación y conservación ordinaria no excederán, abierta toda la línea, de 8 millones á que han montado por término medio en los últimos tres años. Sin embargo, no tenemos inconveniente en elevarlos a 9,600,000 rs., que corresponden al 40 por 100, tipo á que sabemos habría personas y sociedades que se comprometerían con todas seguridades á hacer por sí dichos servicios.

Nos parece que no podemos estar más justos y razonables, y entoces tendríamos 14,400,000 rs. como producto líquido, deducido el costo de indicadas atenciones, y haciéndolo después de los 10,600,000 rs. para intereses y amortización del capital y prima de las obligaciones hipotecarias, según arriba dejamos consignado, restarían para accionistas 3,740,000 rs., que equivalen muy próximamente a un 5 por 100 sobre los 75 millones del capital social.

No es fácil atacar ni desvirtuar los cálculos que dejamos consignados, y de los que aparecen asegurados con toda notoriedad y los derechos reconocidos a las obligaciones emitidas y que habrá precisión de emitir por la empresa del ferro-carril de Isabel II, y que difícilmente habrá un negocio en que toda persona pueda invertir mejor sus capitales ó sus ahorros; ya se comprende y se comprenderá así en adelante, no obstante los intereses y poco justos ataques de la Crónica Mercantil.

No menos aparece que a los accionistas está muy lejos de quedarles nada, absolutamente nada, y lo que es peor, mérito que nada, como se complace en decir en su artículo. Desde luego quedará un resultado ó un interés, que, pasados muy pocos años, es probable que sea de los mayores que gane el dinero en España, y además es de tener muy en cuenta, y no sabemos cómo el articulista lo olvidó ó pasó en silencio, que por repetidas leyes está reconocido a los accionistas de este ferro-carril el abono de la diferencia que pueda haber entre el producto líquido de la explotación y el 6 por 100 de interés anual. Y no es esto solo, pues que por las mismas leyes y una reciente real orden está reconocido a los mismos accionistas, y para en todo caso y evento, la amortización hasta 60 millones, que forman las cuatro quintas partes del capital social. Por estos medios, ó por los que, según tenemos indicado, hay derecho á esperar, ó por otros que podrían adoptarse en provecho del Estado y de la empresa, pueden los accionistas del ferro-carril de Isabel II estar tranquilos y contar como completamente asegurados el capital que dedicaron a tan importante obra y sus legítimos intereses, cuidándose bien poco de los apasionados é inexactos cálculos de la Crónica Mercantil.

general y muy especialmente á Alicante, toda vez que los vapores encargados de ese servicio pertenecen á nuestra matrícula y la empresa de los mismos radios también entre nosotros, nos hace reproducir el siguiente artículo, que bajo el epígrafe anterior publica el Lloyd de Barcelona.

Por otra parte, y prescindiendo de esas consideraciones especiales que deben hacerse mirar con especial predilección lo que se refiere á la empresa citada, el artículo del Lloyd es muy digno de fijar la atención del público por sus juiciosas apreciaciones.

Hélo aquí: «La sorprendente rapidez y regularidad con que estos buques atraviesan el Atlántico, está llamando justamente la atención pública, en términos que nadie se atreve á poner en duda ya que la empresa cuenta con los mayores elementos para llenar cumplidamente el importante servicio que está á su cargo; pero los viajes de Cádiz á la isla de Cuba no están en consonancia con los de regreso, y el público y el gobierno de aquella interesante Antilla solo se aprovechan y utilizan de tan buenas condiciones en parte, ó como si dijéramos, a medias.

Efectivamente, estamos recibiendo noticias de la Habana en catorce y quince días, y en aquella rica ciudad, donde la llegada de cada correo es un verdadero acontecimiento, que todo el mundo lo aguarda con un ardor inexplicable, que solo lo comprenden los que lejos de las personas de sus asociaciones y de la madre patria están acostumbrados a sentirla, en aquella apartada provincia de España, no gozan del mismo beneficio de rapidez y exactitud en los viajes de los correos trasatlánticos. Allí se recibe la correspondencia generalmente á los veinte días, y algunas veces más tarde, y no es ciertamente por culpa de la empresa ni de sus vapores, que han ido hasta en diez y siete y media días. El gobierno, en su acertado concepto, no está autorizado al establecer el rumbo ó itinerario de estos, fijándose unas escalas que los separan de la verdadera derrota que deberían seguir, y esto es lo que precisamente nos proponemos explicar al escribir este artículo.

Diffícil es encarecer toda la importancia política y comercial que en todos tiempos ha tenido la isla de Cuba, y la que tiene en el día rodeada de acontecimientos los más graves y de suyo tan claros que no necesitan explicarse.

