

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Santander: en la Administracion, calle de la Compania, núm. 3.—Fuera de la capital: en casa de los comisionados ó directamente á la Administracion.—En Ultramar. D. Benito Gonzalez Tánago, Obra Pia, 11, Habana.

LA ABEJA MONTAÑESA.

PERIODICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Santander: 3 reales al mes — Fuera de la capital: 9 reales ídem. — En Ultramar, por seis meses 4 pesos y 2 reales. Que abarca la línea de anuncios y comunicados. A precios convencionales.

SANTANDER 3 DE NOVIEMBRE.

Concluye el informe de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Santander sobre los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles.

Resulta de esto, que Santander se encuentra respecto á distancias en mala situacion para competir con Pasages y Bilbao, bajo el punto de vista de cabeza de línea, en la que haya de unir los dos mares; el transporte terrestre de Barcelona ó Tarragona á Santander será siempre mas caro que el de Barcelona ó Tarragona á Pasages ó Bilbao; pero cuando se trata del comercio de tránsito, como sería una parte del intermarino, no es preciso contar solo con la economía del transporte terrestre, sino que hay que tener en cuenta la naturaleza é importancia de los puertos á que este comercio va á afluir.

Pequeña sería la ventaja que obtuviere con acercar los dos mares una centena de kilómetros, si al llegar á la costa cantábrica desembocásemos en un puerto de malas condiciones y de incierto porvenir. Desde luego en estas circunstancias puede asegurarse que en tal puerto no habria afluencia de buques ni de mercaderías, y que el flete de estas tendria un precio muy elevado, por la sola razon de la escasez de buques y de la falta de seguridad en encontrar mercaderías para el viaje redondo, ó sea el de ida y vuelta; esto sin contar con el sobreprecio que impondrian los armadores y aseguradores por el mayor riesgo corrido.

Hay, por lo mismo, necesidad de estudiar la cuestion de puertos, cuando se trata de establecer una línea intermarina, y la Junta creeria no llenar la mision que se le ha confiado, si no la abordase plenamente y con franqueza, por mas que tema sean sus juicios tachados de exajeracion y provincialismo. Pero debiendo estas consideraciones ser examinadas por los altos cuerpos consultivos del Estado, la Junta confia en que su saber, su ilustracion y su patriotismo verán en estas indicaciones no mas que el deseo del acierto y el afan de que los intereses generales del país no sufran ningun quebranto.

La cuestion de puertos en el Océano cantábrico presenta por desgracia un cuadro poco halagüeno. La gran bahía de Pasages está casi cegada, y los barcos de algun porte que la abordan sufren dentro de ella en los temporales las olas de resaca, hasta el punto de haberles puesto en peligro mas de una vez y de haber exigido el envío inmediato de efectos de auxilio desde los almacenes de San Sebastian. No hay en aquella abandonada bahía muelle alguno de carga y descarga, y con dificultad podria hacerse hoy en ella un movimiento mercantil de 50 á 60,000 toneladas anuales. La corporacion lo dice con dolor, porque pena es tener que confesarlo, pero en aquella en otro tiempo inmensa bahía, no puede hoy fondear un centenar de buques, sin que vayan á varar en las playas de donde tal vez no vuelvan al mar.

¿Pueden mejorarse las condiciones del puerto de Pasages? Indudablemente; pero adviértase cuántas sumas de dinero y cuánto tiempo sería necesario para crear allí un establecimiento marítimo comercial de importancia; no se olvide cuántas decepcion-

nes se sufren hoy todavía por los hombres de la ciencia al tratar de las mejoras de los puertos, de su limpia y de su conservacion, y se comprenderá que no debe fiarse esclusivamente la comunicacion entre los dos mares á las eventualidades que el porvenir ofrece á un puerto, que se halla visiblemente en un período de rápida decadencia.

San Sebastian, inmediato á Pasages, se halla aun en peores condiciones para permitir se desarrolle en sus playas y dársenas un activo comercio. Las primeras son desahucadas, y el fondeadero de Santa Clara, único que allí existe para los buques de algun porte, es tan reducido que no puede contener una docena de barcos.

Las dársenas son pequeñas, de difícil abordaje, y se quedan en seco en la baja mar. Bastan las indicaciones anteriores para formar juicio critico de este puerto.

El puerto de Bilbao tiene en la entrada una barra que solo permite en las pleamares vivas el paso de buques que calen de 15 á 16 piés como máximo.

Mientras este obstáculo exista, el puerto de Bilbao se verá abandonado de los barcos de gran porte, es decir, de los que forman el nervio y el poder del comercio en la actualidad.

Al lado de los tres puertos que acabamos de citar se ostenta el de Santander, pudiendo contener en los fondeaderos de su bahía millares de buques, no oponiendo limite alguno al tonelaje de los mismos, y permitiendo sus muelles y recursos actuales hacer un movimiento mercantil de 600 á 700,000 toneladas con la mayor baratura y economía.

Santander, como puerto para servir al comercio de tránsito entre los dos mares y para unir las dos costas, no tiene rival en la Cantabria, siendo por el contrario tales las condiciones de los otros tres puertos mas próximos á la línea directa intermarina, que no es posible ni prudente fiarles exclusivamente tan importante comunicacion.

La mejor prueba que puede darse para demostrar la importancia del puerto de Santander, es consignar el comercio que hoy tiene, comparado con los demás y con la zona del país á que por su situacion está llamado á abastecer naturalmente.

Santander no consultando mas que las comunicaciones terrestres que hasta ahora han existido en España, debia abastecer la mayor parte de las provincias de Castilla la Vieja. Los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa por su posicion deberian servir á las provincias del Nordeste y Castilla la Vieja, las Vascongadas, Rioja, Navarra y una parte del Aragon. Si se compara la poblacion de las dos zonas de abastecimiento acabadas de citar, se verá que es tal vez mas grande la que corresponde á los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa unidos que la de Santander.

Esto no obstante, los datos estadísticos publicados oficialmente nos dan para los productos de carga y descarga en Santander desde 1852 hasta 1862 la suma de 4.268,674,42 reales, mientras que en Bilbao los mismos productos importaron en igual fecha 2.222,377,72 reales y en San Sebastian 1.072,815,79 reales, es decir, 3.295.193,51 reales entre los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa. Segun estos datos,

Santander tuvo en el decenio indicado treinta por ciento mas de actividad comercial que San Sebastian y Bilbao juntos, y no siendo la zona de terreno á que debia servir por la distancia mayor que la de estos, hay que confesar que una buena parte del comercio del Nordeste de España ha preferido y prefiere el puerto de Santander, aun cuando se halle mas alejado de él que de Bilbao y San Sebastian.

Esto es natural, esto es lógico y es lo que debe suceder siempre en este país y en todos, un gran puerto, de buenas condiciones y muy concurrido, absorbe irremediamente una buena parte del comercio que por su destino parece debia preferir otros puntos de embarque y desembarque: en el Mediterráneo hay una prueba de esta verdad en los puertos de Tarragona y Barcelona, aunque en este último no concurre la circunstancia de buen puerto sino la de muy frecuentado.

Hasta aquí, no hemos tratado sino de la importancia actual de los puertos; pero si echamos una mirada hácia lo que estos serán en el porvenir, y á las condiciones que la navegacion en su desarrollo va á imponerles, entonces es preciso reconocer que la cuestion de puertos es de primer orden, y que á ella deben subordinarse todas las que se refieran á los transportes terrestres.

