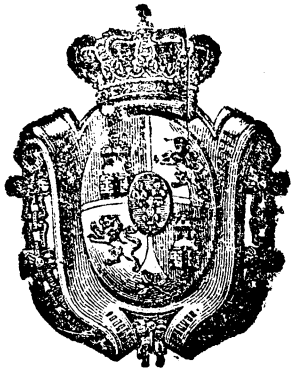


SALE TODOS LOS DIAS,
Y SE SUSCRIBE EN MADRID
EN EL DESPACHO DE LA IMPRENTA NACIONAL,
Y EN LAS PROVINCIAS
EN TODAS LAS ADMINISTRACIONES DE CORREOS.



PRECIOS DE SUSCRIPCION.

	Año.	Medio.	Tres meses.	Un mes.
Para Madrid.....	260	150	65	22
Para el Reino.....	560	180	90	
Para Canarias é Islas Baleares.	400	200	100	
Para Indias.....	440	220	110	

GACETA DE MADRID.

N.º 1750.

JUEVES 29 DE AGOSTO DE 1839.

DIEZ CUARTOS.

PARTE OFICIAL.

S. M. la REINA, su augusta Madre la REINA GOBERNADORA y la Serma. Sra. Infanta Doña María Luisa Fernanda, continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

REALES DECRETOS.

Como Reina Gobernadora, á nombre de mi augusta Hija la Reina Doña Isabel II, y en conformidad con el artículo 15 de la Constitución, oído el Consejo de Ministros, he tenido á bien nombrar Senadores: por la provincia de Córdoba á D. José Espinosa de los Monteros, y por la de Orense á D. José María Alvarez Pestaña, reelegidos por las mismas: por la de Alava á D. Iñigo Ortés de Velasco, en reemplazo de D. Fausto de Otazu, y por la de Burgos á D. Joaquín Francisco Campuzano, en reemplazo del marqués de Falces. Tendréislo entendido, y lo comunicareis á quien corresponda para los efectos convenientes á su cumplimiento. =Esta rubricado de la Real mano.= En Palacio á 28 de Agosto de 1839. =A D. Evaristo Perez de Castro, Presidente del Consejo de Ministros.

Como Regente y Gobernadora, á nombre de mi augusta Hija la Reina Doña Isabel II, y en conformidad con el artículo 15 de la Constitución, oído el Consejo de Ministros, he tenido á bien nombrar Senador por la provincia de Pontevedra á D. Pio Pita Pizarro, reelegido por la misma. Tendréislo entendido, y lo comunicareis á quien corresponda para los efectos convenientes á su cumplimiento. =Esta rubricado de la Real mano.= En Palacio á 28 de Agosto de 1839. =A D. Evaristo Perez de Castro, Presidente del Consejo de Ministros.

S. M. la Reina Gobernadora ha tenido á bien acceder á la permuta solicitada de sus respectivas plazas por D. Jorge Gisbert, ministro de la audiencia de Zaragoza, y D. Manuel María Jurado y Fernandez, fiscal de la de Albacete, conservándole á Gisbert el carácter de magistrado.

Igualmente se ha dignado conceder á D. José Bardaji, juez de Viella, y á D. Joaquin Sostres, que lo es de Solsona, la permuta que han solicitado de sus respectivas judicaturas.

Para el juzgado de primera instancia de Lérida, vacante por haber sido colocado en el de Calahorra D. Antonio Arteaga, se ha servido nombrar S. M. á D. Mariano Gayan, juez de Borja: para este partido á D. Antonio Ochoteco, juez cesante de Tarazona: para el de Pina, en la provincia de Zaragoza, vacante por haber sido asesinado por los facciosos Don Joaquin Abella, á D. Rafael Justo y Peira, que desempeña el de Albarracin, accediendo á su solicitud: para la judicatura de Albarracin á D. Francisco Pezoa y Penen, juez de Manzanares: para esta vacante á D. Carlos Perez de Valverde, que sirve el juzgado de Getafe; y para este á D. José Fernandez Alarcon, que lo ha servido anteriormente.

Tambien ha venido S. M. en nombrar, á propuesta de las respectivas audiencias, para la promotoria fiscal del juzgado de Tamarite de Litera, de nueva creacion, en la provincia de Huesca, á D. Andres Puch: para la de Entrambasaguas, en la provincia de Santander, á D. Nicolas Hazas y Gomez; y para la de Montefrio, en la provincia de Granada, á D. Nicolas Enciso y Suarez, cuyos sugetos reúnen los requisitos prevenidos en la circular de 29 de Diciembre último, y ademas se hallan sirviendo en comision dichas promotorias.

PARTE RECIBIDO EN LA SECRETARIA DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE LA GUERRA.

Comandancia general de la provincia de Alava. =E. M. = Excmo. Sr.: El Excmo. Sr. duque de la Victoria con las tropas de su inmediato mando y algunos batallones de la 4.ª division ha continuado ayer sus operaciones desde Durango, dirigiéndose sobre Vergara y Mondragon, en cuyos puntos habia reunido el enemigo la mayor parte de sus fuerzas, teniendo ademas desde Salinas de Leniz á este último cinco batallones de corta fuerza con dos escuadrones y unos 50 paisanos armados. En las inmediaciones del castillo de Guevara han dejado igualmente cuatro compañías del tercer batallon de Alava con el escuadron titulado Húsares de Arlaban, cuyas últimas fuerzas

están en continuo movimiento, sin fijarse ni aun de noche en ningun punto.

Lo que tengo el honor de participar á V. E. para su conocimiento, y por si tiene á bien elevarlo á noticia de S. M. Dios guarde á V. E. muchos años. Vitoria 26 de Agosto de 1839. = Excmo. Sr. = Gregorio Piquero Argüelles. = Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra.

PARTE NO OFICIAL.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

FRANCIA.

Burdeos 22 de Agosto.

El duque de Orleans ha regresado á Burdeos á las diez. S. A. R. saldrá mañana temprano para la Teste. Durante la ausencia del príncipe la duquesa de Orleans visitará la sala de asilo del camino del Sablonat, el de la calle Lulkaer y la escuela de enseñanza mútua dirigida por Madama Lousier.

A las seis asistirá á ver botar al agua un buque, al cual se ha dignado dar su nombre.

Por la tarde S. A. R. honrará con su presencia la representacion de la ópera *L'Élixir de Amore*, ejecutada por la tropa italiana.

Ayer á las ocho de la mañana, y cuando S. A. R. el duque de Orleans iba á salir para Lisboa, se trasladó al jardin público para pasar revista al 21 de ligeros. Despues de algunas maniobras dirigidas en un principio por el coronel, y mandadas en seguida por el Príncipe, S. A. R. dirigió á los oficiales y soldados la palabra con la bondad que le es característica.

Una indisposicion, sin duda producida por el cansancio, ha impedido á la duquesa de Orleans acompañar á Lisboa al Príncipe Real su esposo.

S. A. R. salió unos cortos instantes por la mañana acompañada del corregidor de Burdeos, de Mr. Mathieu, primer adjunto, y de Mr. F. Levoy, secretario general de la Prefectura.

Durante este corto paseo, y despues de haber visitado S. A. R. la catedral de S. Andres, donde fue recibida por Monseñor el arzobispo, se trasladó al hospicio de expositos, á cuya puerta se encontraban MM. Sarget, Duprat y Wurtemberg, administradores de hospicios; Pelanque, secretario de la administracion, y los médicos de la casa. S. A. R. recorrió las diversas partes del edificio, y felicitó á los administradores por el orden y aseo que reinaba en todas las dependencias del edificio.

Por todas partes ha dejado S. A. R. señales de su munificencia, y recibido numerosos testimonios de simpatía de la poblacion bordelesa.

S. A. R. salió á paseo á las dos, y volvió á su alojamiento á las cuatro.

MM. Pellepont, Roullet, Sers, D. Solmston, de Lasalle, el corregidor, Mr. Mathieu, el secretario general de la prefectura y el conde de Montesquieu, caballero de honor de la Reina, han tenido la honra de comer con su S. A. R.

