

DIARIO DE LA MARINA.

PERIÓDICO OFICIAL DEL APOSTADERO DE LA HABANA.

DE OFICIO.

Gobierno, Capitanía General, Superintendencia delegada de Hacienda y la siempre fel. Isla de Cuba.—Secretaría de Gobierno.—Las personas que á su constitución no estén sujetas pueden acudir á la secretaría del dicho gobierno superior, quien dé los órdenes de la tarjeta de recoger los documentos de las renovaciones de los contratos que los han sido concedidos:

J. Juan Menéndez Arango.

Francisco Moreno Morín.

Francisco Llortus.

José María Moly.

Sra. Ománica Ercoreta y compañía.

D. José Alarcón.

Margarita Lefebre.

D. Juan Arango.

D. Martín del Carmen Castro de Araya.

Habana 17 de julio de 1855.—El secretario del gobernador superior civil, Juan Sungay.

Dirección de obras públicas.—Con el fin de que la administración del deposito pueda arrojar oportunamente las relaciones de pagos mensuales que debieren presentar á esta Dirección se previno lo contrario, y á los que los sujetos están sujetos al ramo de constructores que del 3 al 4 de cada mes presenten sus pedidos al secretario del Sr. Administrador los que tengan en su poder para ser incluidos en dichas relaciones, y que reciben seguidamente las cantidades que alcancen, en inteligencia de que los que no lo hicieron dentro de los dos antedichos se lerán á los perjuicios que pueban soportar.

Habana 16 de julio de 1855.—Tomás de Barroa.

Comisión militar.—D. Manuel Martínez, teniente de infantería y uno de los secretarios de la Comisión, mejor ejecutiva permanente de este Isla, ejerciendo sus funciones en el ministerio fiscal del Sr. coronel de caballería D. Pedro Pablo Cruses.

Certificado: Que indudablemente visto y fallado en segundo término por el Consejo de guerra de dicho tribunal en los días desde el octavo al diez y siete de junio próximos pasado en causa de conspiración que fué sentenciada anteriormente contra Dr. Ramón Pinto, D. Juan Cadalso y D. Nicolás Piñelo, y continuada contra los demás iniciados en el propio delito, después de procedidos los trámites de ordenanza, recayó el decreto superior del Escmo. Sr. Capitán General, cuyo tenor es como sigue:

"Habana, octubre de julio de mil ochocientos cinco y cinco.—Vista la sentencia del Consejo de guerra de la Comisión militar fecha y siete de junio próximo pasado y el dictamen del señor magistrado auditor de guerra, visto el consejo de revisión, vengo a aprobar el dictámen del este y condonar á D. Mariano Ramírez á la pena de seis años de prisión, que estinguiría en el de Ciento á D. Benigno Nuñez y al prófugo D. Miguel Cantero á cuatro años de confinamiento en la Península bajo la vigilancia de la autoridad del punto de él, que los destinó el gobierno de S. M.; á D. Alejo Izquierdo Miranda y á D. Francisco Pérez Zúñiga á dos años de igual confinamiento y vigilancia. Declaro absueltos de la instanciá á D. Domingo Gutiér, D. Claudio Faria Chiria, D. José Trujillo, D. Pedro Bonilla, D. José Evaristo Aguilar, D. Juan Bustamante Entenza, al suscrito Dr. D. Vicente de Castro y los prófugos D. José Sanchez Izquierdo, D. José Machado, Dr. D. José de Carrión, D. Manuel Guzman, D. Ramón y D. Manuel Prieto, D. Agustín Lopied, D. Juan O. Burke, D. Ignacio Boile Pérez, D. José Manuel Porma y D. R. Ruiz Baldwin, y libremente absuelto á D. Juan Groning, entendiéndose con calidad de ser oídos los auxentes en el caso de presentarse á ser aprehendidos. Apruebo los sobreseimientos decretados por la Comisión militar en esta causa si perjuicio de si en adelante aparecieren nuevos méritos contra los contendientes en ellos, siendo las costas procesales hasta aquí ocasionadas de cargo de los penados Ramírez, Gómez, D. Alejo Izquierdo, Pérez Zúñiga y Cantero en cuanto á las que fueron pési y para si causadas, con exclusión de las impuestas á los tres reos y juzgados y de las demás, que declaró el oficio, y vuelva el proceso al fiscal para su cumplimiento.—José de la Concha."

Y habiendo sido notificados los acuerdos presentes en esta fecha para su publicación en la Gaceta oficial hoy está por mandado del Sr. fiscal, que firmó igualmente en la placa de la Habana á diez y seis julio de mil ochocientos cinco y cinco.—Pedro P. Cruses.—Manuel Martínez.

Administración del acueducto de Fernando de Nápoles y Zanjón Real.—De orden del Sr. Brigadier Gobernador político y presidente del Estado, Ayuntamiento quedará cortado el agua de la Zanjón Real todos los viernes y sábados de cada semana para atender á la limpieza y reparación de su cauce, empezando los días 20 y 21 del corriente julio. Lo que no avisa al público para su conocimiento y fi fin de los suministros puedan proveerse con anticipación del agua necesaria. Habana y julio 16 de 1855.—El administrador, R. Góbel.

Comisión general de justicia y Real Hacienda de la Isla de Cuba.—Para los días 18, 19 y 20 del corriente se ha dispuesto el pago de las pensiones de montepío á las viudas y herederos que difirieron resarcimientos en su capital, lo que no avisa al público para su conocimiento y fi fin de los suministros destinados á esta cifra de mi cargo con las correspondientes justificaciones, a percibir las cantidades que corresponden.

Habana 16 de julio de 1855.—Borrero.

PUERTO DE LA HABANA.

ENTRADAS DE TRAVESAÑA.

Julio 18.—New Castle en 4 días frío, brisa y Edmund, cap. Wehman, ton. 517, concurran al vapor.

A puesta del sol quedaran barcos y vaporistas berazantes.

SALIDAS.

Para la mar transatlántica, 5 días y media comandante el teniente de navío D. Francisco A. Méndez.

Bata Florida, brig. eng. Noguera, cap. Fadó, por dos S. C. Bata Florida y comp.

Para Grecia, fr. gral. Roi de Pique, cap. M. M. por los Sres. Moreno y C. Bata.

Para Nápoles, fr. gral. Carduzano, cap. Widman, 1000 ton. 1000.

Para Lisboa fr. gral. J. J. Spencer, cap. Longdon, por los Sres. Cabral y H.

Para Cádiz, fr. gral. R. B. Parker, cap. Watson, por los Sres. Dr. Drake y H.

Para Santa Cruz de Tenerife, cap. Fernando, por los Sres. Dr. Frederick Hill, fr. gral. Ing. Ellen, cap. Hudson, por los Sres. Stew. y R. H.

ENTRADAS DE CABOTAJE.

De Remond gel. Veracruzana, pat. Gonzalez, con 2 millares de tabaco, 600 cajas de azúcar.

De Remond gel. Veracruzana, pat. Gonzalez, con 2 millares de tabaco, 600 cajas de azúcar.

EL SIGLO.

Detalle de sacarras y cables de lata para alejados particulares á precios inferiores. (Calle del Rosario número 65, puerta de San Juan de Dios).

ALQUILERES POR HORAS.

TABA.—Cerrajería con caja.

Por un cuarto de primera con arco y llave correspondientes á cada hora entre los 6 de la mañana y las 10 de la noche, y cada cuarto hora entre las 10 de la noche y las 2 de la mañana.

Por cada hora más tarde, la devolución del mismo en el establecimiento.

Por cada hora de trabajo, 10 centavos.

Por cada hora de escucha hasta la devolución.

Por cada hora de trabajo, 10 centavos.

Por cada hora de escucha, 10 centavos.

Detalles de sacarras y cables de lata para alejados particulares á precios inferiores.

NOTAS.

Primero.—Se facilitará pago á los hermanos Jarras de la plaza de la Habana, para el servicio de la construcción.

Segundo.—El pago de los sueldos se hará adelantado por las tres primeras horas, ó por las personas que se comprometan desde luego el carraje y el servicio de la diligencia, lo cual dará una prima de 10 centavos á la hora á que el carraje sea tomado.

Terceiro.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la hora del tren, para tales, báñales, ó cualquier otro medio especial á horas extraordinarias se facilitarán carrajes á precios inferiores.

Cuarto.—Para conducir pasajeros el ferro-carri ó diligencias á la

MARZO, junio.....	16	NOVIEMBRE, junio.....	5
ABRIL, junio.....	16	AGOSTO, junio.....	5
MAYO, junio.....	12	SEPTIEMBRE, junio.....	15
JUNIO, junio.....	21	OCTUBRE, junio.....	15
JULIO, junio.....	21	DECEMBER, junio.....	15

Todo el movimiento político interior de la vecina república continúa cifrado en los preparativos para la próxima campaña parlamentaria, que poco a poco se va viendo encima, y donde habrá de fijarse las cuestiones que sirvan de testo a la gran contienda electoral de 1856. En este concepto es como principalmente los actos y las opiniones de los *know-nothings* ocupan aun el primer puesto en las cavilaciones generales, pues de día en día se desvanece las probabilidad de verle conservar su actitud independiente como partido triunfante y moderador que imponiendo al Norte y al Sur sus mandatos empuje por nuevo rumbo la fervorosa movilidad que á las ideas democráticas distingue.