La navegacion ha empezado ya á exigir á los armadores el aumento progresivo del tonelaje para poder rebajar los gastos y disminuir los fletes.

La aplicacion del vapor obliga á emplear buques de gran porte, porque de otro modo no se podrían sufragar los gastos que origina el concurso de aquel precioso elemento. En uno y otro caso la navegacion demanda á los puertos condiciones especialísimas de bondad, y se retira y abandona los lugares en donde la naturaleza y la mano del hombre no las han creado.

El establecimiento de los ferro-carriles, aumentando la actividad y desarrollando la riqueza de un país, tiene que llevar á los puertos un movimiento inmenso al que es preciso satisfacer con economía y rapidez; pensar cuáles son los puertos que en una zona determinada pueden satisfacer á estas condiciones, es el deber del Gobierno, cumpliendo la Junta con el suyo al señalar, aunque muy rápidamente, las circunstancias que concurren en los de la costa cantábrica y pedir que se considere el de Santander como el que mejor puede y está llamado á satisfacer las necesidades de una via de comunicacion entre el Océano y el Mediterráneo, para la cual solo falta añadir á las líneas construídas la de Reinosa á Miranda, de 110 kilómetros de longitud y de 1.200,000 reales de coste por kilómetro.

La contestacion á la cuarta pregunta del interrogatorio cree la Junta que debe reservarse para las personas científicas llamadas á emitir su opinion en esta materia, limitándose á decir que las direcciones generales indicadas para las diversas vias de que se ha hablado, son las que servirán mejor los intereses de esta provincia y los del país en general.

En la falta de datos estadísticos que hay en el país, es muy difícil contestar con precision á la pregunta quinta; un embargo,

intentará la Junta algunas palabras acerca de ella.

El movimiento que dará vida á las líneas férreas de Reinosa á Miranda y de Alar á Burgos será el mismo que hoy sostiene la línea de Isabel II, que consiste principalmente en el trasporte de cereales que se extraen por el puerto de Santander procedentes de las provincias de Palencia, Valladolid, Leon, etc., haciéndola una de las líneas férreas que mas toneladas de carga arrastra por kilómetro.

Los productos de las provincias de Burgos, Rioja, Navarra y Aragon, no son mas abundantes que los de aquellas, debiendo tener presente que los vinos esquisitos que estas producen en gran cantidad compensarán sobradamente la mayor cosecha de trigos que hagan las otras.

El consumo de vinos de este país se hace todo de la Rioja, Navarra y Aragon que, atendida su buena calidad y las facilidades que presta el ferro-carril, debiera aumentar en grandes proporciones la esportacion que hoy se tiene por este puerto. Los trigos y demás legumbres de las mencionadas provincias siempre han formado una buena parte de las esportaciones de los puertos de este litoral. El consumo que las mismas hacen de frutos coloniales y extranjeros es tan grande como se comprenderá por su mucha y rica poblacion.

Estos dos ferro-carriles trasportaran grandes cantidades de carbon de piedra de las abundantes minas de Orbo y Barruelo, distantes solo 39 kilómetros de Reinosa y 37 de Alar por ferro-carril, que son las únicas que por su proximidad y buena clase de carbones están llamadas á proveer de este combustible á las provincias mencionadas, así como á los ferro-carriles que por ellas cruzan, como lo están haciendo hoy con toda la línea del ferro-carril del Norte. Teniendo en cuenta el aumento progresivo del consumo de este precioso mineral, que desde la chimenea doméstica hasta la máquina de mas potencia necesita emplear diariamente, se puede considerar que será uno de los artículos que mas rendimientos proporcionará á estas líneas férreas.

La de Reinosa á Miranda explotará tambien desde el primer día la conduccion de sales de las fábricas de Rosio y Anana y en parte la de Poza, por repartirse sus productos en los consumos de las comarcas de esta línea, que en lo sucesivo podrán estenderse á otras mas distantes con las facilidades que presta el ferro-carril.

Por todo lo espuesto se comprenderá que las líneas férreas de Reinosa á Miranda y de Alar á Burgos cuentan con suficiente alimento, ya creado con solo el trasporte del sobrante de la produccion de las provincias que baña el Ebro, y los artículos de fuera que consumen las mismas aumentado con los arrastres de carbon de piedra y sales que se explotan en su radio.

Las líneas nuevas que se pidan por la costa para unir entre si las provincias de Asturias y Vizcaya pasando por esta, recorrerán en esta provincia las comarcas mas pobladas y comerciales, explotando la pesca y el comercio de cabotaje de todos los puertos de su costa.

La que partiendo del ferro-carril de Isabel II ha de entrar en Asturias, recorrerá en esta provincia los partidos judiciales de

Torreavega, Cabuérniga y San Vicente de la Barquera que cuentan con una población de 56,000 habitantes en una extensión de nueve leguas que toda quedará inmediata al ferrocarril. Entre los infinitos pueblos que abraza la línea se hallan cuatro puertos de mar, cuya pesca, hoy reducida casi al consumo de sus merindades, tomará pronto el crecimiento que tiene en otros puertos de esta misma provincia en cuanto el ferrocarril le preste la facilidad necesaria para internarla á Castilla, pues hasta ahora ni una mala carretera ha tenido para poderlo hacer.

El transporte de pescados frescos, es uno de los artículos de mas rendimiento para los ferrocarriles, porque siempre se hace por gran velocidad.

La riqueza forestal es inmensa en este territorio por hallarse en él los famosos montes de roble y hayas de Corona, Treceño, Udías, Lamadrid y Roiz, en el partido de San Vicente de la Barquera; Rio de los Vados, Saja y Bárcena Mayor en el partido de Cabuérniga; los renombrados bosques de Liébana en el partido forestal de Potes, y otros menos notables que se podrán esplotar con gran beneficio y facilidad con la ayuda del camino de hierro. Hoy, á pesar de la falta completa de caminos, surten estos montes de la mayor parte de las maderas de construcción que se gastan en el Ferrol. La agricultura del país produce maíz, alubias, frutas de todas clases y heno, que una gran parte pasa á consumirse á otras comarcas de la misma provincia y algo fuera de ella. La mucha movilidad de los habitantes de esta provincia es uno de los rendimientos mas esenciales de sus ferrocarriles, pudiéndose asegurar que, proporcionalmente á su número, no hay otra que la igual en España, debido sin duda á la inclinación de sus habitantes al tráfico y comercio y á las muchas pequeñas poblaciones en que están repartidos. También la cria de ganado vacuno es considerable en sus puertos inmediatos, cuya exportación será también de algun alimento para el ferrocarril.

Casi iguales condiciones y circunstancias reúne la línea que partiendo de Isabel II se dirija á Vizcaya con un ramal á Santoña, recorriendo una distancia de 60 kilómetros aproximadamente, atraviesa los partidos de Entrambasaguas, Laredo y Castro-Urdiales con una población de 40,000 almas. Los dos últimos pueblos, puertos á la vez harto conocidos por su solo nombre en el interior de España, surten con la abundancia de su esquisita pesca las plazas de algun valor en ambas Castillas. Aunque costosa en la actualidad su conducción, hácese el servicio sin embargo con mas celeridad del que de sus medios comunes pudiera esperarse; pero ha llegado este ramo á tomar tales proporciones que él ha bastado para que cada uno de los puertos pescadores construyera á sus espensas las carreteras de Castro á Balmaseda y de Laredo á Bercedo, que respectivamente idearon y llevaron á fin con este solo objeto.