Sabemos por buen conducto que en el baile con que se ha obsequiado á SS. AA. RR. la duquesa de Orleans designó á Mr. de Wurtemberg, como Diputado y Presidente de la Cámara de Comercio, para que bailase con ella la segunda contradanza. Llegado el momento, se buscó inútilmente á M. Wurtemberg, quien, ignorante del honor que le estaba reservado, se presentó en el baile bastante tarde.

Hemos dicho equivocadamente que madama la duquesa de Orleans no habia salido antes de ayer, siendo así que visitó en compañía de su esposo el pequeño seminario, la iglesia de Santa Cruz y la de San Miguel.

NOTICIAS NACIONALES.

Lorca 24 de Agosto.

ACTA DE LOS EXAMENES DADOS POR D. TRINIDAD SIMON.

Estando en la iglesia parroquial de Santiago de esta M. N. y M. L. ciudad de Lorca en la mañana de hoy 12 de Julio de 1839, por ante mí el escribano público D. Manuel Jara,

secretario de su ilustre ayuntamiento constitucional, se reunieron en ella, á fin de celebrar los certámenes públicos ofrecidos de los alumnos de la escuela de primeras letras de D. Trinidad Simon, maestro titular de esta ciudad, director de la escuela normal y examinador del método analítico de D. José Mariano Vallejo, los Sres. D. Pedro Eytier, alcalde primero constitucional y presidente de dicho ilustre ayuntamiento; D. Martin José de Blaya, D. Jacinto Belda, D. Antonio de Zafra, D. Francisco Sastre, D. Nicolas Faure, D. Fernando de Mora y Gonzalez, regidores; y D. Joaquin Roman Mercader, procurador síndico primero; y los censores nombrados al efecto los Sres. D. Domingo Sardin y Pinto, abad de la insigne iglesia colegial de S. Patricio de esta dicha ciudad; D. Domingo Martinez Carcelero, cañonigo de la misma; D. Juan Gonzalez Barceló, cura párroco de esta de Santiago; y D. Luis Rodriguez, de esta vecindad; se dió principio al acto anunciado, y habiendo sido examinados los alumnos presentados sobre la ortografía, caligrafía, aritmética, principios de geometría, gramática castellana, doctrina cristiana y catecismo político, fueron interrogados, contestando con la mayor prontitud y despejo, no solo en la parte teórica de las materias referidas, sino en la práctica, mereciendo todos ellos una general aceptacion de esta ilustre municipalidad, Sres. censores y personas concurrentes, y mas señaladamente los que se expresarán. Los de primera clase: Alfonso Martinez Moren, Cándido Faure, Pedro Bonneval, Pedro Ballesteros, José Gomez, y Juan Mariano Poyatos. Los de la segunda: Felipe Cachá, Diego Melgarejo, José Angel Ayala, Ginés Bayonas, Antonio Mena, y Juan José Meca; y los de la tercera, Cristobal Sicilia, Juan Sicilia, Pedro Sicilia, Antonio Garre, Juan Bautista Garre, Alfonso Campoy, Domingo Alvarracin, Alfonso Jimenez, y José Piotor. Concluido el acto en cuanto á la parte del examen, todos los señores concurrentes acordaron premiar el singular mérito y aplicacion de estos tiernos niños con unas condecoraciones, que al paso que sirve de estímulo á los demas, fuese satisfactoria para los agraciados; y previa la correspondiente censura, que merecieron de sobresalientes cada uno en su respectiva clase, fueron condecorados por el Sr. presidente del modo siguiente: Los de primera clase, colocándoles en el pecho unas medallas de plata con el lema en el anverso "La ciudad de Lorca á la aplicacion y mérito", y en el reverso, "Doce de Julio de 1839", pendientes de una cinta azul: los de segunda clase con la misma medalla y cinta encarnada; y los de tercera con solo una cinta verde con el sello y armas de esta ciudad, y con el lema "A la aplicacion." Lo cual mandaron dichos señores se acreditase así en este acta, y que en ella se hiciese mencion honorífica del referido D. Trinidad Simon, tributándole al propio tiempo las mas expresivas gracias por su particular esmero en la educacion de estos jóvenes, tanto en las materias morales, como en las políticas; estando este ilustre ayuntamiento constitucional, censores y demas personas que han concurrido á este acto muy satisfechas del método que para la enseñanza tiene adoptado, digno del mayor elogio por sus tareas y relevantes prendas de que se halla adornado; circunstancias todas que lo colocan en un grado de aprecio nada comun, esperando la municipalidad continuará en adelante educando á estos tiernos niños y demas que le sean confiados con el celo, aplicacion y maestría de que ha dado pruebas tan positivas. Asimismo acordaron dichos señores se le libre la certificacion de este acta que pidiese, no solo el mencionado maestro, sino asimismo á los niños premiados, si las exigiesen sus padres ó tutores. Con lo cual se concluyó este acto, que firman los señores concurrentes, concejales, censores; de que doy fe.

MADRID 28 DE AGOSTO.

DE LA VERSIFICACION CASTELLANA.

ARTICULO III.

Es muy difícil designar cuál es la esencia de la versificación considerada en general, de modo que pueda convenir á las de todos los idiomas. Para hacer una analisis completa, y que diese resultados satisfactorios en esta materia, seria menester conocer todas las lenguas, y reunir los conocimientos del músico y del poeta. Pero una observacion nos ahorrará mucha parte de este trabajo; y es que la prosa, por mas armoniosa que sea, siempre se distingue del verso, porque no esta sujeta á fija medida. El nombre de metro que se dió en griego y en latin, y aun se da en las lenguas modernas, al idioma de la poesia, y la igualdad del canto á que está sometido, prueba suficientemente que su carácter esencial es la facilidad de ser medido.

En nuestras lenguas europeas se hace esta medicion por medio del número de sílabas y de los acentos. El nú.

mero de sílabas no debe ser tan corto que repita al oído el mismo metro con demasiada frecuencia, ni tan grande que haga imposible el discernimiento de los versos. Podemos decir que en castellano no hay versos de una, dos, ni tres sílabas.

En efecto, aunque hay palabras acentuadas de una sílaba en nuestra lengua, parece imposible hacerlas versos, y ningún poeta lo ha emprendido. Obsérvese, que aunque se procurase formar con ellas una estanza, como esta:

Fe,
Paz
Tu
Das,

no serían estos versos de una sílaba, sino de dos; porque en nuestra versificación toda sílaba final de verso en palabra aguda equivale, como ya hemos dicho, á dos sílabas.

Los de dos sílabas apenas pudieran seguirse unos á otros sin que pareciesen de cuatro, como estos:

Penas
graves
sufres,
hombre:
penas
graves
sufro
yo

Las palabras de una ó de dos sílabas no han figurado en la versificación castellana, sino en los ecos, especie de juego de mal gusto, del cual vemos ejemplos en Calderón, en Lope y hasta en Baltasar de Alcazar. El poeta pregunta, el eco responde, y á veces las respuestas de este reunidas forman sentido completo.

Tampoco conocemos, sino en este caso, versos de tres sílabas, que nos parecerían hemistiquios de uno de seis, como estos:

Alabas
alegre,
gilguero
veloz,
al alba
que nace
primicia
del sol.

Estos ocho versos de tres sílabas son visiblemente cuatro de seis.

Lo mismo podríamos decir del verso de cuatro sílabas con respecto al de ocho: pero aquel ya existe por sí solo en las coplas de pie quebrado, ya grave, ya agudo.

Como se pasa la vida,
como se viene la muerte
tan callando.
Cualquiera tiempo pasado
es mejor.

Produce buen efecto después del octosílabo por ser su parte alicvota. Podemos decir pues que el tetrasílabo es el metro castellano de menor número de sílabas.

Hay versos de 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 sílabas. Mas allá no hay metros: pues el de 12 se compone necesariamente de dos de 6, y el de 14 de dos de 7. Nadie, que nosotros sepamos, ha usado ni aun examinado el de 13. Parece que este es el término desde el cual en adelante no puede ya el oído percibir la medición del verso. No ignoramos que el árabe tiene versos de 16 sílabas, y el francés de 14; pero estos suenan como dos de 7, y aquellos como dos de 8. Los latinos los tenían de mas sílabas, pues el hexámetro podía llegar hasta 17, y este de Horacio,

Solvitur acris hyems grata vice veris et Favoni

tiene también 17. Pero los latinos no valuaban sus versos por sílabas, sino por pies.