Si la escisión del gran consejo convocado en Filadelfia fué ya un síntoma cañón decisivo de la disolución, 6 sea del fraccionamiento de la nueva secta, el acuerdo dictado con inmensa mayoría de votos por la asamblea provincial de Pensilvania viene á poner la resolución fuera ya de toda duda. También Connecticut ha rechazado el programa de la combinación apelada *nacional* y la persistido en exigir la renovación del compromiso de Misuri, pero en dicho estado, parte integrante de la Nueva-Inglaterra y profundamente imbuido en sus doctrinas, sentimientos y preocupaciones, seguidamente resolución nada ofreció de imprevisto. En Pensilvania las circunstancias varían enteramente de género. Es un estado de tendencias visiblemente demócratas, pues también en las filas de este partido hicieron los *know-nothings* no pocos reclutas; es un estado industrial y por lo tanto de sentimientos más bien conservadores; es un estado donde el elemento de la población extranjera se hace en extremo sentir y debilita el dominio de las viejas tradiciones puritanas; es un estado en fin donde la doctrina abolicionista había cundido escasamente en apariencia. Su deserción de la causa de Nebraska manifiesta que el Norte está irrevocablemente perdida para los sistemas de prudente conciliación. El níquel de un nuevo partido nacional apoyado en los estados medios (*the middle states*) se deshizo antes de haber siquiera engrajado. La tentativa semi-mercantil, semi-anti-stewardista de los *know-nothings* neo-yorkinos carece ya de toda condición de vida y sus autores reducidos al aislamiento, no solo se verán convencidos de impotencia sino abrumados por el malo resultado. Lejos de imponerse como dictadores habrán de pasarse con armas y bagajes á cualquiera de las viejas fracciones que se digne admitirlos por aliados.

Esta situación unida á la derrota terrible que en Virginia experimentaron los *know-nothings* ponen al fin al temible poderío de la nueva secta. Sus doctrinas *americanas* serán un nuevo elemento que se añade á las combinaciones políticas, pero divididos como lo están en la cuestión primordial del momento su triunfo en las elecciones presidenciales se convierte en un imposible absoluto. Así vienen de un golpe á tierra la candidatura *in pectoris* de Mr. Fillmore, tan justa y razonable como inversimil, y la candidatura burlesca de George Law, en que el *Herald* aparenta insistir, pero ya con sus puntas y ribetes de ironía y salvo á reírse él mismo después de una broma que al prolongarse va perdiendo su chiste.

En esta nueva faz de los negocios públicos quien saldrá probablemente ganancioso por el pronto será el antiguo partido demócrata. Apoyándose en el Sur, punto menos que compacto, y aprovechando la confusión que en el Norte prevalece, sostendrá su terreno en el Senado, recobrará quizás la mayoría en el próximo Congreso y nombrará el sucesor de Mr. Pierce si su reelección no pareciera oportuna. Pero esta victoria puede á la larga resultar muy cara. Desde luego removida la pantalá de los *know-nothings* las reverberas del Congreso en su vecina legislatura recaerán sobre el tema de la esclavitud y serán probablemente de una acritud extrema. En seguida todas las fracciones vencedoras ó descontentas darán un paso mas hacia su avencencia por aquello de que las coaliciones se forman muy fácilmente entre las minorías parciales, sirviéndole al efecto de bandera lo que sobre servir los intereses de la sección, septentrional halaga su orgullo y aviva sus pasiones. Entonces llegarán á versarse constituidos dos grandes partidos hostiles, uno del Sur y otro del Norte, cuya arrebatado mutuo pondrá á prueba la estabilidad de las instituciones.

existentes sin que por ello auguremos que habrá de subvenir al peso. Sin embargo el peligro es grave y todos ya casi á una lo consideran inminentemente mientras lo que más asusta á los hombres observadores es la apatía de las masas ante semejante perspectiva. Del entusiasmo nacional despiertado en 1850 opinan los escritores conservadores de mas nota que no se observan ni aun tanto cuando la crisis no se anuncie ahora como menos grave.

La estadística azucareera de los Estados Unidos, que son al fin y postre el primer mercado consumidor para nuestros frutos sirve de complemento á las noticias del movimiento corriente insertas en nuestra sección mercantil. Por lo tanto vamos á proseguir nuestros trabajos sobre esta materia para que cuantos datos afecten los intereses del comercio y la agricultura de Cuba estén al alcance de la mayoría del público.

Las importaciones de este fruto efectuadas en el puerto de Nueva-York durante el primer semestre del corriente año ascienden á las cantidades siguientes:

Procedencias.	Bocoyes.	Cajas.	Sacos.
Del extranjero.....	115,763	68,582	42,151
De cabotaje.....	69,489	705	12,900
Total.....	185,252	69,287	55,051
Id. en 1854.....	180,745	40,660	67,699

Estos guarismos acusan desde luego una subida inaudible en las entradas, pues la baja de unos 12,500 sacos no entraña, pero asomo compensar el aumento de 4,500 bocoyes y 28,500 cajas. Además media otra circunstancia no desatendible. En 1854 los bocoyes recibidos del estranjero no excedían de 90,739, dejando otros 90,000 para la importación del cabotaje á consecuencia de la gran zafra obtenida en Luisiana. Ahora como nuestros bocoyes son por lo general de mucho mas peso el aumento de unos 25,000 indica bastante mayor cantidad de fruto introducido en la plaza. Dejando sin embargo por ahora á un lado este cálculo completaremos nuestras noticias con una relación de las re-exportaciones efectuadas en igual período de los últimos dos años, las que por venir en notable baja contribuyen á aumentar las cantidades destinadas á aquel mercado:

Exportación por Nueva-York del 1º de enero al 30 de junio.

Eurases.	1854	1855
Bocoyes, masecabado.....	8,837	742
Cajas, Habana.....	7,361	11,451
Sacos, Manila y Brasil.....	56,357	2,791
Refino, quintales.....	9,106	6,732

En vista de estos datos deberíamos suponer una subida en las existencias, cual en realidad aparece del adjunto estado con relación al año próximamente pasado, pero no respecto al anterior, que también se comprende en nuestras noticias, sacadas según costumbre del acreditado periódico mercantil el *N. Y. Shipping List*:

Eurases.	1853	1854	1855
Cuba, bocoyes.....	33,712	15,636	29,252
Nueva-Orleans, id.....	6,864	12,683	6,692
Puerto-Rico, id.....	7,647	3,528	3,941
Santa Cruz, id.....	232	158	192
Tejas, id.....	237	160	565

Total bocoyes... 48,692 31,965 40,647
Cajas, Habana..... 19,816 10,619 12,562
Sacos, Manila y Brasil..... S.418 9,800 000

Este exceso no es propio para inspirar el menor recelo de una aglomeración cuantiosa de existencias, sobre todo si se atiende á que las relaciones de Nueva-Orleans se hallan agotadas, y fué el adelanto de nuestra propia zafra la que contribuyó á acelerar su envío á los mercados consumidores. Las existencias no pasan de representar las necesidades del consumo, por seis semanas encasadas aun cuando la mejoría de la situación económica no venga á darle nuevo impulso. Además los mercados subalternos de los Estados Unidos se hallan también bastante desprovistos de fruto, como lo anuncia la relación que ayer hicimos respecto á Baltimore, y como también lo confirma el adjunto estado comparativo de la plaza de Boston:

Existencias de azúcar en 1º de julio.

Eurases.	1853	1854	1855
Oscuro de Cuba, cajas.....	15,937	11,726	9,402
Blanco de id., id.....	1,000	709	335
Masecabado, bocoyes.....	5,078	2,420	2,137
Manila, sacos.....	000	15,140	000

El puerto de Mazatlán en la costa mexicana del Pacífico fue teatro el 1º de junio de una tempestad espantosa. Se perdieron seis barcos con casi todo su cargamento y perecieron 27 individuos. Acerca de estas desgracias se nos ha favorecido con los siguientes datos:

Mazatlán, junio 4 de 1855.

Hallábanse fondeados en la bahía, si no puede llamarla de este puerto, la fragata inglesa *Benjamin Elkin* con 600 y pico de quintales de hierro, resto del cargamento que había traído consignado á D. Jo-

punto en Nueva-York, y cuando se halló en la bahía de Mazatlán se le ordenó que se acercara al muelle para cargar con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*, que venía de San Francisco con 100 toneladas de carbón.

Algunos días más tarde se halló en la bahía de Mazatlán el vapor *W. H. Miller*,