Los trigos de Burgos, Villarcayo y Medina son en años comunes alimento de esta última carretera, y en los años de escasez en las provincias del Mediodía, no dan abasto los carros de todo el país á conducir los importantes cargos que sube la navegación á recibir en la ría de Limpias. Esta escasez aumenta, como es natural, los portes, subiendo los precios del grano á tal tipo que solo por la falta de transportes terrestres quedan los granos en los almacenes del punto productor hasta que la nueva cosecha viene á remediar la escasez de las provincias necesitadas. Así ha venido sucediendo en todos los años de escasez, y no están distantes los de 1861 y 1862, en

los que fueron de considerable importancia los embarques de trigos hechos en aquella ría para diferentes puertos del Mediterráneo. Otro tanto sucede, aunque en opuesto sentido, en los años de escasez de cosechas en España, en que ha sido permitida la libre importación de cereales extranjeros.

Es de gran importancia el consumo de los vinos de Rioja, Navarra y Aragón que hace esta parte de la provincia. Esta sección poniendo en inmediato contacto á Santander con Bilbao, siendo la vía preferida para la entrada en Francia, no solo daría en el ramo de viajeros rendimientos hoy bien difíciles de calcular, sino que se abriría ancho campo á transacciones mercantiles no pensadas por imposibles hasta el día.

Es indudable que una línea de ferrocarril que atravesase el litoral de esta provincia prolongándose en los límites de Asturias y Vizcaya, tendría mas que suficientes elementos de sosteimiento y progreso por las razones que se acaban de esponer.

A la sexta pregunta dirá que la provincia de Santander cuenta en braceros, mamposteros y canteros recursos notables; los oficios de las dos últimas clases son muy comunes en la gente del campo, y de aquí emigran una gran parte del año numerosas cuadrillas que van á buscar trabajo en las provincias del interior del reino. En la actualidad hay reunidos en la sección del ferrocarril de Reinosa á Bárcena mas de seis mil operarios de todas clases, y una gran parte de ellos pertenecen á esta provincia. Los medios de transporte también abundan, consistiendo especialmente en carros de todas clases tirados por bueyes. Los precios ordinarios del jornal son ocho reales para el bracero ordinario, doce á diez y ocho reales para los canteros, mamposteros y carpinteros, y veinte reales para la carreta de bueyes.

Acerca de la séptima pregunta mostrará que los sobrantes de los productos que han de alimentar las líneas de Reinosa y Alar proceden de las provincias de Burgos, Rioja, Navarra y Aragón, que casi todos se dirigen á los puertos de la costa de Cantabria, no solo para exportarse por ellos sino también para consumirse una buena parte en el país, cuyas producciones son diferentes á las de aquellas provincias. Para conducir estos sobrantes y los frutos coloniales y extranjeros que consumen, se han empleado hasta ahora carros y caballerías por las carreteras de Santander, Burgos, Laredo y Castro-Urdiales á Villasanta por Bercedo.

Y por último, respecto á la octava pregunta consignará, que el orden de preferencia que esta Junta cree debe darse á la construcción de estas líneas, consultando el interés nacional, y no provincial, es el siguiente:

- 1.º de Reinosa á Miranda.
- 2.º del ferrocarril de Isabel II á Asturias por la costa.
- 3.º Id. id. á Vizcaya por Santoña.
- 4.º de Alar á Burgos.

Tal es la manera en que, á juicio de la comisión, deberá evacuarse este informe.

Y lo somete á la sección de Comercio, á fin de que, si lo encuentra fundado, se digne aprobarlo y pasarlo á la Junta general para la resolución consiguiente.

Santander 26 de Octubre de 1864.

Como ya indicamos el otro día, el precedente informe fué elevado á acuerdo y trasmitido al Sr. Gobernador civil de esta provincia por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Santander.

Hoy han salido de esta ciudad con dirección á Madrid varios individuos de las Administraciones del Crédito Cantabro y del Banco de Santander, para cerrar negociaciones ya

entabladas, cuyo objeto es hacer venir á esta plaza gruesas sumas de metálico, que ayuden á vencer la crisis que se ha apoderado de ella.

Si hay confianza en los particulares; si mutuamente se prestan el apoyo que hoy mas que nunca necesitan todos; si el egoísmo intransigente no aumenta las dificultades con un acto antipatriótico; si, en una palabra, no se precipitan los sucesos y se tiene fé en los laudables esfuerzos que hacen las sociedades de crédito, el peligro desaparecerá muy pronto — Si, por el contrario, dominan en algunos, por pocos que sean, las miras estrechas de un esclusivismo impotente para todo lo bueno, cuanto tenaz en la senda de la individualidad egoísta, acaso la tormenta no se conjure sin graves daños, que alcanzarán de seguro á los mismos que ven su salvación en la ruina de los demás, precipitada por pueriles temores.

Habiendo terminado ya las elecciones municipales, han obtenido mayoría de votos los señores que á continuación se espresan, según el resultado de los escrutinios parciales:

Consulado.—D. José García Alvaro, D. Pedro Echevarría y D. Isidro Castanedo.

Escuelas.—D. Ramon Cabrero, D. Santiago Oyárbide y D. Pedro Saiz Posadas.

Constitucion.—D. Celestino Cacho, D. Antonio Paz y D. Eduardo García de los Rios.

Atarazanas.—D. Francisco Peñil, D. Pedro Fernandez Quevedo y D. Francisco Gutierrez y Gutierrez.

CORREO DE MADRID.

De los periódicos de Madrid del día 1.º tomamos las siguientes noticias:

—Nuestra magnánima soberana acaba de dar una nueva prueba de su buen corazón, mandando suspender la ejecución de la sentencia de pena de muerte impuesta en Valencia al soldado de provinciales Juan Ripoll y Agulló, por complicidad en un homicidio.

—Ayer, á las tres y media de la tarde, S. M. la Reina acompañada de su augusto esposo y de S. A. R. el príncipe D. Alfonso, recibió en audiencia particular al general tunecino Sidi Selim, quien, acompañado de su hijo, tuvo la honra de presentar á S. S. MM. las insignias de la orden del Nishan ó de familia, que el bey de Túnez envía á S. A. R. el príncipe de Asturias.

—Anoche á las ocho celebró la Academia matritense de jurisprudencia y legislación, la solemne apertura de sus sesiones en el presente año académico de 1864 á 1865. Dió principio al acto el secretario segundo D. Antonio Lobo y Bordons, leyendo una bien escrita Memoria, en la que hizo una reseña de las actas académicas del pasado año, y en seguida el Excmo. señor presidente don José de Posada Herrera leyó un bellissimo discurso, lleno de riqueza y erudición, en el que demostró con gran elocuencia la necesidad de unir los estudios jurídicos con los políticos, y de fundar unos y otros en la filosofía y la historia. Terminada la lectura de dicho discurso, que mereció la unánime aprobación de los concurrentes, el señor presidente declaró abierto el año académico de 1864 á 1865. Han asistido á este lucido acto, entre otras personas distinguidas, los Sres. Andreu, Dampierre, Gutierrez, Catalina y otros catedráticos de la universidad central, y gran número de académicos.

—Hoy se reunirá el comité progresista, en cuya reunión se dará lectura de dos cartas del general Espartero, una con carácter público y otra particular y reservada.