El verso de cinco sílabas y el de seis son por su brevedad propios para la endecha ó canto dolorido y triste.

Sienta muy bien el pentasílabo después del endecasílabo sáfico, cuyo quebrado es; pero ¿por qué en este caso ha de ser adónico, esto es, ha de tener acentuada la primera? Busquen los inteligentes en música la razón filosófica de esta anomalía, mientras nosotros la atribuimos á la costumbre introducida por los que están habituados á las estrofas sáficas de los latinos. Porque este es un principio que debe tenerse siempre presente en materia de versificación. *No hay que engañar al oído cuando se le ha acostumbrado á una sensación.* Todo lo que la desmienta ó la varíe le desagrada. Pondremos por ejemplo los pies quebrados de cinco sílabas en las coplas de ocho, que desagradan porque el oído espera uno de cuatro; bien que en este caso se puede asignar una razón musical, y es que el de cinco no es quebrado del de ocho.

Los de siete y ocho sílabas son en los que mas brilla la gentileza y gallardía de las musas castellanas. El de siete, compañero frecuentemente del endecasílabo cuyo quebrado es, le auxilia notablemente en la expresión de los sentimientos enérgicos y elevados, sirve para templar su tono, dar pausa á su armonía, y ó bien terminar la estanza con un pensamiento concisamente expresado, ó bien proporcionar desde él un nuevo vuelo de la imaginación.

Generalmente se cree que el verso de ocho sílabas es el hemistiquio del árabe de 16, que los conquistadores de España nos dejaron. Esta opinión es muy probable; pero no explica por qué este metro es común á la poesía francesa y á la italiana. Los que han observado que los hexá-

metros latinos acaban casi todos en versos de ocho sílabas, han dicho que este procedió de los leoninos de la edad media, imitado, aunque con suma dureza, en las primeras poesías de nuestro idioma. En el poema del *Cid* se encuentran estos versos:

De los sos oios tan fuerte mientras lorando
E sin falcones e sin adtores mudados
y otros muchos de esta medida.

Entre estas dos opiniones puede adoptarse la que mas acomode á cada lector: nosotros nos inclinamos mas á la segunda, porque explica mejor la generalidad de este metro en la Europa. No puede el verso de ocho sílabas traer su origen del griego, donde se encuentran algunos de esta medida, porque los latinos, que son los que debieran habérselo transmitido, no lo adoptaron.

El verso de nueve sílabas es rarísimo en español, y muy difícil de construir. En la poesía francesa es por el contrario muy común: mas no conocemos ninguna composición castellana hecha en él, sino tal cual verso intercalado con otros metros. Sin embargo, como quebrado del sáfico pudiera reunirse, así como el de siete sílabas al endecasílabo propio. Los siguientes versos, traducidos de iguales metros franceses,

Verde enramada, tu frondoso abrigo
oculte al prado mi dolor:
sé de mi llanto eterno y fiel testigo:
pues que lo fuiste de mi amor.

no suenan tan mal, que deba desesperarse de hacer uso de los versos de nueve sílabas en combinación con los sáficos.

Los versos de diez sílabas, como estos:

A mi dueño le he dado la mano:
Parte pues, dulce bien de mi vida,

tiene particularidad de no hacer el hemistiquio en el medio, á pesar de que es par el número de sílabas. Los italianos lo usan mucho en los compases rápidos de las cabañinas.

Nada diremos del endecasílabo, porque hemos hablado largamente de él en los dos artículos anteriores.—A. L. (*El Tiempo.*)

ORIGEN, PROGRESO Y ESTADO ACTUAL

DE LA CONSTRUCCION DE PUENTES SUSPENDIDOS.

No nos proponemos investigar aquí el origen ni elementos de los puentes primitivos. Estas obras eran considerables á proporción del mayor conocimiento de aquella parte muy principal de arquitectura distinguida por el nombre de arco, y esta es la causa de la diferencia entre los griegos y romanos con respecto á la fábrica de sus puentes. Aquellos llevaron la arquitectura de templos á un grado de perfección que ninguna otra nación ha podido igualarles; pero no parece que conocieran ó apreciaran el mérito de los arcos ni la hermosura de las cúpulas, en lo que sobresalieron los romanos, y después los árabes. El puente de Alcántara, que hemos mencionado antes, el acueducto de Segovia presentan todavía en España una prueba isigne de la habilidad romana; y el puente de Córdoba muestra que los moros de España no les eran inferiores en esta especie de construcción. La estabilidad y magnificencia son las cualidades mas sobresalientes de los arquitectos antiguos; pero los modernos les han excedido en la expansión de los arcos, como hemos mostrado en otros números, á los que referimos á nuestros lectores para contraernos á los puentes suspendidos.

Es preciso convenir en que la idea de construir puentes suspendidos en Europa ha sido tomada de los indios del Perú, pues aunque en algunos países de las Indias Orientales han existido desde tiempo inmemorial, no ha sido conocido á los europeos hasta medio siglo á esta parte, mientras que los del Perú hace tres siglos que fueron descritos por los españoles. Algunos autores han pretendido que habia esta fábrica de puentes en Europa, porque Scamozzi los menciona en su obra sobre los Arcos en 1615, pero sin determinar su estructura, como hizo Bernouilli mucho después. Es muy natural que entre los italianos que fueron al Perú como misioneros, durante la dominación de España en Nápoles y Sicilia, alguno de ellos lo comunicó á Scamozzi tan vagamente, que no se atrevió este á describirlos, como hizo Bernouilli con mejor información. El origen pues de los puentes suspendidos es sin duda peruano, é inventado por el cuarto Inca Mayta-Capac, como averiguó D. Antonio Ulloa. "Intentando Mayta-Capac," dice este viajero, "ensanchar su imperio por el occidente, y siendo preciso para ello atravesar el gran río Apurimac, mandó que se hiciese una puente fabricada de bejuco tejidos en trenzas, de suerte que toda ella se mantuviese en el aire. Es esta la mayor de todo aquel reino, pues tiene de largo mas de 200 pasos, y algo mas de dos varas de ancho. Compóase de cinco maromas, cada una mas gruesa que el cuerpo de un hombre: pasan sobre ella las récuas cargadas, y con el cuidado que se tiene en repararla anualmente ha permanecido desde entonces. La invención de esta obra admiró tanto á los indios, que muchas naciones que se hallaban dispuestas á hacer guerra y defenderse, persuadidos á que solo siendo hijo del sol podía haber ideado una cosa tan ingeniosa, desistieron de ello, y se le entregaron luego." De este pasaje se deduce no solo que los puentes suspendidos fueron invención de un Inca, mas que eran de unas dimensiones superiores á todas las obras de la misma especie que se han visto en el Asia, y no tan insignificantes como los han representado algunos viajeros. Es verdad que hay algunos pequeños y de algun peligro, así como hay tarabitas; pero esto dependía de no haber necesidad de otros mayores para pasar ejércitos como por el de Apurimac.

Nosotros no hemos visto puentes de esta especie sino el del Maipó, como 50 varas de largo y 25 de alto. Se compone de seis cables, y el piso es de pedazos delgados de madera bien atados con guascas, como llaman allí á las tiras de cuero que sirven de tomaz. No hay duda en que por la primera vez se extraña mucho la undulación que causan las bestias al pasar por él; y aunque resueltos á pasarlo montados, nos hallamos obli-

gados á hacerlo á pie. Hace mas de 20 años que pasamos al puente de Maipó, por el que posteriormente han pasado grandes cuerpos de tropas, y aun intentaron pasar artillería en 1822; pero el puente columpiaba tanto con el peso del cañón, que los artilleros no podían mantener el equilibrio, y el cañón fue trastornado, librándose de caer al río por haberse enredado la cuerda con las sogas que sirven de parapeto: sin embargo, ninguna cuerda se rompió, ni las cabeceras del puente se alojaron, prueba de su fortaleza; y sacado el cañón á la falda inmediata del monte, efectuó su paso la tropa.

La mayor parte de los puentes suspendidos en la India son como las tarabitas del Perú, llamadas *jehulas* en el Indostan, compuestos de un solo cable con una argolla, de la que se cuelga el pasajero en una canasta, ó sin ella, mientras que otros indios tiran de él con una cuerda hasta llegar á sentar los pies en tierra.

Mencionado brevemente el origen de los puentes suspendidos en Sud América é India, entraremos en el asunto principal de este artículo, á saber, la construcción de puentes fuertes y magníficos suspendidos por cadenas de hierro, como se practica ahora en Europa.

Puentes suspendidos modernos.

Acostumbrados los europeos á los puentes inmóviles de arcos sobre pilares sólidos, no apreciaron las primeras ideas de puentes suspendidos; y cuando la navegación interior tomó un progreso rápido en Inglaterra, el conocimiento proficiente en la arqueología les facilitó echar arcos de prodigiosa expansión para dar paso á los barcos. El grande costo de estas obras y las circunstancias locales en algunos parajes llamaron la atención de los ingenieros ingleses á esta especie de construcción, eligiendo al hierro como el único material para estas obras, no solo por su mayor fortaleza, mas por la abundancia en que se halla y facilidad con que se trabaja en Inglaterra.

Los peruanos habían observado la necesidad de tener varios cables á cada lado de sus puentes suspendidos, no obstante la ligereza de su estructura, á fin de que en caso de romperse una de aquellas amarras, quedasen otras para sostener el camino por algun tiempo hasta reparar el daño causado, convencidos sin duda de que varias cuerdas pequeñas tienen proporcionadamente mas fuerza que una muy grande; los ingenieros europeos tomaron la misma precaución en los puentes suspendidos que intentaban erigir, haciendo varias cadenas de eslabones cortos y delgados. Otra ventaja no poco considerable se deriva de esta práctica; tal es la facilidad con que se puede separar una pieza de otra para la conducción del todo ó reparo de una parte; y sabiéndose por experiencia que el alambre posee una tenacidad superior á toda otra preparación de hierro, han hecho uso de él los franceses para formar las cadenas, componiéndose estas de muchos alambres enroscados.

La experiencia ha mostrado que hay un cierto grado de curvatura en toda cadena ó cable flexible empleado en los puentes suspendidos, la cual contribuye mucho á la estabilidad. El punto mas bajo de la curva del cable ó cadena debe estar suficientemente mas alto que el río ó valle de abajo. Si se intentase disminuir mucho esta curvatura, el peso del material aumentaría la tensión, haciendo perder el poder de suspender; y es cosa bien sabida de todos que es imposible estirar una cuerda de algun largo considerable, y mucho menos una cadena, de modo que venga á estar horizontalmente derecha; ninguna fuerza mecánica podría efectuarlo porque se rompería mucho antes.

La extraordinaria ligereza del bejuco disminuye mucho la curva en los puentes suspendidos del Perú, dejando practicable su paso, pero con materiales de hierro, y aun de cáñamo, sería imposible conseguirlo; y por esto es que basta en la India ó en América sujetar las puntas de las cuerdas á las rocas de los lados ó á pilares levantados; pero en Europa es necesario pasar las cadenas sobre pilares, llevarlas después á tierra, y asegurarlas á alguna obra fuerte, natural ó artificial. Para evitar la presión lateral que destruiría los pilares, es necesario que el peso de la masa suspendida sobre ellos caiga perpendicularmente, esto es, que el ángulo de la cadena sea igual á cada lado del pilar, y en caso de alguna desigualdad, la mayor robustez y forma piramidal debe ser proporcionada á la desigualdad que otras consideraciones inducen adoptar.

Otra consideración en estas obras de hierro es la expansión y contracción del metal, causadas por la variación de la temperatura, particularmente en climas muy cálidos, en los que el hierro se extiende en largor á mediodía una pulgada en cada 50 varas. Esta variación en un puente largo dañaría los pilares si las cadenas que pasan sobre ellos estuvieran aseguradas á ellos; y para evitar esta consecuencia se hace pasar las cadenas sobre rodillos de fricción, los que equilibran aquella variación sin daño alguno de la estructura.

Explicados los principios mas esenciales en la erección de puentes suspendidos, mostraremos ahora su progreso y estado actual de Europa.

El primer puente suspendido en Europa, de que tenemos noticia, fue en Suiza sobre el río Arratis; pero este, como otro hecho después en el condado de York, Inglaterra, sobre el río Tees en 1741, eran tan toscos, que pueden considerarse como inferiores en mucho á los hechos por los Incas en el Perú, componiéndose de trozos de palos unidos unos á otros con argollas de hierro; por tanto no los incluiremos entre los puentes modernos de que vamos á tratar. El primer puente suspendido en tiempos modernos de alguna consecuencia fue en la América del Norte en 1796 sobre una caleta junto á Greenburgh, y su feliz suceso indujo á la construcción de otro sobre el río Merrimack, junto á Newbury Port, de una fuerza y largor bastante considerable, teniendo nada menos de 89 varas de ancho. Se compone de 10 cadenas, tres á cada lado ó cabeza y cuatro en el medio, formando dos caminos, cinco varas de ancho cada uno; las cadenas pasan sobre pilares de suspensión 38 pies de alto, descendiendo en ángulo á pozos de correspondiente profundidad, adonde están firmemente amarradas. Este puente sirve no solo para gente de á pie y cabalgaduras, mas también para toda suerte de carruajes; y sin embargo su extensión, anchura y fortaleza, no costó mas de 270 pesos.

La progresiva prosperidad del puerto de Liverpool iba requiriendo una comunicación directa con la otra banda sobre el río Mersey; pero la navegación de este río hacia necesario que el puente consistiese de solo tres arcos, el de en medio de 365 varas de ancho, con una elevación de 76 pies, lo que no siendo posible hacer en el modo ordinario de albañilería, propuso el

ingeniero Mr. Telford en 1814 construir uno en suspensión; y aunque su propuesta no fue admitida por lo gigantesco del plan, atrajo la atención de todos los ingenieros ingleses á este ramo de su profesión todavía no explorado: las primeras tentativas fueron en puentes de alambres, siendo el primero el que se hizo en 1816 en Galashiels; pero experimentada la insuficiencia de esta especie de construcción, fue abandonada por los ingenieros, adoptando la solidez, como único medio para resistir la tendencia de la vibración producida por el viento ó por los carruajes.

El capitán de marina Mr. Brown, famoso ingeniero por las obras que ha dirigido últimamente, obtuvo en 1818 una patente para hacer eslabones propios para las cadenas usadas en estas obras, unidos unos á otros con planchas interpuestas, pernos y roblones, con los que se han construido todos los puentes y muelles suspendidos erigidos últimamente en Inglaterra. El primero de estos, dirigido por el dicho Mr. Brown en 1819, fue sobre el río Tweed, dos leguas distante de la ciudad de Berwick, cuya distancia entre los puntos de suspensión es 163 varas. Las cadenas principales son doce, pareadas en tres hileras unas sobre otras á cada lado; los eslabones tienen cinco varas de largo cada uno, y enlazados con pernos; pesando cada cadena 100 quintales, y 22 todo el peso suspendido.

Cuando se abrió este puente por la primera vez, se expuso á una prueba de fuerza física tan grande como la mental que debemos suponer sufrió el ingeniero sobre el éxito de su empresa. Mas de 700 espectadores se agolparon de una vez sobre el puente; de modo que, computando el peso de cada uno á 150 libras, cargaron repentinamente sobre las cadenas 1050 quintales, sin sufrir estas la menor injuria. El ingeniero, es verdad, había calculado que podían resistir el peso de 6,800 quintales; pero como no siempre corresponde en la estática el cálculo con la prueba, es fácil imaginar la inquietud del artista durante aquel primer ensayo.

Casi al mismo tiempo que el capitán Brown construía el puente suspendido que acabamos de mencionar, estaba empleado Mr. Telford en la erección del estupendo puente sobre el estrecho de Menai, para facilitar un paso seguro de la costa de Caernarvon á la isla de Anglesea, y mantener la comunicación entre Inglaterra é Irlanda, porque aunque había cinco ó seis barcas de pasaje, muchas veces no se podía pasar la correspondencia, y mucho menos los pasajeros. Erigir un puente en el modo usual de arcos era imposible, por la impracticabilidad de fundar pilares en un brazo de mar; y aun cuando esto se pudiera conseguir, impediría la navegación que es de gran importancia en aquel estrecho. Por estas razones encargó el Gobierno la construcción de un puente suspendido sobre aquel canal á Mr. Telford, ingeniero de la mayor reputación.

Para apreciar justamente el mérito de esta magnífica obra, debemos informar á nuestros lectores que no existe alguna otra de su especie tan estupenda. No había precedente alguno que pudiese servir de regla para vencer las muchas dificultades que necesariamente habían de ocurrir en su construcción; el ingeniero usó en actividad toda la fuerza de sus talentos, y la obra salió perfecta.

La distancia entre los dos grandes pilares, que son el fundamento de la suspensión, es de 200 varas y media castellanas; la elevación del camino sobre el nivel del agua en alta mar es de 111 pies; el ancho es de 10 varas, dividido en dos caminos para carruajes de 12½ pies cada uno, y entre ellos otro para los pasajeros pedestres, cinco pies de ancho.

Las cadenas principales son 16, compuestas de eslabones de cinco barras de hierro fijado, tres varas y media de largo, tres pulgadas y media de ancho, y poco más de una pulgada de grueso. Estos eslabones están encañados por medio de otros eslabones de á media vara de largo, una cuarta de ancho y una pulgada de grueso, y asegurados con dos pernos de tres pulgadas en diámetro, y del peso de 56 libras cada uno, atravesando todas las cinco barras, y con tornillos á los dos lados.

Las cadenas están dispuestas de cuatro en cuatro; un juego á cada lado del camino central para los pedestres, y otro juego á cada orilla exterior de los caminos para el tráfico.

Después de pasar las cadenas por los pilares de suspensión hacia cada lado de la orilla, descienden á tierra, y van dirigidas por tres cañones abiertos en la roca viva, y sujetados al fin de cada uno con barras fornidas, tres varas de largo y media tercia de diámetro, sobre planchas de hierro de un grosor y peso enorme; debiéndose advertir también que la parte de cada cadena que pasa por aquellos cañones es mucho más fornida que el resto á causa de la oxidación á que están expuestas en una situación húmeda, y donde no se pueden pintar á menudo, como sucede con la parte que está á luz.

Cada pilar de suspensión tiene un sillón de hierro fundido sobre su cabeza, sobre los que pasan las cadenas, y los sillones se mueven sobre gruesos rodillos que descansan sobre una plancha de hierro asegurada en el pilar, lo que facilita el juego que requiere el movimiento causado por la variación de temperatura.

Siendo casi imposible hacer 16 cadenas tan poderosas y compuestas de tantas partes separadas de un largo exactamente igual, de modo que puestas en sus lugares cuelguen en una misma línea, se necesitaba usar de algún medio para ajustarlas todas, acortando unas ó alargando otras. Esto se hace por medio de cuatro eslabones en cada cadena, dos á cada lado entre el pilar y la orilla, y otros dos entre los pilares. Los agujeros para los pernos de estos eslabones, en lugar de ser redondos como en los demás, son largos ó rajados, de modo que se puedan meter algunas cuñas de hierro bien ajustadas, si fuere necesario alargar, ó sacar otras en caso de acortar.

Es natural que ocurra á nuestros lectores la dificultad de suspender y extender unas cadenas tan enormes; por lo que sin entrar en una relación menuda de toda la maquinaria, daremos solamente una idea general de las operaciones. Las partes de cadena dentro de los cañones abiertos en la roca fueron formadas uniendo un eslabón al otro desde la plancha donde están aseguradas; y por medio de un andamio desde la boca del cañón hasta el tope de los pilares se fueron uniendo los eslabones, sujetando el último mientras se aseguraba el perno que lo une al otro, hasta pasar la cadena sobre el sillón que corona al pilar. La porción de cadena que atraviesa el canal, y forma el puente propiamente suspendido, fue colocada por medio de una balsa de 150 varas de largo y poco más de dos de ancho; y por medio de un aparejo poderoso y dos cabrestantes en tierra, movido cada uno por 80 hombres, se mantenían suspendidos los eslabones, mientras que dos diestros herreros, metidos

en una especie de cuña suspendida por otro aparejo desde el tope de los pilares, iban asegurando los pernos. Sin embargo tanta maquinaria, todas las medidas y preparaciones fueron tan acertadas, que en hora y media fue eslabonada y extendida la primera cadena en 26 de Mayo 1825, y las otras 15 á diversos tiempos y con la misma facilidad. El camino consiste de dos gruesos de tablonés; el mas bajo tiene tres pulgadas de grueso, está bien asegurado á las barras perpendiculares que bajan de las cadenas, y todo este entablado fue cubierto con fieltro empapado en brea hirviendo; sobre este entablado está el segundo, solo de dos pulgadas de grueso, y asegurado al otro con espigones. En la mitad de cada camino de ruedas hay un tercer entablado, pegado también sobre fieltro y bien clavado.

Completo el puente, se hizo la abertura en 30 de Enero 1826, seis años y medio después de haber sido comenzado; y excepto algunas correcciones hechas para mayor perfección, ha continuado sirviendo sin el mas mínimo accidente, ni aun reparos.

Es necesario ver esta obra estupenda, para estimar el talento del ingeniero que la trazó y ejecutó; y una mera noticia del material y fuerza de este puente suspendido no dejará de dar alguna idea de la obra.

El peso de la porción de las 16 cadenas que hay entre los dos pilares, incluyendo los pernos y demás partes, es 7960 quintales; y el de las barras verticales que suspenden el camino entablado, con los estribos, los tablonés y clavazón 4920, haciendo un total de 12,880 quintales, resultando un tiro ó tensión en cada punto de suspensión equivalente á 220 quintales. El área seccional de las 16 cadenas, siendo 260 pulgadas cuadradas, y dando por las reglas de estática 540 quintales á cada pulgada, podrá el puente mantener 140,400 quintales sin romperse; aunque para dar una permanencia segura á estas obras nunca se les carga sino á razón de 180 quintales por cada pulgada cuadrada, siendo este peso el término de la fuerza del hierro forjado sin estirarse. Así pues el puente suspendido de Menai puede constantemente mantener el peso de 46,800 quintales sin peligro alguno, ni sufrir la menor injuria, pues en este cálculo se deja un sobrante de tensión ó fuerza muy cerca de 24,800 quintales, equivalente á 14,660 quintales de peso colgante. Mas, el área de la plataforma ó entablado del puente entre los dos pilares tiene 16,308 pies cuadrados; dando dos tercias para mantenerse cada persona en pie, podrá contener el puente 8120 hombres tan agolpados como es posible; si suponemos el peso de cada hombre á razón de seis arrobas, todo el peso de estos hombres no excederá de 48,720 arrobas, y por consiguiente 60 quintales menos de lo que puede mantener constantemente el puente sin sufrir daño alguno posible, á lo menos probable.

Puente de Hammersmühl.

Otro puente suspendido, de la mayor elegancia, ha sido últimamente construido en Hammersmith sobre el río Támesis, dos leguas mas arriba de Londres; pero siendo muy bajas ambas orillas en aquel paraje, ha sido necesario hacer dos fuertes cabeceras de albañilería 16 varas de largo, 14 de ancho y cinco de elevación, donde están aseguradas las cadenas. La anchura del río entre las dos cabezas está dividida en tres porciones por medio de dos pilares ó torres de suspensión, erigidas sobre la madre del río, formando así tres pasajes sobre el agua, uno á cada lado de 55 varas, y el de en medio de 145.

La suspensión está mantenida por ocho cadenas, compuestas de eslabones de á tres varas de largo, y tendidas en la misma manera que en el puente de Menai antes descrito. La plataforma está dividida en tres caminos por las barras verticales de suspensión; el central para los carruajes tiene siete varas de ancho, y dos varas cada uno de los lados.

