

GACETA DE MADRID.

AÑO CCXX.—Núm. 446.

JUÉVES 26 DE MAYO DE 1881.

Tomo II.—Pág. 581.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

SS. MM. el REY D. Alfonso y la REINA Doña María Cristina (Q. D. G.) continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio gozan S. A. R. la Serenísima Señora Princesa de Asturias y SS. AA. RR. las Infantas Doña María Isabel, Doña María de la Paz y Doña María Eulalia.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

REALES DECRETOS.

De conformidad con lo prevenido en el art. 1.º del Real decreto de 22 de Octubre de 1877,

Vengo en nombrar para la plaza de Magistrado de la Audiencia de Burgos, vacante por promoción de D. Cosme de Churruca, á D. Rafael Franco de Villalba y Linares, cesante de igual clase.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martínez.

Méritos y servicios de D. Rafael Franco de Villalba y Linares.

Se le expidió el título de Abogado el 12 de Junio de 1847, habiendo ejercido la profesion en Madrid y Zaragoza desde 1848 hasta 1853 inclusive.

Ha sustituido cátedras de Derecho en la Universidad Central desde 1853 á 1857, habiendo sido autorizado por Real orden especial en 1855 para ser Juez de exámenes y grados en la misma Facultad.

En 14 de Enero de 1851 fué nombrado Auxiliar Letrado en la Direccion general de lo Contencioso de Hacienda pública, de cuyo destino tomó posesion en la misma fecha.

En 1.º de Enero de 1855 se le declaró cesante por supresion de aquella Direccion.

En 3 de Marzo de 1855 se le nombró Auxiliar tercero de la clase de segundos de la Secretaría del Ministerio de Gracia y Justicia, de cuyo destino tomó posesion el mismo dia.

En 12 de Diciembre de 1856 fué promovido á Oficial de Seccion en el mismo Ministerio, tomando posesion en la indicada fecha.

En 9 de Diciembre de 1865 se le declaró cesante.

En 3 de Agosto de 1866 se le nombró Oficial tercero de la clase de

terceros de este Ministerio, de cuyo destino tomó posesion el mismo dia.

En 9 de Enero de 1867 fué promovido á Oficial segundo de la misma clase.

En 15 de Noviembre de 1867 se le promovió á primero.

En 11 de Octubre de 1868 se le declaró cesante.

En 3 de Mayo de 1875 fué nombrado Magistrado de la Audiencia de Burgos; tomó posesion en 31 del mismo mes.

En 10 de Julio de 1879 fué declarado cesante á su instancia, y sin perjuicio de volver al servicio cuando el estado de su salud se lo permitiera.

Accediendo á los deseos de D. José Fernandez de Rodas y Hernandez de Tejada, Magistrado de la Audiencia de Valencia, Vengo en trasladarle á igual plaza de la de Sevilla, vacante por promoción de D. Juan Pablo Fernandez.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martínez.

Accediendo á los deseos de D. José Marco y Lopez de Molina, Magistrado de la Audiencia de Palma,

Vengo en trasladarle á igual plaza de la de Valencia, vacante por haber sido tambien trasladado D. José Fernandez de Rodas.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martínez.

De conformidad con lo prevenido en el art. 133 de la ley provisional sobre organizacion del Poder judicial,

Vengo en promover á la plaza de Magistrado de la Audiencia de Palma, vacante por traslacion de D. José Marco, á Don Francisco Zumárraga y Salazar, Juez de primera instancia de Segovia.

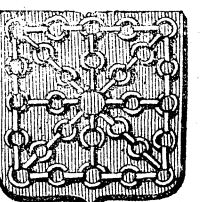
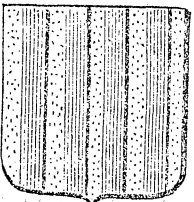
Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martínez.

Méritos y servicios de D. Francisco Zumárraga y Salazar.

Se le expidió el título de Licenciado en Jurisprudencia el 27 de Noviembre de 1844.



Se incorporó al Colegio de Abogados de Vitoria el 16 de Agosto de 1845, en donde ha ejercido la profesion desde dicha fecha hasta Febrero de 1855 y desde Diciembre de 1869 hasta Setiembre de 1874, y del cual ha sido Decano desde Julio de 1872 hasta 1874.