En la primera, el duque de la Victoria se manifiesta decididamente partidario del retraimiento y añade que fué el primero á dar ejemplo de él haciendo renuncia del cargo del senador. Añade que no acepta la presidencia del comité porque desde su salida de Madrid el año 56, ha resuelto no poner los pies en la corte. Afirma que el partido progresista es el único partido honrado que existe y ha existido, y le anima á seguir luchando contra los demás partidos inmorales que, según dicho personaje, son todos menos el progresista, y termina la carta haciendo grandes y temerosas conjeturas para el porvenir si el partido progresista no es llamado al poder, que si esto no se realiza, corren grande peligro las instituciones, que el partido progresista deberá defender y salvar en el último trance.

La carta particular se limita á decir que no tiene inconveniente en que el Sr. Olózaga ocupe la presidencia del comité, pues nada tienen que ver sus resentimientos personales con el bien general

del partido, al cual ha prestado siempre grandes servicios el Sr. Olózaga.

CORREO DE PROVINCIAS.

TARRAGONA.—A causa del temporal que reinó el 28 en Tarragona, la fragata americana *Ocean Pearl*, de 840 toneladas, procedente de Nueva York, con cargo de duelas, consignado por mitad á los Sres. Romeu hermanos y á los Sres. Canellas hermanos y compañía, que entró el citado día á las doce y cuarto con el viento fresco del E. y SE., fondeada con dos anclas, á consecuencia de la mucha mar y viento del S., garreó á las cuatro de la tarde, en cuya hora se le mandó un ancla de calabrote, dándole fondo en lugar conveniente y tomando el chicote del calabrote de otra fragata lo mismo que otro anclote suministrado por un buque ruso. Pero á pesar de estos auxilios, á las nueve de la noche le garrearón las cuatro anclas que tenía, embarrancando en la playa de Francofí, salvándose todos sus tripulantes, en número de veinte, y el capitán Hardy.

Se asegura que tal siniestro no habria ocurrido si el puerto hubiese podido contar con las boyas. El cargamento estaba asegurado; se ignora si lo estaba el buque.

GRANADA.—En la noche del miércoles fué bárbaramente asesinado en Antequera Francisco de Villaplana, de oficio grabador, y honrado padre de una numerosa familia. El sereno de aquella demarcación, Francisco Romero, que pasaba por el sitio de la catástrofe, encontró el cadáver, y dando la señal con su bocina, acudieron un municipal y un portero del ayuntamiento, que á la sazón pasaban por la plaza de San Sebastian, y le ayudaron á transportar el cadáver á su casa, mientras se daba aviso á la autoridad. Se supone haber sido asesinado con una hacha, con la cual le hicieron veinte heridas en la cara y en la cabeza, siendo la mayor la que tenía en el cráneo, que era de bastante profundidad, pues se lo vació completamente. Se ha hecho algunas prisiones por sospechas, y aunque se ignora aun quién sea el autor de tan horrendo crimen, sabemos que las autoridades todas trabajan sin descanso hasta descubrirlo.

CORREO ESTRANJERO.

TÚNEZ.—Ha sido destruido el campamento de las tropas de Tinaz Mayonna, jefe de los insurrectos por la parte de Susa, ha logrado refugiarse en el viceconsulado de Francia en aquella ciudad, y ha revelado que ha sido impelido á la insurrección por la Inglaterra y la Turquía.

FRANCIA.—El lunes último entró en el puerto del Havre la goleta mejicana *Angela*, procedente del Cármen con un hombre de su tripulación en el cepo de campaña. El marinero preso había matado á puñaladas al segunlo J. B. Carlos, hiriendo á temis al capitán Daney, que quiso interponerse entre la víctima y el asesino. Este drama marítimo tuvo lugar el 17 del corriente, á la altura de los Azores.

—scriben de París que existe en el mundo oficial cierta prevención contra el folleto de M. Falloux, relativo al tratado de 15 de setiembre. Se dice que los periódicos que lo han publicado recibirán advertencias ó serán recogidos, principalmente á causa del pasaje en que M. de Falloux compara al emperador con Judas, poniendo en boca del Papa las palabras siguientes: «¡Francia, Francia! ¿Qué te he hecho, y por qué me has abandonado? Yo habia bautizado á tus antecesores y habia bendecido á tus hijos, ¿habia yo de esperar que tú me hicieras traición con un beso?»

—Dice una correspondencia particular de *Las Noticias*:

«París 28 de octubre.—Los agentes officiosos del gabinete de las Tullerías han hablado mucho en estos últimos dias de los propósitos de viaje de Mr. de Bismark y del emperador de Rusia á Francia, y de los proyectos de alianza entre el gobierno de Napoleón y los gabinetes de Berlin y de San Petersburgo; alianza que haria frente á Austria y á Inglaterra. Yo nunca habia dado crédito á esos rumores; pero además, hoy se encuentran desmentidos por la misma *France*, que en su artículo de anoche pretende que el interés del gobierno imperial consiste en no aliarse con nadie. Es decir, que las uvas están verdes y que han fracasado las tentativas puestas en juego para reanudar ciertas alianzas. No es posible poner de manifiesto con mayor torpeza el aislamiento completo en que se encuentra el gabinete de las Tullerías.

Los diplomáticos han interpretado el artículo de la *France*, como la confesión de un resultado absolutamente negativo en la entrevista que se ha verificado en Niza.

Aquí se cree que Napoleón no conseguirá decidir al czar á que venga á París; la visita del emperador Alejandro se verificará mas tarde y según las circunstancias.

Se dice que el emperador recibió con bastante frialdad al ministro prusiano M. Bismark, el que manifestó á S. M. su sentimiento porque no se dignó darle audiencia cuando pasó la primera vez por París. El emperador insistió especialmente en que deseaba que hubiera un acuerdo entre todas las potencias de Europa, para arreglar las cuestiones pendientes, lo que quiere decir, que S. M. vuelve á su primitiva idea de congreso. M. de Bismark prometió dar cuenta á su señor con toda fidelidad de los deseos del emperador.

Parece que lord Clarendon se halla en Niza, lo que prueba que Inglaterra quiere estar bien informada de lo que va á pasar en la entrevista de ambos emperadores.

El conde Granville ha pasado algunos dias en el castillo de Nades, en casa del duque de Morny.

Se dice que los médicos del emperador le han recomendado que haga sus viajes á pequeñas jornadas, porque á consecuencia de sus recientes indisposiciones, se encuentra algo debilitado.

ALEMANIA.—La retirada de M. de Rechberg es considerada en Alemania como un gran acontecimiento, y toda la prensa austriaca se ocupa largamente de él.

INGLATERRA.—La crisis financiera absorbe completamente la atencion pública en Londres. *El Morning Post* procura tranquilizar los ánimos. En los círculos comerciales de Liverpool corren rumores de nuevos contratiempos, y se espera con la mayor ansiedad la próxima quincena. Si esta trascurre sin que haya algun otro serio desastre que lamentar, podrá decirse que el peor momento pasó.

Sin embargo, los graves compromisos contraídos y las grandes pérdidas sufridas en el algodón, no permiten esperar que dejen de ocurrir otras quiebras; no obstante, tranquiliza el saber que los recursos de los principales Bancos son de gran importancia y que sus imposiciones en el de Inglaterra nunca fueron tan considerables, mientras que, por su parte, las casas reconocidas por mas fuertes, toman sus precauciones para hacer frente á todas las eventualidades.