En Paris hay dos puentes suspendidos sobre el río Sena; pero los ingenieros franceses, en lugar de cadenas, han adoptado el plan de hacer cables de alambre enroscados como la fiástica en los cables de marina, convencidos de la superior tenacidad del hierro tirado en hilo, tal que un cable de alambre dos pulgadas de grueso sufrirá la misma tensión que una cadena de hierro con eslabones de doble grosor. Otra diferencia entre los puentes suspendidos en Francia é Inglaterra consiste en que estos, pasando las cadenas sobre los pilares, las extiende diagonalmente para asegurarlas en la parte de tierra, mientras que los otros las dejan caer perpendicularmente dentro de tierra, adonde las sujetan en un lecho proporcionalmente fuerte. Explicaremos estas diferencias en la siguiente descripción del puente suspendido mas largo que se ha construido hasta ahora.

La ciudad de Friburgo está situada á la falda de un monte, formando con el monte opuesto un valle muy profundo, por el que corre el río Sarina.

Siendo grande el tráfico entre Friburgo y Berna al lado opuesto, y el camino anterior de comunicación siendo peligroso en verano é imposible en invierno, fue resuelto erigir un puente suspendido que cruzara el valle, y su ejecución fue confiada al hábil ingeniero francés Mr. Chaley. El lugar escogido para la obra fue la parte mas estrecha del valle junto al pueblo, y teniendo el cerro de enfrente 80 varas de alto mas que el paraje donde está la ciudad, fue necesario hacer un corte por la cumbre para abrir un camino á nivel del puente. La vista de la estructura dará al lector una idea general de la localidad y de la hermosura pintoresca del valle realzada con la graciosa forma de este magnífico puente. Los pilares de suspensión son arcos dóricos como los hacían los romanos, con áticos sencillos encima; y la distancia entre los puntos de suspensión es 316 varas castellanas, ó 116 mayor que la del puente de Menai; la anchura del camino es de 15 varas, y la altura desde la superficie del agua es 61 varas.

Mr. Chaley siguió en esta construcción el plan francés de cables de alambre, cuya forma y construcción describiremos brevemente, para que nuestros lectores puedan juzgar del mérito comparativo entre estos cables de alambre y las cadenas de hierro usadas en Inglaterra.

El alambre usado en estos cables tiene una línea de diámetro, y por repetidos experimentos ha quedado establecido que puede soportar á razón de 1,055 quintales por pulgada cuadrada, doble del poder de una cadena de hierro de igual dimensión. Los cables empleados en este puente son cuatro, dos á cada lado del entablado, componiéndose cada uno de 1,056 alambres unidos en forma cilíndrica muy cerca de cinco pulgadas y media en diámetro, y atados á intervalos con muchas vueltas de otro alambre mas fino. Los dos cables de cada lado están separados junto á los pilares en varios ramales, los que

descansan en hileras sobre los rodillos de fricción en el tope de los pilares, y pasados así á la parte de tierra, vuelven á unir-se todos los ramales en dos cables, hasta llegar al cañón abierto en la roca donde están amarrados del modo siguiente: En cada cabecera del puente hay dos cañones abiertos en la roca en línea oblicua, por donde entran las cuatro porciones de los cables mencionados, y al fin de cada cañón hay un pozo vertical, 17 varas de hondo, con tres cámaras ó nichos profundos á ciertas distancias, bien fortalecidos con tres masas de albañilería sólidas; los cables pasan entouces por agujeros proporcionados, y dando vuelta sobre las cámaras sobre rodillos de fricción, salen por los cañones oblicuos hasta tocar con los cables junto á los pilares, con los que quedan firmemente amarrados con presillas en forma de estribos, asegurados con fuertes pernos y cuñas de hierro.

En lugar de barras verticales para suspender la plataforma ó camino del puente, el ingeniero francés ha empleado cuerdas de 30 alambres cada una, de las cuales hay 16 á lo largo de cada lado del puente; las mas largas hacia las cabezas tienen 20 varas de largo, pero las del centro no tienen mas largor que el necesario para formar los estribos que sujetan las vigas que mantienen el entablado; y cada estribo está formado con la cuerda de alambre que pasa por una silla de hierro fundida.

La plataforma está formada primero con vigas atravesadas á las distancias de las cuerdas verticales, y sobre estas hay otras vigas puestas longitudinalmente, dejando un claro en medio de cuatro varas y media, que está cubierto con fuertes tablonés para el tránsito de los carruajes, y los dos lados entablados para los pasajeros de á pie. Confiarnos que esta breve descripción, bastará para que nuestros lectores formen una idea regularmente clara de la construcción del puente suspendido de Friburgo, así como del de Menai y demás obras de esta especie. Ni pudiéramos referir todas las operaciones practicadas en estas fábricas tan estupendas sin hacer un largo tratado, que solo podría apreciar los arquitectos; y estos sacarán mas ventaja consultando á Mr. Drewy en su *Memoir on Suspension Bridges*, y la *Notice sur le Pont suspendu de Fribourg*, por el mismo Mr. Chaley.

El puente de Friburgo fue abierto al público solo para pedestre en 25 de Agosto 1835, y en 8 de Octubre para toda suerte de carruaje; pero la grande prueba fue en el 15 del mismo mes, cuando pasó un tren de artillería compuesto de 15 cañones de gran calibre, tirado por 50 caballos y acompañado de 300 artilleros, y todo á un tiempo sobre el puente. Luego se examinó cada parte de la estructura, y no se halló la menor alteración en los cables, cuerdas, plataforma, ni en la obra de albañilería.

No se puede leer sin sentir una exaltación natural la conclusión del tratado sobre este puente, en que Mr. Chaley informa al público que toda la construcción fue ejecutada sin perder la vida ni un solo hombre, ni aun haber sido lastimado seriamente trabajador alguno; hecho que hace el mayor honor á todos los empleados en la obra; al ingeniero por la habilidad de todas sus medidas, á sus subalternos por la fidelidad en seguir las órdenes, y á los trabajadores por su atención, sobriedad y buena conducta en una empresa de tan larga duración.

Muelles suspendidos.

Experimentada la solidez y conveniencia de los puentes suspendidos, fue llamada la atención de los ingenieros á la construcción de muelles suspendidos, y la erección de uno en el puerto de Newhaven mostró prácticamente que el principio de suspensión era igualmente adaptado á esta estructura, como los puentes en situaciones ordinarias. Brighton es el resorte mas favorito de la gente de moda en Inglaterra, ya por tener el Rey su residencia allí en algunas estaciones del año, ya por ser la costa mas inmediata á Londres. La multitud de visitantes que por estas causas suelen concurrir en aquel pueblo es tan grande, que suscitó la idea de construir un muelle suspendido que se avanzase al mar, porque aunque el pueblo está en la costa, no hay puerto alguno natural, estando tan abierto que no hay paraje donde puedan atracar los botes con seguridad, é impidiendo por otra parte el beneficio de los baños de mar. Algunos proyectistas calcularon sus ventajas, si no del comercio, de los visitantes á un paseo delicioso sobre la mar, y luego se formó una compañía para el intento.

El capitán Brown fue encargado en la construcción de este famoso muelle, que comenzó en Octubre 1822, y fue concluido en Noviembre del año siguiente. Esta hermosa estructura se avanza en el mar todo el largo de 412 varas desde la explanada, dividida en cuatro aberturas de 94 varas cada una bajo la plataforma ó entablado, el cual tiene cinco varas de ancho.

Ocho son las cadenas principales, colocadas en dos pares á cada lado del entablado; los eslabones son barras redondas dos pulgadas de diámetro y 10 pies de largo, con ojos á cada punta y asegurados con pernos.

Los dos pares de cadenas están trazados de modo que la unión de cada par de eslabones de la una caiga entre los eslabones de la mas baja, y por este medio quedan equidistantes todas las cabezas que en las uniones de los eslabones suspenden las barras verticales, á cinco pies de distancia cada una.

La parte baja de cada barra vertical tiene la forma de una horquilla, por la que pasa una barra longitudinal cuadrada; estas barras sirven para soportar el entablado.

Las cadenas están pasadas sobre torres de nueve varas de alto, hechas de piezas de hierro fundido, y fundadas sobre fuertes palizadas. Por la parte de tierra pasan por un pilar de albañilería; y bajando oblicuamente, van dirigidas por dos cañones abiertos en la piedra viva, de 12 á 15 varas de largo. Al fin de cada cañón hay una cámara de ladrillo, adonde están amarradas las cadenas á cantos grandes de piedra dura, y últimamente aseguradas á una plancha de hierro del peso de 30 quintales.

Este hermoso muelle suspendido resistió por 10 años muchas borrascas fuertes sin recibir daño alguno, hasta que en la noche del 15 de Octubre 1835 un tremendo temporal del Oeste, impeliendo en ángulos directos la estructura en todo su largor, destruyó la mitad de la plataforma, quebrando todas las barras de suspensión; y con la caída de la mitad de las cadenas principales la otra mitad cedió en parte á la fuerza, quedando el todo casi inutilizado.

Esto sirvió de lección á los ingenieros de toda especie de obra de suspensión, enseñándoles que no se debe atender solamente al peso de las estructuras ni al que han de soportar, mas también á los efectos de las vibraciones, tanto verticales

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

como laterales, estas últimas causadas por los vientos, y aquellas por pasos medidos y reiterados. El efecto de la vibración lateral causada por el viento fue experimentado en el muelle de Brighton, y el de la vibración vertical en el puente suspendido de Broughton, cerca de Manchester, por el que pasando en 12 de Abril 60 soldados á marcha de tambor, fue destruido, aunque 400 hombres pasando promiscuamente á un lado y otro no hubieran causado tal efecto.

Está bien sabido que todo cuerpo expuesto á esta vibración vertical, si esta es causada por pasos repetidos á compás ó *comensurables* como llaman los arquitectos, producirá tal vibración, que al fin romperá todo cuerpo suspendido, por fuerte que sea, si está firmemente amarrado por los extremos. El único remedio contra este mal es estirar las cadenas cuanto sea posible por medio de varias cuñas en los eslabones, y fortalecer el entablado con barras de hierro por abajo. Sin embargo de los accidentes referidos, se puede afirmar que la construcción de estas obras suspendidas ha llegado á una perfección admirable.

CORRESPONDENCIA DE LA GACETA.

Lérida 24 de Agosto. El grueso de la facción acaudillada por el ex-conde de España ocupa á Caserras y las inmediaciones de Berga. Tres batallones rebeldes están sobre Pons recorriendo todos aquellos contornos, el de Santa María de Moyá, y acechando si pueden avanzarse para robar algunos pueblos del llano de Urgel.

El día 20 del actual fue atacada en la fuerte posición de la Puebla de Ciervoles por la primera brigada de la sección Borso la facción de Torres, compuesta de unos 800 infantes, y batida y dispersada completamente al primer avance de nuestros tiradores, que bizarramente y á la bayoneta se hicieron dueños de las formidables y escarpadas montañas en que ostentó defenderse la canalla, á la que causaron algunos muertos, varios heridos, y cogióle la brigada de acémilas con diferentes equipajes, efectos y fusiles, haciéndole también prisionero al famoso alpargatero de Villagrana, conocido por sus atrocidades en este país.

Nuestra pérdida en este encuentro fue de seis heridos, entre ellos un oficial, que la misma brigada condujo para su curación á Cornudella, y de allí descendió al campo de Tarragona el día 22 para protegerlo y librarlo del amago del Llach de Copons, que de continuo está en sus guaridas de la Llacuna y montañas de San Magin.

Tanto por la dispersión de la facción de Torres, como por las partidillas procedentes de la Granadella, se dejan ver hasta en los pueblos mas inmediatos á esta plaza pequeñas partidas de rebeldes, bastante para sacar contribuciones é incomodar como tienen de costumbre. Una de estas algo crecida, pues contaba 50 hombres de infantería y 12 caballos, fue sorprendida y escarmentada en el pueblo de Torres de Segre el 17 del corriente por 12 Nacionales del destacamento de Alcarrás, mandados por su sargento Ramon Chartes, que hizo dos prisioneros facciosos con sus armas, y correr á pierna suelta á los demas, sin tener desgracia en los suyos.

El cuartel general de este distrito se hallaba en Manresa hace cuatro días para caer sobre cualquier punto que la grande facción intentase invadir: la segunda brigada de la división Borso está hácia los Borjas; y parte de su caballería ha llegado hoy á esta plaza pidiendo dinero.

Colegio seminario de Humanidades en la plazuela de San Martin, núm. 8.

El director y profesores de este establecimiento han sido escolapios, y se hallan amaestrados por la experiencia en la educación de la juventud, teniendo su habitación en el mismo colegio para inspeccionar inmediatamente á los alumnos. Las bases de este seminario, los honorarios de enseñanza, ramos de instrucción &c. constan en un reglamento que se da en el mismo.

BOLETIN DE COMERCIO.

BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del día 28 á las tres de la tarde.

EFECTOS PÚBLICOS.

Inscripciones en el gran libro á 5 por 100, 00.
Títulos al portador del 5 por 100, 26½ y 26¾ con cupones al contado: 26¾, quince dieciseisavos, 27¼, 26¾, 27½, ¾ y 27 á v. f. vol. y firme: 30, 28¾, 29, ½ y 27½ á v. f. ó vol. a prima de 1 y ½ por 100 con cupones.
Inscripciones en el gran libro á 4 por 100, 00.
Títulos al portador del 4 por 100, 25½ y 25¾ con cupones: al contado: 24¾ á 60 d. f. vol. con cupones.
Vales Reales no consolidados 12 y 12¾.
Deuda negociable de 5 por 100 á papel, 00
Idem sin interés 9¾: al contado: 9¾, ¼, 9½ á v. f. vol: 5 y 5¾ á 60 d. f. vol.: 5½ y 6 á 59 d. f. vol. á prima de ¾ y ½ por 100 nuevas.
Acciones del banco español de San Fernando, 00.

CAMBIOS.

Londres, á 90 días, 58¾ din.
Paris, 16-5.
Alicante, ½ á ¼ d.
Barcelona, á ps. fs., ¼ á ½ b.
Bilbao, par.
Cádiz, ¾ á ½ d.
Coruña, 1¼ á 2 d.
Granada, 1¾ id.
Málaga, ¼ á ½ id.
Santander, par dia.
Santiago, 1½ á 2 d.
Sevilla, ½ á ¾ id.
Valencia, ¼ á par b.
Zaragoza, ¼ id.

Descuento de letras, á 6 por 100 al año.

Por el presente, y en virtud de providencia del Sr. intendente de rentas de esta provincia, juez de amortización, se cita, llama y emplaza á D. Agustín Gonzalez, cuyo paradero se ignora, para que dentro del término de nueve días que por primero se le señala, se presente en la escribanía principal de dicho juzgado, sita en la calle del Lobo, núm. 8, piso segundo, con objeto de prestar cierta declaración; entendido que de no verificarlo, le parará el perjuicio que haya lugar.

Juzgado de Amortización.

Por providencia del Sr. intendente subdelegado de rentas de esta provincia se cita, llama y emplaza por primer edicto y término preciso de nueve días á D. Angel Morales, D. Joaquín María Sanguino, D. Ignacio García Cabrero y D. Francisco Laserna, para que se presenten en el juzgado á dar sus descargos, y proponer sus defensas en la causa criminal que se sigue en averiguación de los autores de la falsificación de un crédito de deuda sin interés del Estado; apercibidos que de no hacerlo, se sustanciará y determinará la causa en su ausencia y rebeldía, parándoles el perjuicio que haya lugar.

SUBASTAS.

SE saca á pública subasta el suministro de papel de marca para la impresión de la Gaceta conforme al pliego de condiciones que se hallará de manifiesto en la administración de la Imprenta Nacional. El remate se verificará el jueves 26 de Setiembre á las diez de su mañana.

VACANTE.