Ha desempeñado interinamente el cargo de Auditor de Guerra en las Provincias Vascongadas y Navarra, y ha sido Juez municipal de Vitoria.

En 17 de Febrero 1855 fué nombrado para la Promotoría fiscal de Miranda de Ebro, de la que tomó posesion en 4 de Marzo de 1855.

En 14 de Octubre siguiente se le trasladó á la de Villafranca del Bierzo.

En 30 de Enero de 1857 fué trasladado á la de Castuera.

En 18 de Abril siguiente se le trasladó á la de Tudela.

En 3 de Julio inmediato fué trasladado á la de Calahorra.

En 11 de Agosto del mismo año se le trasladó á la de Tudela.

En 11 de Diciembre de 1863 se declaró de término la anterior Promotoría, confirmandole en dicho cargo.

En 14 de Febrero de 1865 fué nombrado para el Juzgado de Huerca-Overa; tomó posesion el 24 de Abril siguiente.

En 16 de Mayo del mismo año se le trasladó, accediendo á sus deseos, al de Andújar.

En 10 de Julio siguiente se le trasladó al de San Roque.

En 2 de Diciembre de 1868 fué declarado cesante.

En 1.º de Setiembre de 1874 fué nombrado Juez de primera instancia de Segovia; tomó posesion en 23 del propio mes.

Accediendo á los deseos de D. Francisco Bernad y Ramirez, Magistrado de la Audiencia de Búrgos,

Vengo en trasladarle á igual plaza de la de Barcelona, vacante por promocion de D. Gaspar de la Serna.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martinez.

Accediendo á los deseos de D. Valentin Moreno y Curiel, Magistrado de la Audiencia de Búrgos,

Vengo en trasladarle á igual plaza de la de Barcelona, vacante por promocion de D. Eustaquio Ruiz Hita.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martinez.

De conformidad con lo prevenido en el núm. 2.º del artículo 133 de la ley provisional sobre organizacion del Poder judicial,

Vengo en nombrar para la plaza de Magistrado de la Audiencia de Búrgos, vacante por traslacion de D. Valentin Moreno Curiel, á D. Bernardo Ayllon y Bayon, Teniente fiscal que ha sido, y en la actualidad Secretario de la Comision general de Codificacion.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martinez.

Méritos y servicios de D. Bernardo Ayllon y Bayon.

Se le expidió el título de Licenciado en Jurisprudencia el 30 de Julio de 1856.

Ha ejercido la profesion en el Juzgado de Nava del Rey y Valladolid desde 1860 hasta Marzo de 1865, y ha sido Juez de paz de Castro-Nuño.

En 8 de Diciembre de 1868 fué nombrado Promotor fiscal del distrito de la Plaza de Valladolid, de cuyo destino tomó posesion en 22 del mismo mes.

En 15 de Mayo de 1871 se le promovió á la plaza de Abogado fiscal de la Audiencia de Albacete, de la que se encargó en 14 de Junio siguiente.

En 9 de Julio de 1877 fué promovido á Teniente fiscal de la Audiencia de Las Palmas; tomó posesion en 22 de Noviembre siguiente.

En 17 de Julio de 1879 se le nombró, accediendo á sus deseos, en comision, Abogado fiscal de la de Zaragoza.

En 7 de Junio de 1880 fué nombrado Secretario de la Comision general de Codificacion; tomó posesion en 15 del propio mes.

Accediendo á los deseos de D. Manuel Gallo y Rey, Magistrado electo de la Audiencia de Las Palmas,

Vengo en trasladarle á igual plaza de la de Búrgos, vacante por haber sido nombrado para otro cargo Don Rafael Solís.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martinez.

De conformidad con lo prevenido en el art. 133 de la ley provisional sobre organizacion del Poder judicial,

Vengo en promover á la plaza de Magistrado de la Audiencia de Las Palmas, vacante por traslacion de Don Manuel Gallo, á D. Valentin de Santiago Fuentes y Gonzalez, Juez de primera instancia del distrito de la Izquierda de Córdoba.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martinez.

Méritos y servicios de D. Valentin de Santiago Fuentes y Gonzalez.

Se le expidió el título de Licenciado en Jurisprudencia el 15 de Agosto de 1846. Es Doctor en la misma Facultad.