Continúan en Londres los procedimientos contra el alemán Muller, presunto asesino de Mr. Briggs. A la audiencia del 27 asistió un numeroso concurso. Muller se presentó á las diez en el banquillo de los acusados; saludó cortemente, y sonrió al Dr. Juch y á su procurador Mr. Beard, dirigiendo despues una mirada serena al auditorio. En su semblante no habia nada de cinico ni de chocante. Preguntado el reo si queria ser juzgado en calidad de extranjero, por un jurado misto, contestó con voz firme que abandonaba su suerte en manos de un jurado puramente inglés. Los primeros testigos interrogados han sido el yerno y la hija de la víctima. La hija manifestó al jurado que su padre habia sido amenazado de muerte, por haberse negado á entregar ciertas sumas que se le pidieron. Se han oido tambien como testigos varios empleados del ferro-carril en que tuvo lugar el asesinato. La audiencia á que nos referimos ha sido poco interesante.

ITALIA.—La *Opinione* da interesantes pormenores que confirman los que contiene la *Italia* sobre el estado de la oposicion en el seno de la Cámara, dividido en seis distintas fracciones. La primera se opone á la convencion y traslacion de residencia del gobierno, fundándose en que, perteneciendo Roma á la Italia, no hay necesidad de convencion alguna para obligar á los franceses á retirarse; y que siendo Roma la capital de Italia, no se está en el caso de cambiar la residencia de la corte, pues debe esta permanecer en Turin, hasta que se traslade á Roma.

La segunda fraccion acepta la convencion, pero no admite la traslacion del gobierno, por considerarla como una tácita renuncia á Roma.

La tercera rechaza la convencion, negándose á tratar con la Francia, pero está conforme con la traslacion de la capital que considera necesaria para la consolidacion del reino y firmeza del Estado.

La cuarta acepta las dos cosas si se adopta la enmienda prévia que reclama la traslacion del gobierno á la nueva capital.

La quinta fraccion quisiera que se hiciera una distincion entre la capital y la residencia del gobierno: capital Roma, Florencia corte provisional.

La sesta, y la mas débil, quiere que el puesto de residencia de la corte sea Nápoles y no Florencia. Los diputados napolitanos han combatido esta idea, haciendo observar que de su realizacion no podrian resultar mas que discordias.

Cartas de Roma dirigidas á *El Memorial diplomático* anuncian que el gobierno pontificio ha dado á conocer al gabinete de las Tuillerías su respuesta á la comunicacion del tratado franco-italiano de 15 de setiembre.

Parece que esa respuesta se limita puramente á acusar el recibo, y declara que quiere reservarse su juicio sobre el convenio hasta la votacion del Parlamento italiano relativamente á la traslacion de la capital, y quizás tambien, segun las circuns-

tancias, hasta ver los actos del gobierno que han de ser consecuencia de aquella medida.

ÚLTIMAS NOTICIAS.

De la prensa extranjera tomamos las siguientes:
París 31.—En carta dirigida á *La Presse* desde Turin se dice que el comité central veneciano, presidido por M. Fechi, diputado y antiguo presidente de la Cámara, ha decidido en la sesion del 26 de octubre que se preste ayuda á la insurreccion de Venecia.

La misma carta termina con la noticia de que Garibaldi ha manifestado que si la insurreccion continúa ocho dias irá á ponerse al frente de ella. La *France*, que es el que da la noticia, deja al corresponsal de *La Presse* to la la responsabilidad de sus aserciones, haciendo notar sin embargo que estas están acordes con los detalles que le han suministrado los periódicos italianos á propósito del movimiento que ha tenido principio en el Frioul.

Un despacho de Viena anuncia que á las dos de la tarde del dia 30 se firmó la paz con Dinamarca, en el ministerio de negocios extranjeros.

Se dice que el ministro del interior de Copenhague, en una reunion particular con algunos diputados del Jutland, manifestó que la paz que se habia concertado, fijaba un plazo de tres semanas para la evacuacion del Jutland. La nueva frontera irá desde Westerwedste It en el Oeste por Christiansfeld al norte y á Heilsmilster. La cantidad que la Dinamarca habrá de satisfacer (para constituir la parte de los ducados en el activo de la monarquía) se ha disminuido en un millón; pero en cambio pagará las indemnizaciones por los buques apresados.

De la *Patrie* de la misma fecha: Hoy infaliblemente tendrá lugar la apertura del Parlamento italiano. En esta sesion, cuya orden del dia es conocida, se dará lectura de una interesante comunicacion del gobierno. Los diarios de Turin dicen que el ministro de Obras públicas retirará el proyecto de ley concerniente á la reorganizacion de los caminos de hierro, presentado por M. Menabrea, con objeto de reproducirlo dividido en tantos proyectos de ley cuantas vias férreas figuran en el primitivo. La proposicion de la venta de los ferro-carriles será probablemente la primera que se presentará á discusion. Tambien se dice que antes de presentar las demás proposiciones, el comendador Jaccini trata de conseguir algunas modificaciones en los tratados estipulados anteriormente, á fin de que sean menos gravosos al Estado.

La *Patrie* dice: Al visitar el emperador los astilleros de Tolon, examinó con el mayor detenimiento un buque de una construccion especial que está llamado á introducir una gran novedad en la marina de guerra. Este buque es el llamado *toro*, buque arieté construido con arreglo á un nuevo sistema.

En nuestra escuadra contamos con fragatas de coraza que, como el *Solferino* y el *Magenta*, están armados en su parte delantera con una pieza saliente de hierro, á la que se ha dado el nombre de espolon.

El destino de este aparato es romper los costados de los buques enemigos, pero para el que lo lleva no es mas que un arma auxiliar, porque, aparte de algunas pequeñas diferencias, puede evolucionar en combate como cualquiera otro: ademas del *toro* habrá otros que tendrán por arma principal el espolon. Concebido en este orden de ideas, deberá buscar siempre el modo de atacar al enemigo por el costado. Su mole, sus formas y su ligereza están exactamente combinadas para destruir de un modo hasta ahora desconocido. Para perseguir ó esperar al adversario tendrá una marcha y condiciones marineras superiores, que le facilitarán poder virar de redondo sin variar de sitio. Para disminuir el peso en la guinda, su arboladura será ligera y la que ba te únicamente para permitirle usar de vela previendo el caso de que se inutilizase la máquina.

Su artillería constará de dos cañones de gran calibre, situados uno á popa y otro á proa. La invencion de este buque es hasta ahora la mas notable de su género; y segun ella, es muy superior á los mas célebres arietes americanos como arma ofensiva.

Dentro de poco se botará al agua. Los ensayos y pruebas á que será sometido, ofrecerán un gran interés al mundo marítimo y científico.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS.

Cádiz 30.—Anoche salió el vapor-correo de Cuba conduciendo 423 individuos de la clase de tropa, 17 oficiales y siete sargentos. Al amanecer de hoy ha salido de este puerto la goleta *Céres*.

Turin 29.—La *Opinione* desmiente los rumores que han circulado del buen éxito de los insurrectos de Frioul, y añade que el gobierno desaprueba esos movimientos inconsiderados, que está decidido á tomar las medidas necesarias para no ser

arrastrado á la lucha, que si bien no desapruueba en principio, solo él quiere ser el juez de la oportunidad.

Turin 30.—La comision para la traslacion de la capital, ha nombrado al Sr. Morca secretario. La Cámara convocada para el juéves, oirá la lectura de los informes de dicha comision.

El ministerio presentará tambien el juéves las leyes de compensacion para la ciudad de Turin.

París 31.—*El Monitor*, en su número de hoy, relata los pormenores de la acogida entusiasta que recibe el emperador en todas partes.

S. M. ha recorrido sin escolta todas las calles de Marsella.

Ha llegado ayer al anochecer á Lyon y hoy pasará revista á todas las tropas de la guarnicion.

