

para conservar el crédito de los valores que se emitan para esta operacion, el Gobierno de V. M. funda su leal parecer de que á nuestra patria le es posible acometerla y sostenerla con honra, y en V. M. será altamente glorioso el decretarla.

Ya se dignó V. M. hacerlo en la parte de esta gran linea desde Madrid á Cádiz, concediendo las secciones de Cádiz á Jerez y de Sevilla á Andujar por Córdoba. El Gobierno de V. M. ha recibido tambien proposiciones para las secciones de Jerez á Sevilla y de Madrid á Badajoz, que se trasmitan con esmerada urgencia y sinceros deseos, por parte del Gobierno, de reducir las á términos convenientes y dignos de ser sometidas á la Real aprobacion. De modo que en esta gran seccion de Madrid á Cádiz únicamente deja de haber hoy proposicion de construcción para la parte desde Córdoba á Almaden y al Guadiana, que por tantos títulos es digna de la mas interesada atencion de V. M. Imposible será que las riquezas de Espiel, Almaden y Estremadura dejen de promoverla, y pronto; y entonces el Gobierno de V. M., que tanto valor dá al complemento de la gran linea española de Cádiz á Irun, se apresurará á examinar aquellas proposiciones de construcción que se le dirijan, y se complacerá en proponer á V. M. los auxilios con que el Estado pueda y deba favorecer su mas pronta y segura ejecucion.

Hoy, Señora, el Gobierno, cediendo á la marcha natural del tiempo y de los acontecimientos por él preparados, tiene el honor de someter á la augusta aprobacion de V. M. la propuesta de la inmediata construcción que se presenta para la otra seccion de la gran linea española; á saber, para la seccion de Madrid á Irun.

V. M. se habia dignado otorgar la concesion provisional de esta linea, y declararla comprendida en la ley de instruccion, señalando á sus trabajos, previos á la concesion definitiva, un plazo que se cumpliria en el mes de Agosto próximo venidero. La empresa concesionaria ha presentado su propuesta de construcción, y examinada por el Gobierno, ofrece conocidas ventajas en el presupuesto, tácita y virtualmente aceptado como máximo para esta linea. Y el Gobierno de V. M., respetando en la empresa concesionaria los derechos que ha respetado en las demás que se hallan en su caso, y juzgando de utilidad para el Estado, no solo el hecho de construir tan importante via de comunicacion, sino las economías en el coste que se desprenden de la proposicion, es de parecer que no deben desaprovecharse.

Por estas consideraciones, el Ministro de Fomento, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, tiene el honor de proponer á V. M. se digne prestar su aprobacion al siguiente proyecto de decreto.

Madrid 4 de Julio de 1852.—Señora.—A L. R. P. de V. M.—Mariano Miguel de Reynoso.

(En la próxima Gaceta se insertará el Real decreto que acompaña á esta exposicion.)

NOTICIAS ESTRANJERAS.

(Del Correo de Ultramar.)

Francia.—PARIS 14 DE AGOSTO.
Comercio.

INTERRUPCION DE CONVENIOS COMERCIALES ENTRE LA BÉLGICA Y LA FRANCIA.

Los convenios comerciales celebrados entre la Francia y la Bélgica han espirado el 10 de este mes. Hasta esta fecha el comercio tenia esperanza de que los convenios se renovarían; pero desgraciadamente los comisarios de los dos países no se han podido entender, y desde hoy la Francia y la Bélgica entran recíprocamente en la ley comercial comun.

De esto no se sigue en nuestro concepto que haya temores capaces de agitar los espíritus; pues las relaciones comerciales entre la Bélgica y la Francia son muy activas, importantes y necesarias, para que no puedan hacer frente á este incidente, y por otra parte es imposible que dejen de hallar un medio los dos gobiernos para poner á salvo los intereses respectivos de cada país.

Se dice en jeneral que la Francia es mucho mas necesaria á la Bélgica que esta á la Francia, pero nada nos demuestra la exactitud de esta opinion. A la verdad vemos que la Francia solo importa por cien millones de mercaderías en Bélgica, al paso que saca de este último país ciento diez y siete millones de productos; pero ¿qué prueba eso? La Bélgica nos envía sus hierros, su carbon, su zinc, sus hilados, que son las materias primeras necesarias á nuestras fábricas y manufacturas; y nosotros le damos en cambio nuestros vinos, nuestras sedas, tejidos de algodón, en fin nuestros artículos de París, etc. A nosotros nos parece que la Francia debe sufrir mas que la Bélgica de la interrupcion en los tratados comerciales. Creemos que la principal dificultad ocurrida entre el gobierno belga y el francés ha surgido sobre el capítulo concerniente á la falsificación belga en los productos literarios franceses. El gobierno francés parece haber insistido seriamente so-

bre la completa abolicion de la falsificación. Nosotros no vemos el motivo plausible en que puede fundarse la Bélgica para resistir á esta justa demanda. Sin duda alguna los intereses de los libreros belgas se hallarán un poco heridos; pero los de la librería francesa lo son mucho mas por el plágio incesante que le hace la librería belga de largo tiempo á esta parte. El gobierno belga no debe tener repugnancia en hacer que cese este estado de cosas, y si en cambio de este acto de justicia reclamase la Bélgica alguna concesion que fuese justa, es muy probable que la Francia accediera.