Se incorporó al Colegio de Abogados de esta Corte en Setiembre de 1847, en donde ha ejercido la profesion, y en Castro del Rio desde 1853 hasta 1861.

Ha servido los cargos de Asesor de la Subdelegacion de Rentas de Huesca y de la Direccion de Loterías desde Setiembre de 1850 hasta Junio de 1853, y Juez de paz de Espejo desde 1857 hasta 1860.

En 28 de Agosto de 1861 fué nombrado para la Promotoría fiscal de Sanlúcar la Mayor, de la que tomó posesion el 27 de Setiembre siguiente.

En 12 de Mayo de 1862 se le nombró para el Juzgado de la Carolina; tomó posesion el 18 de Junio siguiente.

En 29 de Julio de 1863 se le promovió al de Segura de la Sierra, del que se posesionó el 5 de Setiembre siguiente.

En 7 de Mayo de 1865 se le trasladó, accediendo á sus deseos, al de Valverde del Camino.

En 5 de Julio siguiente se le trasladó al de Montoro.

En 22 de Agosto del mismo año fué trasladado para el de Manacor.

En 4 de Setiembre inmediato se le trasladó al de Aguilar.

En 17 de Agosto de 1866 fué trasladado, accediendo á sus deseos, al de Valverde del Camino.

En 16 de Noviembre del referido año de 1866 se le trasladó, accediendo á sus deseos, al de Montilla.

En 18 de Setiembre de 1873, en vista de la propuesta del Tribunal Supremo, fué promovido al de Figueras, del que tomó posesion en 18 de Octubre siguiente.

En 8 de Noviembre del mismo año fué trasladado, accediendo á sus deseos, al del distrito del Campillo de Granada.

En 21 de Marzo de 1875 se le trasladó al del distrito de la Izquierda de Córdoba.

Visto el expediente instruido con motivo de la instancia elevada por D. Hilario Lasheras, D. Ramon Sancho, D. Jorge Cuartero, D. Toribio Heredia, D. Gregorio Fernandez de Heredia, D. Valentin Poza, D. Francisco Lasheras y D. Bartolomé Heredia pidiendo indulto de la pena de ocho años de inhabilitacion y 510 pesetas de multa que la Audiencia de Zaragoza impuso á cada uno de ellos en causa por el delito de malversacion de caudales públicos:

Resultando que los recurrentes, individuos del Ayuntamiento de Calatorao, incluyeron en las cuentas municipales del presupuesto de 1872 á 1873 5.000 pesetas cobradas como intereses de las inscripciones emitidas en equivalencia de los bienes de Propios de dicho pueblo, cuya cantidad, con arreglo á la ley, debió invertirse en obras públicas:

Considerando que los reos han observado una conducta ejemplar ántes y despues de delinquir; y que si bien se dió distinta inversion de la debida á las 5.000 pesetas, no resultó perjuicio para los intereses del Municipio:

Teniendo presente lo dispuesto en la ley provisional de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto;

Oido el Consejo de Estado, de acuerdo con el informe de la Sala sentenciadora y con el parecer de mi Consejo de Ministros,

Vengo en indultar á D. Hilario Lasheras, D. Ramon Sancho, D. Jorge Cuartero, D. Toribio Heredia, D. Valentin Poza, D. Gregorio Fernandez Heredia, D. Francisco Lasheras y D. Bartolomé Heredia de las penas de ocho años de inhabilitacion para el cargo de Concejales y 510 pesetas de multa que les fueron impuestas en la causa de que va hecho mérito.

Dado en Palacio á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Manuel Alonso Martinez.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

REAL ÓRDEN.

Pasado á informe de la Seccion de Gobernacion del Consejo de Estado el expediente de suspension del Ayun-

tamiento de Loja, decretada por V. S., con fecha 20 del actual ha emitido el siguiente dictámen:

«Excmo. Sr.: Esta Seccion ha examinado el expediente relativo á la suspension del Ayuntamiento de Loja, decretada por el Gobernador de la provincia de Granada.