El periódico *La Presse* publica una correspondencia de Turin con fecha del 27, en la cual se asegura que el comité veneciano presidido por Fechi ha resuelto apoyar con todas sus fuerzas la insurreccion del Véneto. Dice que Garibaldi ha declarado estar dispuesto á tomar el mando del movimiento y dirigirlo en el caso de que los insurrectos puedan mantenerse solamente ocho dias.

Niza 31.—Ayer salió de esta el emperador de Rusia para pasar el martes 1.º en Stuttgart y el juéves en Berin y llegar el sábado á San Petersburgo.

Se da gran importancia á la visita que va á hacer el emperador Alejandro á los soberanos alemanes.

Londres 30.—Los periódicos anuncian, con referencia á noticias traidas por el paquebot del Pacífico, que el gobierno del Perú ha confiado una mision extraordinaria para Madrid al señor Saint-Baudoson.

En las islas Chinchas no ocurría novedad, y la escuadra española estaba abundantemente abastecida.

Turin 31.—En atencion á la necesidad que hay de hacer economías, el rey Victor Manuel, dando un ejemplo de abnegacion y patriotismo, ha renunciado tres millones y medio de su lista civil.

Berlin 31.—La *Gaceta alemana del Norte* dice que Gortschakoff ha tenido largas conferencias sobre las cuestiones políticas pendientes, cuya solucion importa tanto á Rusia como á Prusia.

Copenhague 30.—Se espera el 7 la convencion del consejo del imperio de Austria para la ratificacion de la paz, que tendrá lugar dentro de tres semanas.

Turin 31.—Han sido recogidos varios periódicos por haber publicado proclamas invitando al pueblo á que socorriese á los insurgentes del Véneto.

Las últimas noticias de Oriente recibidas por el Istmo de Suez, anuncian que la flota aliada ha forzado el paso del estrecho Smonosaki, con pérdidas insignificantes. Los japoneses han pedido la paz, comprometiéndose á abrir el estrecho al comercio europeo.

Calcuta 10 de octubre.—Un terrible huracan ha destruido un gran número de buques: dos vapores que traian la correspondencia han sido im- pelidos sobre la costa, y un vapor francés ha tenido que volverse al puerto bastante averiado.

París 31 (por la tarde).—El emperador llegará esta noche á las once á su residencia de Saint-Cloud.

El príncipe Napoleon ha salido ayer con direccion á Suiza, donde tiene grandes propiedades.

El periódico el *Tiempo* cree saber que el gabinete de Madrid ha contestado al aviso oficial que se le ha dado de haberse firmado el convenio franco-italiano, acusando simplemente el recibo de dicho aviso bajo la forma de un despacho dirigido al Sr. Isturiz, embajador en París.

El señor ministro de Estado toma acta de las seguridades de los dos gobiernos en favor del Papa, añadiendo que el poder temporal era necesario para la independencia de la Iglesia.

Viena 31.—El consejo de ministros ha resuelto en principio la cuestion de devolver á las provincias de Galitzia su estado normal, y muy pronto será levantado el estado de sitio que pesa hace tiempo sobre dichas provincias.

GACETILLAS.

R. I. P.—España ha perdido su *Criterio*, y por si alguno se permite decirnos que la noticia no es nueva, nos apresuramos á rectificarla consignando aquí que el criterio á que nos referimos ahora es *El Criterio*, periódico, cuyo nacimiento en Madrid anunciamos pocos dias há; aquel periódico grande cuyo gacetillero hacia nuestras delicias por su laberintico estilo del cual tuvimos el honor de dar mas da una prueba á nuestros lectores. Lamentamos la pérdida prematura de nuestro colega.

La mujer cristiana—Hemos recibido el cuarto número de esta publicacion, lleno, como los que le han precedido, de sana, bella y útil litera-

tura. Contiene las siguientes materias: *La gloria de la mujer; Rogad por los muertos; El sueño de un ángel*, (art. II); *Episodio histórico de la guerra de las cruzadas* (art. II); *El dia de los difuntos* (poesía); sueltos.

Animalito.—Como quiera que el héroe de la siguiente relacion es antiguo conocido de este pueblo, la reproducimos aquí suponiendo que será leída con gusto por nuestros lectores:

«En la tarde del domingo último se verificó en la plaza de toros de Zaragoza la anunciada lucha del elefante de Ceilan con dos toros, aunque no admitiendo mas que solo un adversario en cada combate. El gigante del Asia, despues de pasearse con la mayor gravedad, esperó la salida de su bravo adversario frente por frente y á corta distancia del toril.

El primer bicho salió voluntarioso, y á pesar de que se halló con una mole inmensa y formidable, no se acobardó, sino que bravío se lanzó sobre su descomunal enemigo, quien, recibéndole con los colmillos, le arrojó en breve por tierra con la facilidad que un niño una naranja. Por dos ó tres veces se repitieron las acometidas del cornudo bruto, y siempre media la arena del circo, hasta que cogiéndole entablado, lo magulló el elefante con sus formidables colmillos hasta dejarlo muerto. El vencedor quedó tan tranquilo como quien se bebe un vaso de agua, y comia con notable apetito las mazorcas de maiz que su domador le arrojaba.

Salió luego su nuevo adversario, no tan bravo como el otro, pero que tambien arremetió varias veces, dejando bien puesto el pabellon taurómico, pero siendo inútil su valor para con su formidable enemigo, que le dió prematura muerte en el mismo sitio que al otro, quedándose tan fresco y sin el mas leve rasguño, y dispuesto al parecer á concluir con una ganadería entera.

El toro es muy débil contrario para el elefante, pues acometiendo el noble animal de frente, tropieza con las poderosas defensas del huésped asiático, cuya fuerza colosal le derrenga en un momento. El resto de la funcion de novillos fué abundante en revolcones.

Amena literatura.

«Dulce bien mio, tierna doncella,
pues solo pienso, vivo yo en tí,
porque no dices, luciente estrella,
«cese por siempre ya tu querella;
te amo, sí.»

Estos versos y otros pocos como ellos están firmados, en un periódico de Galicia, por un tal Maleta. Añadiendo á la firma un par de admiraciones queda el vate firmante calificado por sí mismo: ¡maleta!

Rectificacion.—Por un descuido material se deslizaron en el número de ayer dos erratas importantes que nos apresuramos á salvar.—En la línea 74 de la 3.ª columna de la segunda plana, se dice tradicion *longa manu* en lugar de tradicion *verdadera*. En línea 38 de la misma columna se dice *veni dies*, en vez de *cedit dies*.

SECCION MARITIMA.

BUQUES ENTRADOS.

Vapor Itálica, de 157 ts., cap. D. M. Laguna, de San Nazaire y Bilbao con 27 cajas jabon á los Sres. Hijos de Pedraja: 6 bultos drogueria á don R. Pereda: 1 id. quincalla á los Sres. Pascual y Casado: 12 id. relojes y otros á D. J. M. Zorrilla: 5 id. conservas á D. J. Alday: 30 id. quincalla y otros al Sr. Ruben Moise: 10 id. hierro á D. A. Lanuza: 1 id. hilo á D. F. Abella: 1 id. id. á D. I. Soriano: 1 id. hilo á D. F. Gómez: 1 id. hilaza á D. P. Mendiconague: 1 id. botones á los señores Huerta y Cabrero. Y resto de carga para Sevilla y escalas.