En resumen, esperamos que tan luego como concluya en Bélgica la crisis ministerial que existe hace meses, el nuevo gabinete de aquel país hará cuanto esté en su mano para poner término á una situacion ruinosa para los dos países, estableciendo un tratado comercial bajo un pié ventajoso á ambas partes.

Leemos en el *Constitucional* la respuesta siguiente á los periódicos ingleses que han hablado de un próximo tratado comercial entre la Francia y la Inglaterra:

“Los periódicos de Londres hablan de algun tiempo á esta parte de un tratado de comercio que estaria á punto de concluirse entre la Francia y la Inglaterra, y que seria destinado á entregar nuestro mercado á los productos de la industria británica. El *Daily-News* es el primero que ha dado esta noticia, y los otros periódicos la han reproducido acompañandola de mas explícitos detalles. El *Globe* decia en uno de sus últimos números: se espera que habrá un cambio importante en el comercio de hierros en Francia, pues el Presidente de la República ha expresado el deseo de entenderse con nuestro gobierno sobre este particular, para modificar la tarifa. El *Morning-Post* ha repetido el mismo rumor, apoyándose en el testimonio de un negociante que tiene muchos intereses en el comercio de hierro, y que se ha encontrado recientemente en comunicacion con nuestro gobierno acerca de las tarifas existentes en ambos países.

Fácilmente se comprenderá que unas aserciones presentadas de una manera tan afirmativa son capaces de sembrar la inquietud entre las industrias amenazadas. Añadamos que han sido bien acogidas por nuestros *freetraders*, que han ido aun mas lejos que los periódicos ingleses. Así, por ejemplo, el *Pays*, citando los artículos de la prensa inglesa, no ha dudado añadir que se trataba nada ménos que de una modificación jeneral en las tarifas de las aduanas de Francia y de Inglaterra.

Las industrias de ullas y hierros se han conmovido con estos rumores. Nuestras industrias metalúrgicas, sobre todo, que son las que han sufrido de la crisis producida por la revolucion de Febrero, han comenzado á entrever dias mejores despues de los trabajos que se han emprendido en las construcciones, y sobre todo en los caminos de hierro, gracias al afianzamiento de la seguridad pública y la vuelta de la confianza. Ahora se preguntan si, en el momento en que acaban de escapar de una crisis de cuatro años, van á encontrarse de nuevo amenazadas por la modificación de las tarifas de una manera que compromete hasta su existencia.

Esperamos que las aserciones de los periódicos ingleses, propagadas con tanta complacencia por nuestros partidarios del *libre-cambio*, no reposen en ningun fundamento. Pero puede ser que fuese necesario que nuestro gobierno, al que se pone en juego atribuyéndole semejantes intenciones, desmintiese esos rumores. Una declaracion en este sentido produciria el mejor efecto, disiparía las alarmas y secundaria al májico movimiento en los negocios que presenciamos despues de algunos dias.

Navegacion.

La nueva linea de vapores de la Compañía de Mensajerías Nacionales que debe servir cada veinte dias Constantinopla, la Siria, el Egipto, Smirna, Rodas, Messina, Alexandrette, Lataquié, Trípoli, Beyrouth y Jaffa, ha principiado su primer viaje el 8 de Julio por el paquebote *Tancredo* desde Constantinopla. El *Tancredo* habia llegado el 22 de Julio por la mañana y volvió á partir en la tarde de aquel mismo dia. Provisionalmente, la Compañía no recibe en Alejandria ni en ninguno de los puntos de la linea, mercancías ni pasajeros, á causa de la inexplicable cuarentena que subsiste entre el Egipto y la Siria, y *vice versa*, á pesar de las quejas reiteradas del comercio y las representaciones de la diplomacia. Esta medida, que no tiene ninguna razon para subsistir, paraliza todas las relaciones y causa un descontento jeneral. Esperamos que al fin se hará justicia, y cesará esa anomalia chocante, y que desaparecerá al ponerse en vigor el nuevo sistema de cuarentenas que debe necesariamente seguir á la ratificación por la Puerta del Congreso sanitario.

El retraso de la Mala de las Indias causa algunas inquietudes en Inglaterra; en el dia ya no se la espera hasta la mala siguiente. El vapor *Ajhada* es el

que debia tomar á mediados de Junio la mala esperada de Bombay para trasportarla á Suez, pero habiendo empezado á soplar el monzon, es posible que el *Ajhada* haya encontrado temporales muy malos antes de poder entrar en el mar Rojo, y que se haya visto obligado á volver á Bombay.

