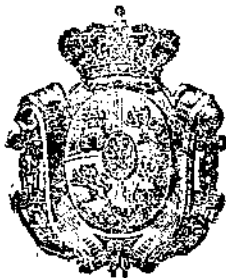


Las leyes y las disposiciones que se ordenan por el Gobierno son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro dias despues para los demas pueblos de la misma provincia. (Ley de 3 de Noviembre de 1847.)



Las leyes, órdenes y anuncios que se mandan publicar en los Boletines oficiales se han de remitir al Gefe político respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los editores de los mencionados periódicos. Se exceptúa de esta disposicion á los Señores Capitanes generales. (Órdenes de 6 de Abril y 3 de Agosto de 1849.)

## BOLETIN OFICIAL DE LEON.

### ARTICULO DE OFICIO.

#### Gobierno de Provincia.

Direccion de Correos.=Núm. 307.

Quedando exentos del pago de apartados, los pueblos que costeen los conductores-distribuidores.

*El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion del Reino con fecha 1.º del actual se ha servido comunicarme la Real órden que sigue.*

«De acuerdo con lo propuesto por la Direccion de Correos, y Ultramar, S. M. la Reina se ha servido disponer, que los pueblos que costean los conductores-distribuidores de su correspondencia queden relebados del pago de las consignaciones de apartado á que se les sujeta por algunas administraciones de aquel ramo.=Y lo digo á V. S. de Real órden para su conocimiento y el de los pueblos de esa provincia que puedan estar interesados en lo resuelto por S. M.»

*Lo que se inserta en el Boletin oficial para conocimiento de quienes corresponda Leon 8 de Julio de 1850.=Francisco del Busto.*

### ANUNCIO OFICIAL.

D. Ramon Gonzalez Luna, Juez de primera instancia de este partido judicial de Villafranca del Bierzo &c.

Hago saber á los señores Alcaldes y demas autoridades de la provincia: que en este juzgado de primera instancia se sigue causa criminal sobre el robo ejecutado en la casa del señor Cura de Villadepalos, asaltándola, y maltratando á dicho párroco y sus criadas la noche del diez de Junio próximo pasado; y como de las diligencias instruidas resulta que dos de los agresores sean Gregorio

Quiroga natural y vecino del pueblo de Mofliot, Ayuntamiento de Vega del Valcarce, como de 33 años de edad, estatura algo mas de 5 pies, delgado de cuerpo y cara, color moreno subido, ojos negros, barba negra y poco poblada, y lampiño de patillas, y un tal Manuel conocido por el Descalzo, de 25 á 30 años de edad, estatura menos de 5 pies, cara redonda y delgada, nariz regular, color trigueño, pelo castaño obscuro, barba cerrada pero afeitada, residente de poco tiempo há en el pueblo de Trabadelo, y que suele andar en compañía de un quinquillero llamado Matías, vestido con pantalón, chaqueta y sombrero calañés, he dado providencia mandando proceder á su prisión, que no ha tenido efecto por haberse ausentado; y con el objeto de que pueda conseguirse su captura y remision á este juzgado, ruego á todos los señores Alcaldes y autoridades gubernativas de los pueblos se sirvan practicar las diligencias convenientes para averiguar el paradero de los referidos Gregorio Quiroga, y Manuel (a) el Descalzo, capturarlos, y remitirlos á mi disposicion. Dado en Villafranca del Bierzo á tres de Julio de mil ochocientos cincuenta.=Ramon Gonzalez Luna.=Por su mandado, Miguél Rodriguez.

### PARTE NO OFICIAL.

*Continúa la Memoria sobre el proyecto de ferrocarril de Santander á Alar del Rey.*

*Concesion á los firmantes.*

No podía sin embargo, quedar por mucho tiempo olvidado. A escitacion de personas de ilustracion y prestigio; de las provincias interesadas, que conocen los grandes bienes que deben esperarse de este ferrocarril que cuenta con tan seguros elementos de subsistencia, se volvió á resucitar, en el año último, el proyecto de su ejecucion. Nombrada, para promoverle, una Comision especial por la Diputacion

Provincia, Ayuntamiento, y Juntas de Agricultura y Comercio de Santander, acudió al Gobierno de S. M. pidiendo la concesion interina; y la obtuvo por Real orden de 13 de Mayo que va inserta en el apéndice con el número 1. Esta misma comision exenta de todo personal interés, pues que su encargo está solamente reducido á organizar la Sociedad que en su día solicitará la concesion definitiva, se dirige hoy al público indicando en esta sencilla memoria las ventajas económicas del proyecto. Reconoce su delicada posicion, las dificultades de la época, y el deber de exponer los hechos con toda imparcialidad, leura y sinceridad. Procurará llenarle escrupulosamente. Sus individuos aprecian en mucho su reputacion, y es demasiado buena la causa que se les ha encomendado, para que, pudiendo coalterarla con derechas razones, se aventuren á desacreditarla y á deshonrarse eligiendo sin necesidad el tortuoso camino del engaño.

*Longitud de la línea: terreno por donde corre el trazado.*

Los trabajos facultativos de que se ha hecho mencion, han dado por resultado, el patentizar la posibilidad del ferro carril, la designacion de su línea, su costo, y productos. La longitud de aquella, desde Alar á esta Ciudad, es de 21½ leguas españolas de 20 al grado. Puede verse en el apéndice número II la memoria del Sr. Raso sobre el terreno elegido para el trazado del camino: en la cual de paso, se estiende juiciosamente á algunas consideraciones económicas, que recomendamos á nuestros lectores.

*Costo de construccion.*

El presupuesto total de gastos de construccion, incluso los de estudio del terreno, trazado de la línea, levantamiento de planos y perfiles generales y particulares, proyecto y cálculos de todas las obras, indemnizacion de predios rústicos y urbanos, servidumbres y desperfectos, esplanacion completa con desmontes, terraplenes, tunels, obras de fábrica de todas clases, variacion de la carretera general, caminos municipales y rurales, puentes vias de la carretera general y caminos públicos, via de hierro de dos carriles, cercas de madera, estaciones con almacenes, cocheras, talleres con útiles de reparacion, depósito de combustibles y gruas hidráulicas, casetas de celadores, material de explotacion, locomotores, tenderes y carruages, puentes vias de servicio particular, direccion facultativa y administrativa durante la egecucion en cuatro años, gastos de contencioso, publicaciones, imprevisto por contratatiempos etc. asciende á noventa y ocho millones, seiscientos cincuenta y dos mil ochocientos veintidos rs.

*Gastos de explotacion.*

Los gastos de 300 dias de explotacion en cada año, por combustibles, conservacion y reparacion de locomotores, salario de maquinistas y ayudantes, aceite, grasa y otros artículos, conservacion y reparacion de carruages, conductores y cargadores etc. administracion, percepcion, direccion y cuidado de la línea y dependencias, conservacion y reparacion del

camino calculado todo en un año de explotacion, se presuponen en tres millones doscientos treinta y tres mil seiscientos seis reales.

*Productos.*

Los mismos legenteros, al paso que se ocupaban en los reconocimientos y trabajos científicos que exigen estos cálculos, reunian noticias para los de las utilidades probables de la empresa. Fijáronlas en muy cerca de un 12 por 100 líquido sobre la base de los mismos 300 dias de explotacion anual, y los datos siguientes, á saber:

*Reales vellon.*

Viageros de 1. <sup>a</sup> y 2. <sup>a</sup> clase, cuenta en cada expedicion, á 75 mrs. por legua los primeros, y á 45 los segundos, ó sea unos y otros á 60 por término medio, produca anualmente.	574,418
Viageros de 3. <sup>a</sup> clase 35, á 14 maravedís legua.	93,881
Efectos de trasporte 10.124,250 arrobas, á dos maravedís arroba y legua.	12 923,307
25,000 toneladas de hulla, á 63 reales y 18 maravedís tonelada por toda la línea.	1.580,235

Total productos. . . . . 15.179,834  
Gastos de explotacion. . . . . 3.233,606

Producto líquido anual. . . . . 11.946,228

*Exactitud de estos cálculos.*

La prensa periódica ha publicado ya estos cálculos, que gozan el concepto de escrupulosamente exactos. La distinguida reputacion del ingeniero Raso, el esmero con que de público se sabia procuraba desempeñar su cometido, y la opinion favorable de los inteligentes, han contribuido á que sus trabajos se consideren como una obra concienzuda. (4) No nos toca á nosotros mezclarnos en su parte facultativa. Limitándonos á la económica, procuraremos

(4) La Comision ha adquirido ya estos trabajos en virtud de un convenio con los Sres. herederos de la casa de El Mira.