SE halla vacante en la villa de Aravaca, una legua distante de Madrid, la plaza de Médico-cirujano; su dotación consiste en 16 rs. diarios, pagados y garantido su cobro suficientemente conforme á las condiciones que se manifestarán á los pretendientes en la secretaría de ayuntamiento; y además los partos, golpes de mano airada y asistencia á los no vecinos.

Los aspirantes dirigirán sus solicitudes, francas de porte, al ayuntamiento de dicha villa hasta el 15 del próximo mes de Setiembre, en cuyo día procederá el ayuntamiento á proveerla en el que mas suficiencia y práctica reuna.

Obras que se hallan de venta en el despacho y almacén de la Imprenta Nacional.

Convenio entre SS. MM. Católica y Cristianísima para arreglar el pago de la deuda, en virtud de los convenios de 1824 que en este se citan. Un cuaderno en 4.º impreso en 1829, á 2 reales en rústica.

Correspondencia de cinco cartas entre N. N., erudito anti-jesuita, y N. N., teólogo imparcial, sobre la acusación de jansenismo intempestivamente hecha contra la doctrina del venerable Juan de Palafox. Un tomo en 4.º edición de 1774, á 15 rs. en pasta.

Cartilla ó silabario para uso de las escuelas del Real sitio de S. Ildefonso, de la de comitiva de S. M., y de S. Isidro de esta corte. Un cuadernito en 8.º, á 16 mrs. en rústica. Por manos á 5 rs. en rústica.

Compendio del arte de escribir por reglas y sin muestras, del Excmo. Sr. D. José de Anduaga y Garimberti, para uso de las escuelas del sitio de S. Ildefonso, de la de comitiva de S. M., y de S. Isidro de esta corte. Un cuaderno en 8.º edición de 1822, á 5 rs. en rústica.

Contiene esta edición un largo prólogo que añadió su autor á la primera de 1781, en que presenta nuevos fundamentos de su arte, y contesta á varias objeciones que se le habian hecho, manifestando que su doctrina se halla comprobada con los adelantamientos verificados en las Reales escuelas de S. Ildefonso, y en alguna otra de esta corte.

Compendio histórico de la religion, desde la creación del mundo hasta el estado presente de la Iglesia: su autor Don José Pinton: vigésima edición, año de 1825. Dos tomos en 8.º, á 14 rs. en pergamino y 18 en pasta fina.

Este compendio fue escrito por el indicado Pinton con solo el objeto de facilitar á sus discípulos el conocimiento de la historia sagrada y eclesiástica, y hacerles conocer lo que debemos á Dios, para lo cual se valió de los escritores mas clásicos en una y otra historia, entresacando todo aquello que pudiese despertar la curiosidad de un jóven. Habiendo obtenido los resultados mas felices por la impresión que en ellos hicieron las historias de José, Job, Tobías &c., y la facilidad con que de ellas se enteraron; y deseoso al mismo tiempo de que fuese igualmente útil y agradable á toda la juventud, concibió la idea de darle á la imprenta, con cuyo objeto lo consultó con sujetos de conocida inteligencia, que acabaron de determinarle, opinando unánimes que produciría sin duda los frutos mas abundantes, pues por su medio podria cualquiera á poca costa y trabajo imponerse en lo mas sustancial de lo que contienen los numerosos y abultados volúmenes de la historia sagrada y eclesiástica: verificólo al fin, y el tiempo, la aprobación del público y el crecido número de ediciones que van publicadas acreditan el mérito de esta obra, que fue recomendada por el Consejo en 1771 para uso de las escuelas, y se recomienda en particular á los padres de familia.

Compendio metódico y claro del cómputo eclesiástico anti-

guo y moderno, según los tres célebres sistemas Juliano, Metónico y Gregoriano, adoptado por nuestra católica Iglesia para el gobierno de su calendario, por D. Pedro del Rio. Un tomo en 4.º edición de 1790, á 14 rs. en rústica y 21 en pasta comun.

Acompañan á esta edición, que por su objeto y acertado desempeño es sumamente importante, una nueva tabla perpetua llamada de las *Epactas por los Ecuales*, en la cual se compendia, no solo la tabla general ó extensa de las Epactas, sino tambien la tabla perpetua de las ecuaciones. Abraza tambien este compendio las que se hallan puestas en todos los misales y breviarios, y especialmente la explicación de las dos tablas perpetuas pascales que sirven para encontrar anualmente las fiestas movibles: al fin de la primera parte se halla colocado el antiguo calendario de la Iglesia, y al de la segunda el nuevo calendario gregoriano, con una exposición clara y metódica de los usos de cada uno.

Compendio de la obra inglesa intitulada Riqueza de las naciones, hecho por el marques de Condorcet, y traducido al castellano con varias adiciones del original por D. Carlos Martínez de Irujo. Un tomo en 8.º marquilla, impreso en 1805, á 12 rs. pasta fina.

En esta obra se manifiestan la composición y organización económica y política de los Estados, y los medios de hacerlos florecientes. Despues de haber hecho ver en qué consiste la renta general del pueblo, y la naturaleza de los fondos de donde en todos tiempos han sacado las naciones las cosas necesarias, trata el autor de las rentas públicas y las del Soberano, explicando cuáles sean los gastos de este y del pueblo, los que deben cubrirse por medio de contribuciones generales ó particulares, los medios para hacer iguales las contribuciones, y sus ventajas é inconvenientes; y finalmente, trata de la deuda pública y de su influencia en la riqueza de los Estados. Esta sucinta idea de la obra manifiesta su utilidad é importancia.

Crónica general de España, que recopilaba el maestro Florian de Ocampo, coronista del Rey D. Felipe II, y posteriormente continuó el maestro Ambrosio de Morales, con los tres tomos de opúsculos del mismo Morales. Son 15 tomos en 4.º edición de 1791, á 215 rs. en rústica y 290 en pasta comun. Hay algunos tomos sueltos.

Los dos primeros tomos de esta edición, que tienen incomparables ventajas sobre todas las anteriores, son de Florian de Ocampo, cuya descripción topográfica de España, division en lo antiguo de las principales provincias y cotejo con las de su tiempo, es de lo mejor que sobre el particular se ha escrito. Del tercero al 12 inclusive está comprendida la continuación de la crónica por Morales, y en los tres últimos varios opúsculos, discursos y cartas muy curiosas del mismo. Estas y algunas noticias de la vida y escritos del maestro Florian de Ocampo, y otras de la del coronista Ambrosio de Morales, sacadas de la mayor parte de sus obras, contribuyen á hacer la presente edición mucho mas amena é instructiva.

TEATROS.

FUNCION EXTRAORDINARIA, A BENEFICIO DEL ASILO DE MENDICIDAD DE SAN BERNARDINO,

en la noche de hoy jueves 29 de Agosto de 1859, á las ocho.

1.º

Sinfonía.

2.º

SALVOISY,

ó EL ENAMORADO DE UNA REINA:

comedia nueva, en dos actos, original de Mr. Scribe.

3.º

Las boleras del Bajelito, por la Señora Díez y el Sr. Casas.

4.º

LA SOLTERONA,

pieza en un acto, que tanto se aplaudió las pocas veces que se ha representado.

5.º

LA TRAGEDIA DE MANOLO.

sainete divertido, que será desempeñado por las partes principales de la compañía.

Habiendo determinado el Excmo. ayuntamiento trasladar la presidencia al palco grande del centro, sin perjuicio de que quede á disposición de S. M. siempre que guste honrar el teatro con su presencia, á fin de que haya mas localidades para el público, y que los establecimientos de beneficencia que tienen las principales cargas sobre los teatros no sufran un perjuicio tan considerable como el que en este año experimentaban, poniendo á disposición de la junta municipal los dos palcos que ocupaba el ayuntamiento, se han distribuido cada uno en once cómodos asientos almohadillados, los que se despacharán al público desde esta representación.

Aviso.—Con la representación de ayer se han suspendido las de la comedia El Hombre gordo para ejecutar la destinada á beneficio de S. Bernardino. A la mayor brevedad continuarán aquellas.

CRUZ. Hoy no hay funcion.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.