Vapor Bilbao, de 272 ts., cap. D. P. Monasterio, de Londres con 4 bultos papel para el ferro-carril de Isabel II: 1 id. drogueria á D. N. Arrarte: 6 id. id. á D. J. Martinez: 119 id. mercería y otros efectos á los señores Pascual y Casado: 2 id. vidrio y otros efectos á D. A. Muller: 2 id. tejidos á D. J. M. Salas: 8 id. id. á D. J. M. Zorrilla: 20 id. quincalla y otros efectos á los señores Huerta y Cabrero: 2 id. hilaza á D. F. Pedrera: 3 id. quincalla á D. J. Guptabay: 2 id. hilaza á los señores hijos de Pedraja: 45 id. pimienta y té á los señores Haro y Vazquez: 2 id. quincalla á los señores N. M. Polanco y compañía: 50 id. aguardiente á D. V. Gutierrez: 2 id. cerveza á D. R. Pineda. Resto de carga para Bilbao y San Sebastian, para donde se ha despachado.

BUQUES DESPACHADOS.

Vapor inglés Italia, de 518 ts., cap. Mr. Heartan, para Amberes con 450,000 kilos mineral de hierro.

Polacra-goleta Jóven Mariana, de 106 ts., capitán D. V. Zaragoza, para Rosas con 1,425 sacos harina.

CAMBIOS DE HOY.

Barcelona á 8 div. 3/8 beneficio.
Valencia á 8 div. par.

SANTANDER.

IMPRENTA DE LA ABEJA MONTAÑESA, á cargo de D. Salvador Aienza, editor responsable. Calle de la Compañía, núm. 5, cuarto bajo.

SECCION DE ANUNCIOS.

Ferrocarril de Isabel II.

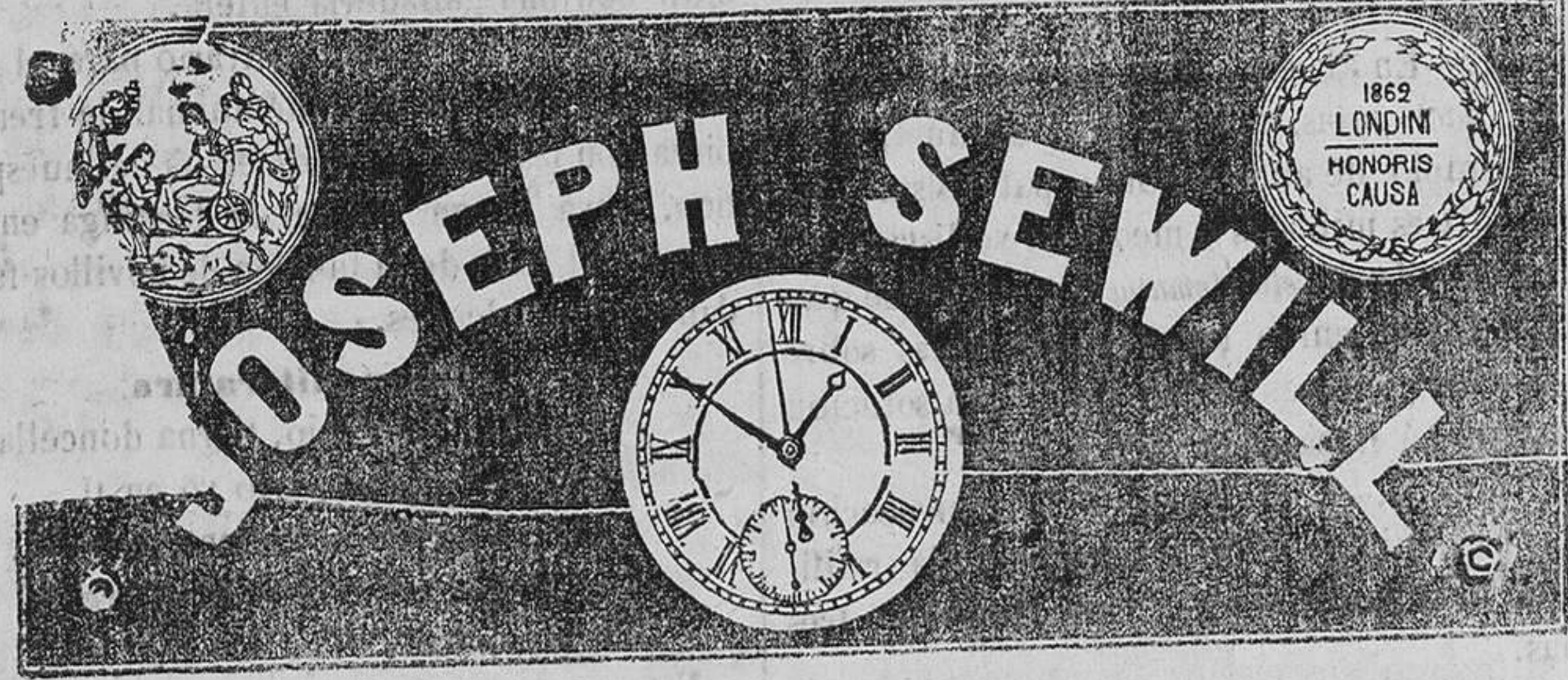
Servicio de trenes de viajeros desde el 20 de Octubre de 1864.

VIA ASCENDENTE.

DISTANCIAS.	PRECIOS.	SEGUNDA Y TERCERA SECCION.		Tren n.º 1.		Tren n.º 3.		Tren n.º 5.	
		Estaciones.		Correo.		Misto.		Misto.	
7 896	7 896	4 25	3 »	1 75	8 25	8 30	4 32	4 36	4 20
10 412	2 516	6 »	4 »	2 25	8 35	8 37	4 44	4 46	
19 956	9 544	10 75	7 50	4 »	8 59	9 07	5 03	5 13	
27 564	7 608	15 »	10 25	5 75	9 28	9 31	5 33	5 37	
34 247	6 683	18 50	12 75	7 »	9 43	9 48	5 47	5 52	
39 167	4 920	21 25	14 75	8 »	9 59	10 09	6 02	6 07	
46 988	7 821	25 »	17 25	9 50	10 28	10 30	6 30	6 34	
49 699	2 711	26 50	18 25	10 »	10 40	10 42	6 43	6 43	
52 438	2 739	28 »	19 25	10 50	10 54	10 56	6 54	6 56	
55 231	2 793	29 75	20 50	11 25	11 10		7 05		

VIA DESCENDENTE.

DISTANCIAS.	PRECIOS.	PRIMERA SECCION.		Tren n.º 8.		Tren n.º 10.		Tren n.º 12.	
		Estaciones.		Correo.		Misto.		Misto.	
9 615	9 615	3 50	3 75	2 »	10 50	10 51	3 25	3 27	
10 508	8 893	10 25	7 »	4 »	11 07	11 10	3 40	3 50	
23 210	4 702	12 75	8 75	4 75	11 19	11 25	3 39	4 07	
30 794	7 534	16 50	11 25	6 25	11 40	11 41	4 22	4 24	
39 610	8 816	21 25	14 75	8 »	12 05	12 08	4 48	4 50	
50 019	10 499	27 »	18 75	10 25	12 30		5 12		



Fabricante de Cronómetros y Relojes,
South Castle-Street, 61, (frente á la Aduana.)
LIVERPOOL.

DE S. M. Y REAL CASA.

Unico fabricante de Liverpool condecorado por los comisarios de S. M. la Reina Victoria, y la

MEDALLA DE PREMIO

de la gran esposicion internacional de Londres, 1862, el honor mas elevado que es posible conferir á un fabricante.

Condecorado por S. M. la Reina de España con

LA CRUZ DE CARLOS TERCERO

Tiene la honra de poner en conocimiento del público de Santander, que el depósito de los relojes premiados está en la relojería de

D. VENTURA GARCÍA DE LA REVILLA.

Precios y garantías iguales que en la fábrica de Liverpool.

Depósito en Madrid, relojería de D. Eugenio Conillaut, calle de Carretas, núm. 3, frente al ministerio de la Gobernacion.—San Sebastian, relojería de D. Gabino Murga.—Bilbao, relojería de los Sres. Zugasti é hijo.—Zaragoza, relojería de D. Valero Hinderlang.—Barcelona, relojería de los Sres. Gindraux y Fornis, Rambla del Centro.—Valencia, relojería de don Pascual Marqués, plaza de Cajeros, 79, y D. Fortunato Almela, calle de Zaragoza, 26.

Los referidos señores se encargaran de toda clase de composuras de relojes y cronómetros, aun cuando sean las mas difíciles, los cuales remitiran á la fábrica de Liverpool y devolverán á los dueños sin pérdida de tiempo. PRECIOS DE FABRICA.

Paris, rue Castiglione, n.º 2.—Depósito en las buenas farmacias.

Precios en París, 32 y 16 rs.—En España, 40 y 24 rs.—Santander, D. Bernardo Córpas. 2ml

ENFERMEDADES SECRETAS
CURADAS PRONTA Y RADICALMENTE CON EL
VIN DE SALSEPAREILLE ET LES BOLS D'ARMENIE
DEL DOCTOR **CH. ALBERT** DE PARIS

Médico de la Facultad de Paris, profesor de Medicina, Farmacia y Botánica, ex-farmacéutico de los hospitales de Paris, premiado con varias medallas y recompensas nacionales, etc., etc.

El VINO es el medicamento que prescriben los médicos mas célebres como el mejor para curar las enfermedades secretas mas inveteradas, Úlcera, Tercera, Escrófula, Granos y todas las afecciones de la sangre y de los humores.

Los BOLSOS de CH. ALBERT curan pronta y radicalmente las Gonorreas, aun las mas resacas inveteradas.—Obran con la misma eficacia para la curacion de las Píloras Blancas y las afecciones de las mujeres.

El TRATAMIENTO de CH. ALBERT, elevado á la altura de los progresos de la ciencia, es el mas seguro de mercurio, evitando por lo tanto sus peligros y consecuencias; es facilísimo de seguir, y tan secreto como en viaje, sin que moleste en nada al enfermo; muy poco costoso y puede seguirse en todos los climas y estaciones: su superioridad y eficacia están justificadas por treinta y cinco años de una exitosa práctica.—(Véanse las instrucciones que acompañan)

Depósito general en Paris, rue Montorgueil, 19.

Precios en España: los bolsos 24 rs. caja; vino 28 rs. frasco.

En Santander D. Bernardo Córpas. En Madrid, ventas por mayor, Esposicion Estranjera, calle Mayor, 10; Calderon, Principe, 13; Simón, Caballero de Graña; Escobar, plazuela del Angel, 7; Somolinos, calle de las Infantas, 26.

ESCENAS MONTAÑESAS,
COLECCION DE
BOSQUEJOS DE COSTUMBRES
TOMADOS DEL NATURAL
POR
D. JOSÉ MARÍA DE PEREDA,
CON UN PRÓLOGO
DE
D. ANTONIO TRUEBA.

Esta obra que se acaba de publicar en Madrid y forma un tomo en 4.º menor, de cerca de 400 páginas, de excelente papel y clara y elegante impresion, se vende en la libreria de D. Fabian Hernandez, á 16 rs. cada ejemplar en rústica.

CUADROS DE QUE CONSTA.

Santander (año y ogaño).—El Raquero.—La Robla.—A las Indias.—La primera declaración.—La costurera (pintada por sí misma).—La noche de Navidad.—La Leva.—La Primavera.—Suum Cuique.—El Trovador.—La buena gloria.—El Jándalo.—Las visitas.—Los pastorcillos.—¿Cómo se miente!—Arroz y gallo muerto.—El espíritu moderno.

NOTA. Dirigirse para los pedidos á D. Fabian Hernandez, libreria, calle del Correo, Santander.

Muy eficaz contra las inflamaciones é irritaciones de la garganta y pecho, constipados, afonía, (estincion de voz), catarros graves, edemas, asma, coqueluches y gripe. Esta pasta, de sabor muy agradable, calma la tos y no deja sabor ninguno en la boca. La nombrada de la PASTA GEORGE y su fabricacion al vapor, han valido á su autor dos medallas, una de plata en 1843 y otra de oro en 1845. Fabrica en Paris, rue Tailbourg, 28. En Madrid á 10 reales caja, Calderon y Escobar, Provincias, los depósitos de la Esposicion Estranjera. En Santander D. Bernardo Córpas. 5ml

20 de Noviembre próximo á las diez de la mañana, en la plazuela de Becedo, casa del Peso, núm. 1, llevando los documentos que justifiquen sus respectivos créditos. 8-8

Los partidos políticos y los colegios electorales.
POR AQUILES CAMPUZANO.
Este folleto, elegantemente impreso en Madrid, se halla de venta, al precio de 4 reales, en la imprenta de este periódico.

PILDORAS DEHAUT.—Esta nueva combinacion fundada sobre principios no conocidos por los médicos antiguos, llena, con una precision digna de mencion, todas las condiciones del problema del medicamento purgante.—Al revés de otros purgativos, este no obra bien sino cuando se toma con muy buenos alimentos y bebidas fortificantes. Su efecto es seguro, al paso que no lo es el agua de salitza y otros purgativos. Es facil arreglar la dosis, segun la edad ó la fuerza de las personas. Los niños, los ancianos y los enfermos debilitados lo soportan sin dificultad. Cada cual escoja, para purgarse, la hora y la comida que mejor le convengan segun sus ocupaciones. La molestia que causa el purgante, estando como letalmente anulada, por la buena alimentacion, no se halla reparo alguno en purgarse, cuando haya necesidad.— Los médicos que emplean este medio no encuentran enfermos que se nieguen á purgarse, sino que prefieren el mal gusto ó por temor de debilitarse. Lo dictado del tratamiento no es tampoco un obstaculo, y cuando el mal exige, por ejemplo, el purgarse veinte veces seguidas, no se tiene temor de verse obligado á suspenderlo antes de concluirlo.— Estas ventajas son tanto mas preciosas, cuanto que se trata de enfermedades serias, como tumores, obstrucciones, afecciones cutáneas, catarros, y muchas otras reputadas incurables, pero que ceden á una purgacion regular y reiterada por largo tiempo. Véase la Instruccion muy detallada que se da gratis, en Paris, farmacia del doctor Dehaut, y en todas las buenas farmacias de Europa y America. Cajas de 20 rs., y de 10 rs.

En Madrid por mayor Esposicion Estranjera, Simón, Collantes, Calderon, Ulzurrun.—En Santander, D. Bernardo Córpas. (S.) 1s

EL COCHE DEL DIABLO.
POR JULIO NOMBELA.
Ya que me lleve el diablo que sea en coche. (Locucion popular.)
Esta novela consta de dos tomos en 8.º mayor. Su precio es 18 rs. en provincias, franca de porte, sirviéndose cualquier pedido á vuelta de correo, siempre que se remita su importe en libranzas ó sellos de franqueo, dirigiéndose á Madrid á la libreria de Medina hermanos, editores, calle de Preciados, número 17, ó á las principales librerias de provincias.