Practica tambien diligencias para la adquisicion de otros proyectos por ingenieros Ingleses. Pues debemos advertir que la línea de nuestro camino fué recorrida por el célebre George Stephenson, que vino á esta Ciudad en Octubre de 1825 con el honorable Sir Joshua Wainman, representante de una compañía que se formó en Londres para tratar de los medios de llevar á cabo la construccion de un ferro-carril desde Santander á Alar del Rey; para adquirir el Canal de Castilla, que se refundia en dicha nueva empresa, de acuerdo con los propietarios; y para construir un camino de hierro desde el Canal en Valladolid, hasta Madrid, poniendo por este medio la Capital del Reino en comunicacion directa con Santander. El acaudalado Ingeniero, cuyo pérdida fué una desgracia para nuestra empresa, se manifestó muy satisfecho de nuestra habla y de su ventajosa situacion. Dijo que el puerto de Madrid, si España y Portugal formasen una misma Nacion, seria Lisboa; pero tan perjudicial, debia serlo Santander. Quedó una comision de Ingenieros bajo la direccion del distinguido M. Cande, reconociendo mas del nidoamente el terreno. Aunque desgraciadamente no pudieron convenir dicha Compañía y el Sr. Mira, ántes de la concesion del camino y duccion del Canal, los trabajos facultativos continuaron hasta su conclusion.

tantean los medios de demostrar de una manera convincente, que está arreglado el presupuesto de los productos; como que se formó, no sobre cálculos arbitrarios, sino sobre notas tomadas en la carretera, de los viajeros y efectos que pasaban por la misma. Si se tratase de convencer a las personas que conocen ó están viendo los hechos, pocas reflexiones bastarían, para que apreciándolos en todo su valor hallasen que con los efectos que actualmente se transportan, se puede sostener muy ventajosamente la empresa. En Santander nadie puede dudar de ello. Mas como esta memoria se escribe para los que ignoran el movimiento comercial de nuestra plaza, será preciso presentarles pruebas segurísimas, que les conduzcan á calcular el que debe esperarse para el camino de hierro.

#### *Datos: su veracidad.*

Empeño es este que no deja de ser harto difícil porque en ninguna oficina administrativa se lleva (lo cual sería imposible) una puntualísima razon de todos los efectos que se conducen por la línea, ni el público está hoy dispuesto á admitir *datos* que no se funden en documentos fehacientes. Hemos tenido, por lo mismo, que limitarnos, á los que constan en la Aduana de esta ciudad y en su Administracion de Contribuciones indirectas. Datos necesariamente *diminutos*, porque no comprenden mas que los artículos que han tocado en este extremo de la línea; y aun de ellos, solamente los sujetos al pago de imposiciones, y graduado su peso en *neto*, con la seguridad de que el interés particular habrá cuidado de que no se aumente. Pero datos, por esto mismo, irrecusables, es que no caben fraudes ni adulteraciones. Ni los respetables funcionarios que los autorizan, se prestarían jamás á aventurar su honor y sus destinos, garantizando con sus firmas y sellos, un amañado fácil de descubrir, é indigno de su probidad y de la de los individuos de la Comision; ni esta, que no ha obtenido la concesion interina del camino con ánimo de especular, querría comprometerse ni comprometerlos. Créese obligada á anticipar estas observaciones, por lo mismo que el público ha sido tantas veces sorprendido por codiciosos agitistas, que no han escrupulizado en los medios de acreditar empresas, dirigidas esclusivamente á enriquecer á sus actores. Pero vengamos al examen de los mismos datos.

*Su número no se debe calcular por el hoy existente.*

*Viajeros.* Como el número á que estos ascenderán despues de establecido el ferro-carriil, no se ha de estimar por los que en el día viajan, porque en todas partes se han acrecentado de una manera prodigiosa, no hemos creído necesario recoger datos ni formar calculos acerca del particular. Solo indicaremos, que con una sencilla reflexion se puede venir en conocimiento de que las 25,000 personas, que en el presupuesto de los ingenieros se conceptúan serán transportadas en las trescientas expediciones anuales del ferro carriil, es un número inferior al que en la actualidad transita por la calzada ordinaria. Si no se confunden los viajeros con los viajes, facilmente se comprende que los ocho mil forasteros, que en el último verano han visitado á Santander, representan 16,000 viajes, y que para llegar á los 25,000 sobra

el movimiento ordinario de los habitantes de esta ciudad y de los pueblos con que tiene relaciones. Mas nada de esto, como se ha dicho, puede servir de base, si se trata de graduar el número futuro de transeuntes. La facilidad, comodidad y baratura del nuevo camino, los ira cada día aumentando. Nuestro país tiene para atraerlos, principalmente en la época de los calores, una suave temperatura, deliciosos campos y establecimientos de baños de mar y de aguas minerales. De estas últimas, hay fuentes termales en Solares, Puente Viego, Las Caldas y la Hermita; sulfurosas, en Liérganes, Ontaneda Alceda y Puente Nausa; y ferruginosas, en todas partes.

#### *Movimiento de buques en Santander.*

*Efectos de transporte.* La comision se propone, en cuanto le sea posible, comprobar unos datos con otros datos, para venir á parar á un mismo resultado por diferentes caminos. Como el primer indicante del movimiento del comercio de Santander, es el estado de los buques que visitan su bahía, ha creído conveniente incluirle en el apéndice con el número III. Se vé por él, que en un año entran 961, y salen 845: representando los primeros 68,061 toneladas, y los segundos 54,777: y unos y otros 122,838. Todos ellos vienen con el especial destino de cargar y descargar en este puerto, el cual por la sinuosidad del golfo á que pertenece, no conviende, como los de Cádiz y Vigo, á atribudas de otra clase. (5)

#### *El Comercio de Santander es de tránsito.*

Antes de pasar mas adelante y para que se aprecie lo que significa el movimiento mercantil de Santander con referencia al camino de hierro, conviene tener presente que su comercio es en lo general de tránsito. Buena parte de los productos que se introducen por mar, y recibe de ellas, los que constituyen su tráfico de exportacion. La importancia de Santander y de sus contornos, es todavía muy reciente, para que los capitales hayan podido dedicarse á explotar la riqueza natural del suelo, ó á crear una industria que produzca sobrantes de consideracion. La última seguramente llegará á aclimatarsé en el país, pues tiene para ella las mas felices disposiciones, y se están ya estableciendo magníficas fábricas, que prometen un porvenir de prosperidad y de aumento de relaciones comerciales, que son una esperanza mas para el ferro-carriil. Salvo pues, el consumo de las mercancías de primera necesidad, puede decirse que el total de las que por mar y por tierra llegan á esta ciudad, están puramente de paso. Patentizan esto mismo, los estados ó relaciones en que vamos á ocuparnos.

#### *Importaciones de América y del extranjero.*

El número IV del apéndice abraza los artículos mas notables que se importan de América y del extranjero. Suben en un quinquenio á 4,727,233 arro-

(5) En un estado de movimiento de buques en el mismo año de 48, que con referencia á la Capitanía de Puerto, acaba de publicar un periódico de esta ciudad, resultan 1069 buques de entrada, con 68,762 toneladas, y 954 de salida con 63,869. Esta diferencia, que tiene una sencilla explicacion en la dificultad de tomar una exacta nota de todos los pequeños lanchones y lanchas de calataje; prueba que nuestros datos no son exagerados.

bas netas, ó sea anualmente, por término medio, a 945,446. No están aquí incluidos, como en su nota se expresa, los equipages pertenecientes á particulares ni los efectos que vienen con destino al Real Palacio, y á los Embajadores de las Potencias extranjeras. Déjase entender que su peso debe ser de consideración, y que la facilidad y comodidad del ferro-carril ha de atraer hacia este punto, todo cuanto se introduzca para la capital del Reino y la mayor parte de las provincias interiores.

#### *Exportaciones para los mismos puntos.*

El estado, número V, manifiesta las exportaciones para los mismos puntos de América y del extranjero. Ascienden á 10,005,793 arrobas en el quinquenio, ó á 2,001,153 al año. Háse comprendido aquí la Aduana de Suances ó Requejada, por hallarse en la línea del camino de hierro. Aunque pudiera contarse también con la de Santoña, que extrae algunos centenares de miles de arrobas de cereales, la mayor parte de comarcas á que llegará la influencia del canal y del ferro-carril; basta que no vengan hoy por la dirección de este, para excluirlas. Quisieramos que nuestros lectores fijasen su atención sobre la clase de los artículos exportados; producciones, casi todos, del interior.

(Se continuará)

## LA CONJURACION DE MEJICO, O LOS HIJOS DE HERNAN CORTES.

NOVELA HISTORICA, ORIGINAL

DE DON PATRICIO DE LA ESCOSURA.

### PROSPECTO.

He visto que el público se paga de las novelas, y singularmente de las históricas, leyendo con avidez las traducciones, buenas ó malas, que de las francesas se le prodigan; y me he dicho: ¿Por qué no escribirías, tomando el asunto de la historia de España, tan fecunda en hazañas, tan dramática en los sucesos, tan abundante en tipos de colosales personajes?

Porque no se leen, responden algunos, mas que las traducciones.

No es fácil que otra cosa suceda, mientras únicamente las traducciones se impriman.

Comprendo que la especulación vacile en dejar lo cierto por lo dudoso, mas al escritor patriota le cumple considerar el negocio bajo otro punto de vista.

Yo, pues, que ya en los primeros pasos de mi carrera literaria cultivé la novela histórica, no del todo infelizmente; yo, que con mas alientos que fuerzas, pero con incansable perseverancia, he aspirado, aspiró y aspiraré siempre, á que las glorias de mi país sean conocidas así como á emanciparla de todo yugo, que el de la razón y la ley no sea: vuelvo hoy á la novela histórica, y me lanzo quizá temerariamente á una empresa en que comprometo á un tiempo la honra literaria y el dinero.

El crédito literario, porque habiendo ya pasado de la edad de las flores mi escaso ingenio, si este su

fruto pareceré desabrido, no tengo derecho á esperar indulgencia.

El caudal, porque yo soy mi propio editor, y sobre mi han de pesar pecuniariamente las consecuencias de un desaire del público.

Para evitar uno y otro escollo no he omitido esfuerzo alguno.

En la *Conjuración de Méjico* he elegido un asunto histórico del mayor interés en sí mismo; porque en aquel suceso se revelaron harto á las claras, la ingratitude y saña de la corte con los hijos del inmortal Hernán Cortés, héroe tan grande, tan poético, que la Epopeya misma no acierta á engrandecer sus hazañas.

Partiendo de ese hecho histórico, y enlazando con él ficciones tan interesantes como mi fantasía ha acertado á inventarlas, he procurado trazar un cuadro completo del estado moral y de las costumbres de la que fué *Nueva España*, en el siglo XVI de la Era cristiana. Si ese cuadro carece de interés, culpa será de mi tosco pincel y no del asunto.

Para mayor claridad, y con el fin de que la fábula camine despues desembarazadamente, precede á la Novela una *Introducción histórica*, en la cual he reunido cuantas noticias pudo indagar mi diligencia, relativas al vencedor de Otumba.

En resumen: doy en la *Conjuración de Méjico* el fruto de largos y detenidos estudios históricos, con cuanto mi imaginación á producir acierta; y me propongo tanto popularizar una época, personajes y sucesos interesantes de nuestra historia, como provocar con mi ejemplo á mas claros ingenios y mejor cortadas plumas á que á la arena se lancen.

La intención buena es y generosa: lo que las fuerzas sean, dirálo el resultado.

Pasemos ya á la parte material, á la edición de la Novela.

Constará la *Conjuración de Méjico* de cuatro tomos en octavo prolongado, en igual papel que el presente prospecto, y en la misma letra y justificación que esto párrafo.

Cada tomo tendrá 21 pliegos, ó sean 336 páginas á lo menos, y cuatro estampas grabadas en madera con el mayor esmero, por los primeros artistas de la capital, y tiradas á dos tintas aparte del texto en papel superior.

Las antiguas y estrechas relaciones que me unen con la mayor parte de los que profesan el arte noble de la pintura en Madrid, me permiten esperar que, además de la generalidad de los grabados, cuyos dibujos están á cargo de los distinguidos jóvenes: Vallejo, Algarra, Urrabieta, Zarza y Varela, podré publicar algunos de mis amigos, los señores Madrazo (D. Federico), Esquivel, Villaamil y Aranda, cuyos nombres, ya justamente célebres escusan todo comentario.

Repartiránse los tomos por entregas semanales, á contar desde el domingo 30 del corriente. Cada entrega constará de cuarenta y ocho páginas de impresión, y á la 1.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> y 7.<sup>a</sup> de cada tomo acompañará una estampa.

Se suscribe en esta ciudad, en la librería de la Viuda é Hijos de Miñón.

LEON: Imprenta de la Viuda é Hijos de Miñón