No hay un solo español que desconozca esto y que no esté penetrado de que son absolutamente indispensables rápidas y frecuentes comunicaciones entre aquella Antilla y la península, que acorquen todo lo posible una ó otra.

La distancia de Cádiz á la Habana con las escalas de Santa Cruz de Tenerife, Puerto-Rico y Samaná, es de 4,500 millas náuticas, y la directa sin escala alguna entre los dos puntos, 4,012. Hay, pues, una diferencia de 488 millas, equivalentes á dos días de navegación de un buen vapor, en circunstancias favorables. Razon que indudablemente tuvo el gobierno para haber fijado veinte días á los viajes de ida, y diez y ocho á los de regreso, en las condiciones que presentara al sacar á pública licitación el servicio. Pero además de estos dos días que corresponden á la diferencia en las distancias, hay otros dos más de pérdida en las recaladas y permanencias en los puntos de escala, sin contar con la que necesariamente tiene que sufrir un buque cuando se ve obligado á cohibirse á una derrota determinada de viaje corto, como es el de Cádiz á Canarias, en lugar de ser árbitro de aprovechar vientos y mareas como se efectúa en las largas travesías, y estas son las verdaderas causas por que se tienen las noticias de la Habana en catorce y quince días en la península, y tardía veinte y veintidós días nuestra correspondencia en llegar á la Habana.

Probadamente lo tenemos ya, y la experiencia ha demostrado, por los viajes de todos los vapores-correos desde su establecimiento, que la isla de Cuba se perjudica lo menos en cuatro días en recibir la correspondencia de la península por verse obligados los buques que la conducen á hacer las escalas de Canarias, Puerto-Rico y Samaná, veamos cómo se puede establecer la comunicación directa de Cádiz á la Habana, perjudicando lo menos posible á los puntos que hoy sirven de escala á la línea.

La de Santa Cruz de Tenerife es indudablemente la que causa más atraso al viaje á la Habana, pues nunca baja de una pérdida de dos días, y en travesías de vientos recios al vendabal puede llegar hasta cuatro y cinco, por verse el correo obligado á navegar contra mar y viento, cuando sin tener que hacer su escala pudiera ganar al Oeste muchas veces hasta un largo sin salir de su línea de rumbo. Afortunadamente se puede suprimir esta escala sin sacrificios por parte del Estado, y con el perjuicio insignificante de dos ó tres días para las islas.

Los vapores-correos que los Sres. Bell, Martorell y compañía tienen contratados con el gobierno, ponen en comunicación directa a las Canarias, en la península, con viajes quincenales entre Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, y sus navegaciones nada dejan que desearse. Arregladas las salidas de estos vapores de modo que coincieran con las llegadas de los trasatlánticos á Cádiz y las llegadas de los mismos con las salidas de los últimos para la Habana, se tendría servida con toda la regularidad apetecible la correspondencia entre dichas islas y la de Cuba.

Si las transacciones comerciales de Cuba, Santo Domingo y Puerto-Rico, no reclamaran por pronto el establecimiento de una línea de correos entre aquellas Antillas, los recientes acontecimientos políticos de la antigua isla Española, y los que pudieran surgir en adelante, exigen una unión que enlace y ligue continuamente á las tres hermanas bajo una autoridad superior, común á todas ellas; y en este caso, con el fin de disminuir también el exorbitante presupuesto que pesa sobre aquellas áreas, sería indispensable un vapor-correo, al menos quincenal, que tuviese al correo al gobernador general de aquellas islas del estado y necesidades de cada una de ellas, y estos mismos vapores podrían trasportar la correspondencia de la península á Santo Domingo y Puerto-Rico, saliendo de la Habana los días de la llegada de los trasatlánticos á aquel puerto, y regresando al mismo los días de la salida de aquellos para Cádiz.

Pero mientras esto no se lleve á efecto, ó se invente otro arbitrio para evitar la escala de Puerto-Rico, se hace absolutamente preciso que se suprima la de Samaná por innecesaria y enteramente perjudicial á la travesía de Puerto-Rico á la Habana.



no tiene La a infancia que a saber que a ostentación, no hasta los predicar en...

de dichos señores, tan consecuentes con sus principios, y que de tan buena fé se han pue-

tomar parte en las elecciones. Hubo votación, contra lo que anteañoche se nos dijo, y resultó de ella que solo eran siete los contrarios a la abstención.

donado. Se equivocó, pues, Las Novedades cuando supone que al publicarse el parte se ha suprimido un párrafo.

Carrera de San Francisco, muy en breve se procederá al derribo del edificio que ocupaba en el paseo de Recoletos y la explanación del terreno, a fin de que tan pronto como sea aprobado el proyecto del nuevo museo, se adopten las disposiciones convenientes para empezar la edificación.

Editor responsable: D. MANUEL MARTINEZ. Madrid: 1863.—Imp. de M. Tello, Preciados, 86.