Con motivo de este retardo, se citan los accidentes que han acontecido ya á las malas de la India desde el establecimiento de una comunicacion regular por vapores á través del istmo de Suez. En 1843, la mala se perdió en su viaje de Bombay á Suez; era el steamer *Memnon* el que la traía: durante la noche fué impulsado hácia la costa por el viento y vino á estrellarse contra las peñas. Todos los pasajeros, que eran siete, inclusa una señora, y toda la tripulacion, fueron salvados, pero el resto se perdió. Los naufragos, obligados á marchar por espacio de 20 millas para encontrar agua, sufrieron tanto del calor que uno de los hombres de la tripulacion se volvió loco y se estrelló la cabeza contra una peña. Tres años despues, el 24 de Febrero de 1846, el steamer *Great-Liverpool* se estrelló contra una roca á 10 millas del cabo Finisterre, cuando volvia á Inglaterra con la mala de la India. Los pasajeros fueron embarcados en las chalupas, pero dos señoras y su doncella perecieron. Finalmente, en el mismo año, el *Ackabar* fué asaltado por unos vientos tan recios á 760 millas de Bombay, que se vió obligado á volver á esta ciudad para reparar sus averías.

—El último paquebote llegado de las Antillas á Inglaterra, el *Orino*, ha traído el cargamento mas rico en oro, plata y piedras preciosas que quizás haya sido puesto á bordo de un buque. Hé aqui su cargamento: metales de precio y piedras preciosas, 3.500.000 dolares; oro, 450 dolares; perlas y platinas, 6.000 dolares; plata en barras y pesos, 3.000.000; todo ello venia en 1.100 cajas que pesaban unas 80 toneladas.

El *Northern-Whig*, citado por el *Times* el 5 de Agosto, anuncia que el cable del telégrafo eléctrico de Irlanda ha vuelto á romperse. Parece que uno de los últimos dias una goleta del puerto de Larne al echar el áncora por la tarde al sur de Copelandes para esperar la marea, advirtió su capitán que el áncora habia cojido una cosa pesada. La tripulacion fué recojiendo hasta que ya tuvieron á bordo unos 400 metros que ellos miraban como un cable nuevo. En seguida lo cortaron, y luego pareciéndoles poco, aun volvieron á recojer 72 metros sin que se concluyese aun el cable. El capitán lo cortó por tercera vez, y luego dió la vela para Larne, en donde comunicó lo ocurrido á su armador, quien reconoció con dolor que su capitán se habia apropiado una porcion del cable de cóñamo que contenia el alambre eléctrico de la compañía del telégrafo irlandés.

El armador pasó inmediatamente á Belfast para informar de lo ocurrido á los administradores de la compañía. Estos sintieron en extremo una ocurrencia tan pesada, y al momento dispusieron que los 472 metros cortados los embarcasen para el puerto de Larne, y de allí á Belfast. Pensamos que dentro de muy pocos dias se hallará el telégrafo funcionando de nuevo; pero la pesca particular del capitán de la goleta de Larne ocasionará grandes gastos á la compañía. Es de presumir que se tratará de volver á unir los dos cabos sin necesidad de nudo, y que esta operacion será mas feliz que las precedentes.

Ciencias y Artes.

Muchos hombres doctos han emitido la idea de que los grandes calores que hemos experimentado este año presajaban la presencia próxima de un cometa; y en efecto se dice, que M. Westphal de Göttingue ha descubierto el 24 de Julio un cometa á un grado $\frac{1}{2}$ del signo *Piscis*. El 27 este mismo cometa fué visto del observatorio de Altona tan luego como se escondió la luna, pero no pudo ser examinado hasta que principió el crepúsculo. Tambien se vió el mismo dia en Hamburgo, observándole M. Rumker.

En el *Correo del Drome* hallamos las siguientes líneas:

Hoy á eso de las dos un fenómeno extraordinario conmovió á los habitantes de Valencia. El cielo estaba oscuro y la mayor calma reinaba en la atmósfera, cuando de repente y sin que nada lo anunciase se oyó un espantoso trueno que aterró á los habitantes, quienes salieron inmediatamente de sus casas y vieron un globo á unos 500 ó 600 metros de altura. Falta saber ahora si el efecto eléctrico, si el trueno ha sido motivado por el globo como muchos lo piensan. En cuanto á nosotros esperamos que decidan la cuestion hombres mas competentes.

Mechos.

Leemos en el *Diario del Havre* del 5 de Agosto: Recibimos comunicacion de la carta siguiente, escrita á MM. Monod hermanos y compañía, de nuestra ciudad, por MM. Davillier hermanos, Sanson y compañía, que tienen una fábrica de hilados en el departamento del Eure: