

por supuesto, á pesar de las aseveraciones un tanto galanas de la real órden de 30 de octubre último) con la economía, sin embargo de haberse hecho por contrata con los disgustos que nosotros solos sabemos, de rs. vn. 5.053,564 en una cantidad total de rs. vn. 82.755,86, merced sin duda á los *abusos introducidos* en la direccion y administracion de las obras públicas. Dicha economía se descompone en dos partes, la una de rs. vn. 390,449 obtenida por la rebaja del remate, y la otra de rs. vn. 4.663,115 producida por el *desahogo* con que hemos hecho las cubicaciones, y que representa por sí sola mas del 5 1/2 por 100.

Terminaremos con este faro apuntando algunos números que den idea de su actual servicio y coste durante el primer año que ha estado á nuestro cuidado; es decir, desde el 1.º de setiembre de 1853 al 31 de agosto de 1854, en cuyo periodo no hemos tenido el pesar de oír una sola queja ni que tomar ninguna medida de rigor con sus inmediatamente encargados.

En todo este año ha alumbrado por espacio de 4163 horas y 15 minutos, en que se han gastado 180 arrobas de aceite, 22 libras y 4 onzas, lo que produce un gasto por hora en los 21 quinqués, de 1 libra y 86 milésimas de libra.

Los gastos, en el mismo periodo, de sueldos de los torceros, aceite, reparaciones del aparato, efectos de limpieza, como paños, gamuza, etc., y labrado de los mismos, mechas é impresiones de documentación, han ascendido á la cantidad de rs. vn. 13.763,35 y como, cuando el alumbrado si mal lucia por contrata, ni habia mas que una sola persona de su cuidado encargada, por cierto algo anciana y achacosa, ni de seguro se hacian los gastos que hemos enumerado, fácil es calcular los perjuicios y desembolsos que ocasionaria al contratista.

Desde luego desafiarnos á que se nos presente un solo faro de la época anterior á la administracion del cuerpo, en que se haya podido hacer el alumbrado por lo que ahora cuesta y de la manera que se hace, así como un dato siquiera estadístico de lo que alumbraban y consumian antes, que solo han principiado á recogerse y estudiarse desde el día en que se les confió su direccion. Los hechos hablan mas alto que las mas rencorosas y apasionadas declamaciones.

Tanto el faro de Nerja como la luz de puerto de torre del Mar están todavía por proyectar, no habiéndoles llegado el turno de pensar en ellas. La luz de puerto de Marbella, mandada estudiar ya, espera como los faros de Estepona y Calamoral y el puerto de Marbella, á que la superioridad se *fie* de dar por adelantado al ingeniero la cantidad que ha de gastar en su estudio, y que ya, y no es poco, tiene autorizada.

Hemos terminado nuestra ingrata *revista*, y únicamente añadiremos para finalizar esta penosa confesion general, que abrigamos fundadas esperanzas de que será la última de esta naturaleza por lo que respecta á esta provincia, á quien en la campaña de 1855 confiamos se atiende como ya es de imperiosa necesidad, y que al dar cuenta al finalizar aquella de lo adelantado en el año, que hayan desaparecido muchas de las tintas que ennegrecen el cuadro de las obras públicas de la provincia de Málaga que acabamos de presentar.

Málaga 1.º de diciembre.

FRANCISCO MILLA.

PEAGES.

(Tomado del Diccionario de Economía política).

Los gastos de transporte en una via de comunicacion se componen generalmente de tres partes: interés de las sumas empleadas en el establecimiento de la via, gastos de conservacion y gastos de traccion. El peage es un derecho que percibe el propietario ó arrendatario de la via de comunicacion y que representa las dos primeras partes del gasto total de transporte; es, hablando con propiedad, el alquiler de la via. En los rios navegables, donde la via es natural, si el peage escede los gastos de conservacion y el interés de las mejoras artificiales que se han hecho á su primitivo estado, toma el carácter de la renta de la tierra. En los caminos ordinarios, en que como en Francia y en otros países sucede, no existen barreras para la percepcion de derechos de paso, esta circunstancia constituye una munificencia pública, porque es evidente que la construccion del camino ha costado algo, igualmente que la conservacion. En los caminos de hierro, donde por la naturaleza de las cosas el empresario, propietario ó arrendatario de la via es el mismo que ejecuta el transporte, el peage se confunde con los gastos de traccion en las tarifas. Sin embargo, como algunas empresas están obligadas á utilizar una parte de otro camino, y ademas está establecido en Francia un impuesto especial sobre el transporte de personas, los pliegos de condiciones de los caminos de hierro hacen una distincion entre los precios de peage y transporte.

Segun las definiciones que preceden, cuando las bases de la tarifa de un peage están convenientemente establecidas, cuando el producto no escede la cifra que corresponde al doble destino que le hemos señalado, se ve que no hay nada mas justo y legitimo que su percepcion. ¿El empresario que ha gastado 100.000 francos en la construccion de un puente, no tiene el derecho de sacar de este capital el mismo beneficio, que si lo hubiera destinado á construir una casa, un molino ó un barco de vapor? Sin embargo, necesario es decirlo, el alquiler del capital casa, del capital molino, por ejemplo, no ha encontrado adversarios sino en los ultra-socialistas, que han negado la legitimidad del interés del dinero, mientras que el alquiler del capital puente, carretera, ferrocarril, canal, ha encontrado enemigos en todas las opiniones económicas. Esto consiste en una causa esencial que debemos dar á conocer desde luego; que el interés de los capitales ordinarios está regulado por la ley de la oferta y el pedido, cuyas consecuencias todo el mundo acepta como justas y necesarias, mientras que los capitales vias de comunicacion son monopolios, y los que los ejercen pueden exigir un interés abusivo. Ahora bien, todo poseedor de un monopolio tiene una tendencia á aprovecharse del abuso. y todo el que tiene necesidad de sus servicios tiende á quejarse hasta del derecho.

Si tengo necesidad de alojar me y el propietario de la casa que he escogido quiere exquirirme un alquiler exorbitante, es evidente que fracasará en sus pretensiones, porque hay otros propietarios y otras casas vacantes, á las cuales recurriré si el primero persiste en su resolucion. Si casualmente no hubiese otras casas vacantes y me viera obligado á ceder á sus exigencias, este estado seria accidental, porque en cuanto se hubiera reconocido que el alquiler de las casas produce un beneficio superior al de los demas capitales, la especulacion se dirigiria inmediata-

tamente á la construcción de casas y el equilibrio se restablecería. Si tengo necesidad de enviar un fardo de mercancías desde el Havre á Rio-Janciro, el armador á quien encargue de trasportarlo no podrá tampoco exigirme una cantidad exagerada, porque podré dirigirme á otros mas razonables. Pero si quiero hacer venir mercancías desde Lille á Paris, me veré obligado á aceptar la tarifa de la compañía del ferro-carril, porque es el único medio de transporte que existe. Lo que digo de un camino de hierro se aplica á un canal, á algunos puentes; su explotación constituye casi siempre un monopolio de hecho, sino de derecho. Imaginemos en efecto que una compañía concesionaria de un canal ó de un ferro-carril eleva la cifra de su tarifa de modo que sus beneficios sean superiores á los de las demas empresas industriales; que no dando estas sino un 6 ó un 7 por 100, obtenga ella un 15 ó un 20. Por ejemplo, la via ha costado 100 millones; el producto bruto de la explotación son 30; los gastos de conservacion, administracion y explotación son 15 millones; quedan otros 15 para distribuir entre los accionistas, es decir, el 15 por 100 del valor de sus acciones. Ciertamente, tal resultado bastaria para incitar á la competencia; y si se tratase de otra industria, es positivo que una ó muchas empresas rivales vendrian á compartir y á disminuir los beneficios de la primera. Pero en una via de comunicacion esto no puede tener lugar. Desde luego vemos que el capital necesario para establecer una nueva via limita á un corto número de personas la facultad de emprenderla; además, siendo única la empresa primitiva, la nueva no puede subsistir sino á su costa, y el beneficio que basta para una de ellas, no es suficiente para las dos. Cuando prosperan, por ejemplo, cien fábricas de hilados, una mas puede prosperar tambien, porque le basta un ligero aumento en el consumo, ó una pequeña parte de la clientela de las otras, para tener su misma suerte; pero esto no sucede en una empresa que es única, como una via de comunicacion. Continuando la hipótesis que hemos sentado mas arriba, imaginemos que otros capitalistas dediquen 100 millones al establecimiento de una via de comunicacion paralela á la que hay ya establecida. Notemos primero que es muy probable que la primera empresa, que tenia la eleccion de los trazados, haya adoptado el mejor; si ha seguido la margen derecha, la segunda tendrá que ir por la izquierda; ó va aquella por el valle y esta ha de seguir las cumbres; es decir, que el segundo trazado es necesariamente inferior bajo el punto de vista de las dificultades del terreno, de la riqueza, de la poblacion, etc. Además, la segunda empresa llega en el momento en que ya hay hábitos adquiridos, relaciones establecidas; no puede esperar de ningun modo la mitad de la clientela; bastante será por lo tanto suponer que podrá tomar 12 millones del producto bruto de la primera, á los cuales podrán añadirse 2 ó 3 mas de nuevos productos, debidos á las nuevas localidades que recorre la via; en resumen, todo lo que podrá esperarse será un producto bruto de 15 millones. Deduzcamos ahora los gastos de conservacion y explotación, que podrán elevarse á 12 millones, porque un gran número de ellos son independientes de la frecuentacion, y quedarán solo 3 millones para distribuir, esto es, el 3 por 100. La primera empresa, no teniendo mas que un producto bruto de 18 millones, con gastos de 12 ó 13, no dará mas que el 5 ó el 6 por 100 á los accionistas, en lugar del 15. Así la nueva empresa habrá hecho mucho mal á la antigua, ar-

ruinando á sus propios accionistas; en lugar de una buena especulacion, habrá habido dos malas.

Las vias de comunicacion, cuya construcción y explotación dan lugar á gastos considerables, constituyen necesariamente un monopolio, y el propietario de un capital de esta especie puede sacar de él mucho mas que de los capitales sometidos á la competencia. Esta verdad económica no ha sido bien comprendida siempre. Se ha negado que hubiera divergencia entre los intereses del público y los de las compañías; se ha dicho y repetido muchas veces que estas últimas no tienen otro interés que el del público; que si elevan sus precios verán disminuirse su clientela, y por consiguiente sus beneficios. Este es un error tanto mas grave, cuanto que, aplicando este principio á otras cuestiones, á las aduanas, á los correos, á la sal, se ha visto en toda disminucion de derechos un aumento correspondiente de productos; y habiendo venido la experiencia á desmentir formalmente algunas de estas previsiones, ha resultado en el público, pronto siempre á exigir á la ciencia la responsabilidad de los errores de sus adeptos, una gran desconfianza de sus principios. Tratando de restablecerlos en lo que concierne al objeto de este artículo, no será inútil quizá generalizar la cuestion.

Sobre el resultado experimental, bien comprobado ya, que el consumo aumenta cuando el precio disminuye, se fundan los que aseguran que la frecuentacion de un canal, de un ferro-carril, de un puente, etc., debe aumentar cuando se disminuye el derecho de peage. No tenemos intencion de negar este principio; lejos de eso, añadiremos que el aumento debido á una disminucion determinada de precio es tanto mas considerable, cuanto mas bajo era ya ese precio. Si un objeto que cuesta 100 francos gana mil consumidores cuando baja á 95, ganará muchos mas descendiendo de 95 á 90 y así sucesivamente. Esto consiste en la estructura de la sociedad, que, como lo ha hecho observar J. B. Say, es semejante á la de una pirámide, cuyas zonas tienen tanta mas superficie cuanto mas se alejan del vértice. Así, cuando el precio de un objeto descende, encuentra consumidores cada vez mas numerosos, sin contar con que los consumidores antiguos consumen el mismo objeto en mayor cantidad.

Pero lo que debe observarse es, que cada objeto sigue una ley de consumo diferente. Hay algunos cuyo consumo depende en alto grado del precio, mientras que hay otros en que este apenas tiene influencia. Los objetos de lujo, ó que no son de primera necesidad, están en el primer caso; el trigo, la sal, y en general todos los objetos indispensables están en el segundo. Es un hecho bien comprobado en el dia respecto del trigo, que grandes diferencias en el precio corresponden á cosechas muy poco desiguales en cantidad, y que una ligera contribucion sobre los objetos de lujo, disminuye considerablemente su consumo. Si en un cuadro de dos columnas inscribimos en la primera todos los precios desde 0, al cual corresponde el mayor consumo, hasta el precio que lo hace imposible, y en la segunda, correlativamente, la cantidad correspondiente consumida, se tendrá una representacion exacta de lo que llamamos nosotros ley de consumo. Por ejemplo, un puente en que no se pague peage dá lugar á 100,000 transeuntes. Pongamos un derecho 0^{rs}.01, el número de estos se reduce á 85,000. Se eleva el peage hasta 0^{rs}.02, el número de transeuntes descende á 50,000, y así sucesivamente.

Por último, un peage de 1 da por resultado el impedir completamente la circulación. Es claro que estas dos columnas representan la ley de la frecuentacion del puente, como representarían la de un canal, de un ferro-carril, ó la ley de consumo de un objeto cualquiera; bastaria suponer que la columna de las tarifas es la del precio, y la de los transeúntes el número de objetos consumidos. Recordaremos únicamente que las columnas de frecuentacion ó consumo, no solamente serían diferentes para cada puente, cada canal, cada ferro-carril, cada objeto, sino tambien para el mismo puente, para el mismo canal, para el mismo objeto, con el tiempo, que modifica los usos, las necesidades y los caprichos de los hombres. De cualquier modo que sea, todas estas leyes de consumo presentan un carácter comun, el de estar formadas de cifras decrecientes de un modo mas rápido cada vez, y este carácter basta para que se puedan deducir de ellas consecuencias de bastante importancia práctica. De las dos columnas mencionadas se forma una tercera, que llamaremos de rendimientos. Es claro que á cada cifra de peage corresponde una cierta frecuentacion y un cierto producto. Este es nulo cuando lo es el peage, y nulo tambien cuando el peage llega á la cifra que impide totalmente la frecuentacion; así la columna de los rendimientos empieza y termina por un cero. De donde se sigue que partiendo del peage cero, y elevándose progresivamente, los rendimientos suben hasta una cierta cifra desde la cual empiezan á decrecer, y llegan á ser nulos con un peage mas ó menos elevado. De donde puede concluirse, que hay siempre un peage determinado que dá el mayor producto posible; que todo producto inferior á ese maximum puede provenir, ó de un peage mayor, ó de un peage menor que el que dá los mayores rendimientos.

Un ejemplo numérico nos hará comprender mejor lo que llevamos dicho. Supongamos que el peage de un puente, de un canal, ó la tarifa de un camino de hierro, da lugar á la frecuentacion escrita en el siguiente cuadro:

Peage.	Frecuentacion.	Rendimientos.
0	100	0
1	80	80
2	63	126
3	50	150
4	41	164
5	33	165
6	26	156
7	20	140
8	14	112
9	9	81
10	6	60
11	3	33
12	0	0

Examinando la columna tercera vemos la marcha progresiva que acabamos de señalar. El peage 5 da el maximum de rendimientos; un peage mayor ó menor da menos siempre. De aquí se sigue que cuando se disminuye una tarifa, se aumentan algunas veces los rendimientos; pero otras veces se disminuyen, y por consiguiente el interes del empresario no es el mismo que el de los transeúntes. Estas consecuencias no dependen de las cifras que hemos escogido para designar la frecuentacion; cualquiera otra serie decreciente, segun las leyes generales del consumo, daria los mismos resultados; la serie de cifras que representan los rendimientos tendria siem-

pre una primera parte creciente y una segunda decreciente. El principio nos parece demasiado importante para que no hagamos notar que rige en toda clase de consumos. Puede imaginarse que la columna de los peages representa, sea su precio mismo; hay, pues, para todos los impuestos y para todos los precios uno que da los mayores rendimientos, y los menores pueden ser dados lo mismo por un impuesto ó un precio mayor que por uno menor.

Quando se trata, pues, de determinar la cifra de un peage, puede considerarse la cuestion bajo dos diferentes puntos de vista. Si es una compañía la que explota, no tiene evidentemente otro interes que el de elevar sus ganancias lo mas posible. Ciertamente no tiene interes en exagerar sus tarifas mas allá de un límite determinado; pero debe reconocerse que lo tiene grandísimo en no descender de él. Si es el Estado, por el contrario, el que explota, como es probable que no quiera retirar del peage sino el interes del capital empleado y los gastos de conservacion, es evidente que podrá establecer tarifas mas bajas. Ahora bien, cuanto mas bajo es el peage tanto mayor es la frecuentacion, y tanto mas util la via. Si para alcanzar el maximum de rendimientos la compañía ha adoptado el peage 5, la via tendrá una frecuentacion representada por 33; si el Estado, que se contenta con menores rendimientos, ha fijado el peage en 2, la frecuentacion será 63. La tarifa del Estado pone, por lo tanto, la utilidad del camino al alcance de un número casi doble de personas; para esos 30 viajeros, para esas 30 toneladas, el ferro-carril, el puente, el canal puede decirse que antes no existian; la tarifa del Estado los ha creado para ellos. Si las tarifas bajas no aumentan siempre los productos, contribuyen mucho á hacer mas útiles las vias de comunicacion. De cualquier modo que sea, las consideraciones en que hemos entrado demuestran, á nuestro parecer, que la explotacion de las vias de comunicacion constituyen un monopolio al abrigo de toda competencia; que el poseedor de ese monopolio, no teniendo otro interes que el de hacerles producir lo mas posible, puede abusar de su posicion y hacer perder al público una gran parte de la utilidad que podria sacar del establecimiento de la via. Para evitar este peligro, ya prevenido, aunque vagamente, intervenció el Estado en el momento de la concesion y fija un maximum á cada uno de los artículos del peage. Así para los canales, el Estado determinó las tarifas siguientes:

Estiércol, arena, grava.	0,010
Hulla.	0,048
Hierro.	0,060
Trigo.	0,067
Vino.	0,081
Harina.	0,087
Tejidos.	0,088

Comparando entre si estas cifras, y con los precios de transporte de las vias de comunicacion en que existe la competencia, se observa que el mismo trabajo se paga de una manera diferente. Jamas se le hubiera ocurrido á un empresario de diligencias decir á su clientela: desde A á R no os llevaré mas que 10 francos por tonelada de arena; pero os pediré 48 si es de hulla, y 87 si de harina. Nunca se encuentran en el mismo carruaje ó en el mismo buque mercancias que paguen tan diversos precios de transporte. Esto se explica fácilmente, haciendo observar que si el empresario podia trasportar con ventaja la arena por 10 francos, realizaria un beneficio enorme tras-

portando la harina por 87, y bien pronto numerosos competidores harian al público ofrecimientos mas razonables y traerian todos los precios á un nivel poco diferente del coste de produccion. El peage diferencial es, pues, una consecuencia del monopolio, y la competencia le haria necesariamente desaparecer. La cifra del peage no está, pues, determinada por ninguna ley económica; es el resultado de la voluntad del que la impone. Hemos visto mas arriba la gran influencia que puede tener sobre la utilidad de las vias de comunicacion y sobre el provecho de los que las esplotan; su base racional exige, pues, un estudio especial y detenido.

(Se continuará.)

SUBASTA DE OBRAS.

Por la direccion general de obras públicas se ha señalado el día 13 del corriente á la una de su tarde para la subasta de las obras del nuevo puente colgado que debe construirse sobre el Ebro, en Rincon de Soto, como parte de la carretera general que desde Guadalupe por Soria se dirige á la provincia de Navarra. Siendo el período de 23 años el tipo máximo señalado para satisfacer al empresario en pago de las obras la cantidad de 120,000 reales, se advierte que las rebajas que se ofrecen por los licitadores deberán ser de uno ó mas meses completos. La garantía que deberán presentar los licitadores para tomar parte en la subasta, será de 60,000 reales.

La misma direccion ha dispuesto que se declare sin efecto la subasta señalada para el día 30 de enero último de las obras que faltan para la completa conclusion del trozo 7.º de la carretera de Vieh á Ripoll, provincia de Barcelona.

Lo mismo ha dispuesto acerca de la subasta señalada para dicho día 30, de las obras de afirmado de los trozos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.º y 7.º de la misma carretera.

El día 10 del próximo marzo á la una de su tarde se verificará la adjudicacion en segunda subasta pública de las obras de una torre para atalaya del puerto de Santander, bajo la cantidad de 38 065 rs. vn. á que asciende el presupuesto aprobado.

BIBLIOGRAFIA.

MATHEMATICAL tables, intended to facilitate the setting out of curves of railways, road, canals, centres for arching, etc. By J. L. Alexander, Engineering Surveyor. Penny, Lincoln. Inn Fields. 1854. 1 t. 12.º

A MANUAL for practical surveyors. By E. W. Beans. Philadelphia, 1854.

THE PRACTICAL surveyors guide. By A. Duncan. Id. id. Description historique et graphique du Louvre et des Tuileries, par le comte de Clarac. 1 t. 8.º 24 lám. Paris 1852. 15 fr.

DE L'EXPROPRIATION pour cause d'utilité publique, considéré sous le point de vue de l'intérêt des expropriés, par Nourrigat, architecte. 1 t. 4.º Paris. 1853.

ABÉCÉDAIRE ou rudiment d'archéologie (architecture religieuse), par M. de Caumont, fondateur du congrès scientifique de France. 1 t. 8.º 600 grab. Caen.

L'ÉGLISE de Nieder-Haslach et le projet de restauration: par M. E. Baswilwald. 1 f. 8.º Strasburgo. 1853.

LA VOIRS et bains publics gratuits et à prix réduits, par Al. Bourgeois d'Orvannes. 1 t. 8.º Paris. 1854. 3 fr.

L'ARITHMÉTIQUE en une seule leçon, ou tables au moyen desquelles on peut, par l'addition et la soustraction seu-

lement, effectuer avec facilité et promptitude toutes les opérations de l'arithmétique usuelle, par V. Dobelly. 1 t. 8.º Castres. 1854.

L'ACROPOLE d'Athènes, par E. Beulé, ancien élève de l'école d'Athènes. 2 t. 8.º 8 lám. Paris. 1854. 20 fr.

L'ART et l'Archéologie en Hollande, par Alberdingk Thym. 1 t. 4.º Paris. 1854. 2 fr. 25 c.

L'ART et l'Archéologie en Allemagne, par A. Reichensperger. 1 t. 4.º Paris. 1854. 1 fr. 75 c.

BAREME métrique pour le cubage des bois ronds, équarris et méplats, à l'usage des marchands de bois, charpentiers et menuisiers, avec figures, par Toyssédre. 1 t. 12.º Paris. 1854.

DESCRIPTION de l'amphithéâtre de Nismes, par Auguste Pelet. 1 t. 8.º Nismes. 1854.

DETAILS of Gothic Architecture, measured and drawn from existing examples; by James K. Colling, architect. Londres. 1854. 1 t. con 200 lám.

ATLAS pintoresco del ferro-carril del Socmmering, en Austria, por Carlos Genya. Viena. 1854.

SUGGESTIONS for improvements in the sewerage of cities and towns, by Charles F. Moore. Dublin. 1854.

NOTICIAS VARIAS.

Tenemos el sentimiento de anunciar á nuestros lectores la repentina y lamentable muerte del ingeniero jefe de primera clase D. Juan de Mariátegui, acaecida en la madrugada del día 23 del presente de un ataque de apoplejía. Su pérdida ha sido en extremo sensible á sus amigos y compañeros.

Nació este ingeniero el año 1802. En el año 1820 ingresó en la Escuela especial del cuerpo, que empezó entonces su segunda época. Nombrado en 1823 para formar parte de la comision que habia de reconocer y trazar el canal de Castilla, tuvo lugar en esta época el cambio de gobierno, y este cerró la Escuela referida, dejando sin colocacion á los individuos que á ella pertenecieron.

Desde esta época auxilió en varios trabajos á su padre D. Francisco Javier Mariátegui, arquitecto mayor que fué de la Villa, hasta que en 1830 fué agregado á la comision nombrada para la conduccion de aguas al Escorial, y luego para la de division territorial.

En 1835 recibió el nombramiento de ayudante tercero del cuerpo de caminos, canales y puertos, siguiendo desde entonces en el servicio de él, con los ascensos de escala, y encargado de las carreteras de los sitios y de Andalucía, hasta que en 1853 fué nombrado jefe del distrito de Madrid, cuyo destino desempeñaba á su fallecimiento.

Han sido nombrados D. Calisto Santa Cruz, ingeniero jefe, y D. José Echegaray, ingeniero segundo, para examinar las obras de la traida de aguas de la fuente de la Reina, y proponer los medios mas convenientes para que á fines del próximo mayo cuente esta capital con el caudal de aguas suficiente para satisfacer las primeras necesidades.

Tenemos entendido que el ingeniero D. José Bellon, que estaba en la empresa del camino de hierro de Sevilla á Cádiz, ha sido dado de alta en el cuerpo y destinado al distrito de Orense.

MADRID.—1854.

Imprenta de Luis García, calle de San Bartolomé, núm. 4.