Nombrado un Delegado para inspeccionar las oficinas municipales de aquella ciudad, manifestó en su informe: primero, que el Municipio debia al Estado diferentes cantidades por contribucion industrial, y asimismo á la provincia por su respectivo contingente: segundo, que no habia cumplido las órdenes de la Superioridad reclamando las cuentas municipales atrasadas: tercero, que habia inexactitudes en los amillaramientos de los años de 1876 á 1881: cuarto, que habia concedido gratificaciones á sus empleados y dependientes: quinto, que igualmente acordó satisfacer el sueldo á un Facultativo, cuya plaza, suprimida primero, fué luego restablecida: sexto, que asimismo resolvió pagar con cargo al capítulo de imprevistos 300 pesetas por la subasta de la limpia de charcos y abrevaderos: sétimo, que habia declarado libre la introduccion de harinas, que estaban gravadas con derechos, imponiendo en su lugar al pan 2 céntimos por kilógramo: octavo, que girada una visita á la Administracion de consumos, resultó que las aves caseras, caza menor, nieve y hielo, huevos, paja y leña, no habian devengado derechos hasta la fecha de la visita, sin embargo de tenerlos señalados en las tarifas; y noveno, que no tiene prestada fianza el recaudador de subsidio y arbitrios municipales.

En vista de este informe, resolvió el Gobernador suspender en sus funciones al citado Ayuntamiento, y con tal motivo los Concejales interesados han recurrido al Gobierno de S. M. manifestando que el oficio que al efecto se les pasó no expresaba las causas de aquella medida, la cual únicamente se fundaba en la facultad que á los Gobernadores confiere el art. 189 de la ley municipal: que el Ayuntamiento de Loja no habia incurrido en las responsabilidades taxativamente determinadas en el artículo citado; y que el Gobernador habia infringido el artículo 11 de la ley de 25 de Setiembre de 1863, que fija las circunstancias que han de concurrir en los Delegados; y por último, que no procedió su nombramiento en relacion á aquella ciudad, toda vez que en ella existe Subgobernador.

Nada dirá la Seccion respecto de los cargos que se refieren á épocas en que ejercieron Ayuntamientos que ya cesaron, puesto que la suspension del que se trata sólo puede fundarse en hechos imputables á los actuales Concejales, y no á los que hayan cometido las corporaciones que anteriormente funcionaron.

Examinados en este concepto los antecedentes remitidos, observa la Seccion que en ellos no está acreditada la falta de entrega de la contribucion industrial en la Delegacion del Banco de España, ni consta que por este se hayan instruido los procedimientos ejecutivos establecidos en la instruccion de 1869, como en su caso procedería, sin que por otra parte pueda atribuirse responsabilidad al actual Ayuntamiento por falta de pago del contingente provincial, cuando este descubierto procede de los años de 1866 á 1875.

Respecto á la rendicion de cuentas, observa asimismo que las que faltan se refieren á los años de 1861 á 1879, no constando que en ninguna de las comunicaciones del Gobernador, inclusa la de 1.º de Marzo último, se hayan reclamado las de la época del Ayuntamiento suspenso, lo cual permite presumir que estaban presentadas.

Tampoco están debidamente comprobados los cargos referentes á las alteraciones en los amillaramientos, las cuales además parecen de escasa importancia; pues sólo se dice que D. Ramon Alonso Collado pagó en los años de 1876 á 1879 7 pesetas, siendo así que debió satisfacer 3, como en los años de 1879 á 1881; y que resultando amillarada á D. Elias Gaya Garrido en los años de 1877 á 1881 3.903 pesetas, se le tuvieron en cuenta para el repartimiento de 1879-80 3.636, y 3.300 en el de 1880-81.

Respecto á las gratificaciones dadas á los empleados del Municipio y pagó á un Facultativo, el Ayuntamiento pudo acordarlo dentro de sus atribuciones, con tal que no excediese de lo consignado en el capítulo de imprevistos á que se aplicaron.

En cuanto al cargo núm. 7, es cierto que el Ayuntamiento no tenia facultades para alterar las tarifas de consumos acordadas por la Junta municipal; mas al disponer que pagase el pan en vez de la harina, obedeció al propósito de evitar el descenso que se observaba en la recaudacion por razon de la mayor facilidad que ofrecia la harina para eludir el pago; y este hecho, aunque irregular, no parece por sí solo bastante para motivar la suspension del Ayuntamiento. Por lo que respecta á la falta de cobranza de derechos á diferentes especies de consumos, esto no puede ser imputable al Ayuntamiento, sino al Recaudador, por lo ménos mientras no conste que acordase la excepcion; y relativamente á la falta de fianza de este, se explica en las diligencias instruidas, diciendo que el

Ayuntamiento no la exigía en razón á que diariamente ingresaba en arcas el importe de lo recaudado; y tanto por este motivo, cuanto porque con arreglo al art. 158 de la ley son los Recaudadores responsables ante el Ayuntamiento, y este en su caso ante el Municipio, no hay fundamento bastante para calificar el hecho de negligencia grave.

Los cargos expuestos acusan, no obstante, varias faltas en la Administración municipal; pero en sentir de la Sección, no son estas de tal naturaleza que deban calificarse de bastante gravedad para imponer al Ayuntamiento el máximo de corrección establecida en la ley; y en este concepto la Sección es de parecer que procede alzar la suspensión del Ayuntamiento de Loja, decretada por el Gobernador de Granada.

Y conformándose S. M. el REY (Q. D. G.) con el preinserto dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 30 de Mayo de 1881.

GONZALEZ.

Sr. Gobernador de la provincia de Granada.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REALES ÓRDENES.

Ilmo. Sr.: Resultando vacante en cada una de las Facultades de Medicina de las Universidades de Valencia y Valladolid la cátedra de Fisiología humana, la primera por fallecimiento de D. José Armenter, y correspondiendo la provision de dichas cátedras al turno de oposicion; S. M. el REY (Q. D. G.) se ha servido disponer que se anuncien conforme á las prescripciones del reglamento de 2 de Abril de 1875 y ley de 1.º de Mayo de 1878.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 4 de Mayo de 1881.

ALBAREDA.

Sr. Director general de Instrucción pública.

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 7 de Enero de 1880, S. M. el REY (Q. D. G.) ha tenido á bien resolver que se den las gracias en su Real nombre por el importante y gratuito servicio que han prestado como Jueces del Tribunal de oposiciones á las plazas de Auxiliares de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla, al Presidente D. Joaquin Alcaide y Molina, y á los Vocales D. Francisco Mateos Gago, D. Federico de Castro y Fernandez, D. Francisco José Barnés y Tomás, D. Prudencio Mudarra y Párraga, Don José Conradi y Pineda y D. Manuel Sordo y Merodio; disponiendo al propio tiempo que se haga público por medio de la GACETA para satisfaccion de los interesados.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 17 de Mayo de 1881.

ALBAREDA.

Sr. Director general de Instrucción pública.

Excmo. Sr.: Existiendo en algunas provincias espacios francos que no pueden ser objeto de una concesion minera por no reunir las condiciones que se establecen en el art. 12 del decreto-bases de 29 de Diciembre de 1868, ni tampoco ser adjudicados como demasia por no hallarse en las que se consignan en el 13 del mismo decreto, por encontrarse dichos terrenos enclavados entre dos ó más concesiones y la linea divisoria de la provincia en que radican y la limitrofe, resultando, por consiguiente, inexploables, con gran perjuicio de la industria y del comercio, porque tal vez encierran en su seno sustancias minerales de verdadera importancia; S. M. el REY (Q. D. G.), deseando que desaparezcan tales perjuicios, y teniendo en cuenta que la vigente legislación minera tiene por principal objetivo el desarrollo de este ramo de la industria nacional, se ha designado resolver, de conformidad con lo informado por la Junta superior facultativa de Minería y lo propuesto por esa Direccion general, que la linea divisoria de dos provincias limitrofes se considere como concesion minera para los efectos del citado art. 13 del decreto-bases.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 6 de Mayo de 1881.

ALBAREDA.

Sr. Director general de Obras públicas.

Excmo. Sr.: De acuerdo con lo dispuesto en la primera de las disposiciones generales del reglamento de 19 de Febrero de 1877, y conforme con el dictamen de la Sección de Fomento del Consejo de Estado, S. M. el REY (Q. D. G.) se ha dignado aprobar el proyecto de Ordenanzas de cons-

truccion para el ensanche de la villa del Carril, que su Ayuntamiento aprobó en sesion de 24 de Octubre último.

Lo que comunico á V. E. de Real orden para los fines oportunos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de Mayo de 1881.

ALBAREDA.

Sr. Director general de Obras públicas.

Excmo. Sr.: La Comision especial creada por Real orden fecha 30 de Marzo último para emitir su opinion sobre el proyecto del ramal de enlace dentro de Barcelona de los ferro-carriles de Martorell á Barcelona y Barcelona á Granollers ha evacuado con fecha 14 del presente mes el dictamen que sigue:

«Excmo. Sr.: La Comision que tiene el honor de dirigirse á V. E., nombrada por Real orden de 30 de Marzo último para estudiar el enlace dentro de Barcelona de los ferro-carriles de que es concesionaria la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia, ha procurado conocer el asunto especial objeto de su encargo ántes de redactar este informe, poniendo para conseguirlo cuantos medios han estado á su alcance, no solamente por los varios y respetables intereses á que afecta la importante cuestion de que se trata, sino tambien para corresponder dignamente á la señalada honra que le ha dispensado el Gobierno, la cual estima como singularísima distincion y alta prueba de confianza.

Tan complejo es el problema sometido á su examen; tantos los trámites administrativos por que ha pasado esta cuestion hasta llegar al momento presente, y tales los diferentes intereses más ó menos directamente relacionados con el enlace de las líneas férreas de Tarragona á Barcelona y Francia, que la Comision, aun á riesgo de molestar la atencion de V. E., tiene necesidad de detenerse en todos estos puntos, sin omitir nada absolutamente de cuanto á ellos concierne, á cuyo fin procurará indicar con toda exactitud los antecedentes de este asunto, y exponer con la posible claridad la parte relativa á su reciente intervencion en el mismo; deduciendo de todo ello en definitiva y como natural consecuencia su opinion sobre el particular.

Antes de 1859, cuando el Ingeniero D. Ildefonso Cerdá estudió el proyecto del ensanche de Barcelona, existian en dicha capital dos estaciones de caminos de hierro: una situada en la parte Este de la ciudad, á donde concurrían los ferro-carriles de Mataró, Granollers y Manresa, prolongados posteriormente los dos primeros hasta Francia, y el último hasta Zaragoza; y otra establecida en la parte Oeste de la poblacion, de donde arrancaba la linea de Martorell, prolongada despues á Tarragona; de modo que, enlazando esta última con la estacion de Granollers, quedaban unidos todos los caminos de hierro que llegaban á Barcelona.

Con este propósito, y tratando de resolver tan interesante cuestion, el autor del proyecto de ensanche, que comprendia por otra parte la imposibilidad de variar los trazados de las líneas que afluyen ya entónces á Barcelona, puesto que todos ellos reconocian por base sus respectivas leyes de concesion, tuvo que abandonar en parte el sistema general de cuadrícula formado por calles perpendiculares entre sí, que constituye el carácter distintivo de su pensamiento, para establecer en la direccion de la linea de Martorell una gran calle bastante ancha y espaciosa para contenerla. Segun el Ingeniero Cerdá, el ferro-carril de Martorell, actualmente de Tarragona, debia entrar en el ensanche proyectado por la indicada calle, que aparece sin nombre en el plano; recorrerla en todo el trayecto comprendido desde la riera de Magoria hasta la creu de Malla, ó sea hasta su cruce con la calle de Montaner; seguir despues la calle de Aragon hasta su encuentro con la calle de Nápoles; y como en este punto tenia necesidad de cambiar de rumbo para llegar á la estacion de Granollers, tratando de destruir lo ménos posible la cuadrícula rectangular adoptada para proyectar las manzanas de casas, eligió la calle de Marina, perpendicular á la de Aragon, uniéndolas por una gran curva de 300 metros de radio, y dando á las expresadas calles de Aragon y Marina 50 metros de ancho á fin de que al establecer en las mismas el camino de hierro destinado á verificar el enlace no sufriesen perjuicio las necesidades de la viabilidad ordinaria, rodada ó pedestre, inherentes á la circulacion. El proyecto de ensanche de Barcelona, y con él implícitamente el pensamiento de su autor sobre el modo de llevar á cabo la union de las líneas de caminos de hierro dentro de aquella capital, fué aprobado por Real orden de 7 de Junio de 1859, y mandado publicar por otra de 20 de Diciembre de 1863 á expensas del Estado con fondos especiales votados por las Cortes.

Ocho años despues de la aprobacion del plano del ensanche de Barcelona, en Diciembre de 1867, y cuando ya se habian construido algunos edificios en la calle de Aragon, varios propietarios de terrenos en ella situados soli-

citaron del Gobierno de S. M. que el ancho de la expresada calle se redujera á 20 metros: informó en contra el Ingeniero autor del proyecto de ensanche; y el Ayuntamiento de Barcelona, conformándose con el dictamen emitido por el Sr. Cerdá, acordó proponer al Gobierno en 14 de Enero de 1870 que se desestimara la pretension de los citados propietarios.

Insistieron estos no obstante; y muy poco tiempo despues, en 24 de Mayo de 1871, la *Sociedad Catalana general de Crédito* y la *Sociedad de Crédito Mercantil* acudieron á la Diputacion provincial pidiendo que, teniéndoles por desistidos de la peticion anterior, se sirviese acordar la reduccion del ancho de la calle de Aragon en todo lo que permitiera la indole del servicio público, y la colocacion en su centro del ferro-carril de circunvalacion. Consultado de nuevo el Ingeniero Sr. Cerdá, manifestó que el trazado del ferro-carril á lo largo de la calle de Aragon se hallaba definitivamente acordado por la Superioridad desde que se aprobó el plano y proyecto de ensanche de Barcelona; y haciéndose cargo de las necesidades de la circulacion por la citada calle, circulacion que podria verificarse si llegaba á disminuirse su ancho por las calles de Valencia y Consejo de Ciento, propuso reducir á 30 metros la latitud de la calle de Aragon, espacio bastante á su juicio para establecer holgadamente en ella una zona central de 15 metros destinada al servicio de cuatro vias férreas. El expediente pasó de nuevo al Ayuntamiento; y este, en vista del último informe del Ingeniero Sr. Cerdá y de la opinion del Arquitecto municipal, á quien consultó sobre el asunto, acordó en sesion de 24 de Noviembre de 1871 apoyar la reduccion solicitada con ligeras modificaciones, entre otras la de destinar solamente 14'24 metros para las cuatro vias del camino de hierro. Así lo resolvió el Gobierno por Real orden de 25 de Junio de 1872, fijando en 30 metros el ancho de la calle de Aragon, de los cuales 14'24 metros corresponden al camino de hierro, destinándose los 15'76 restantes á satisfacer las demás necesidades de la circulacion. El Ayuntamiento de Barcelona se conformó con esta Real orden, y durante un largo periodo de tiempo no se volvió á tocar la cuestion; en vista de lo cual todos los interesados, y el Gobierno tambien, pudieron considerar este asunto como definitivamente terminado.

Pasaron cuatro años, hasta que al llegar el 1.º de Enero de 1876 se verificó la fusion de las líneas que partiendo de Barcelona se dirigian á Francia y Tarragona; constituyéndose la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia, y entónces esta presentó el correspondiente proyecto para la ejecucion del enlace de sus líneas por medio de un ramal á nivel por las calles de Aragon y Marina, y otro proyecto por los muelles del puerto para mayor ilustracion del asunto. El Ministerio de Fomento, oido el parecer de la division de ferro-carriles del Este, del Ayuntamiento de Barcelona, de la Junta de obras del puerto, de la de Agricultura, Industria y Comercio, del Gobernador de la provincia, de un Inspector general de Caminos que se encontraba en la expresada capital girando una visita, y últimamente de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, aprobó en principio el primero de dichos proyectos, es decir, el enlace á nivel por las calles de Aragon y Marina, si bien fijándose en la Real orden de aprobacion de 16 de Agosto de 1877 varias prescripciones, y entre ellas la encaminada á disminuir el terraplen proyectado en la calle de Marina para pasar á la altura conveniente sobre la linea de Zaragoza á Barcelona.

El Ayuntamiento de esta última capital, no conformándose con la expresada Real orden, reclamó contra ella por la via gubernativa, expidiéndose en su consecuencia y por el Ministerio de Fomento otra con fecha 5 de Diciembre del mismo año, por la que se dispuso que ántes de resolver en definitiva sobre el proyecto reformado que debia presentar la Compañía concesionaria de las líneas de Tarragona y Francia seria oida nuevamente dicha corporacion, como tambien las demás entidades administrativas que la misma indicase; pero que no era posible en la esfera administrativa acceder desde luego á los deseos de la Municipalidad disponiendo, como se pretendia, que la via férrea recorriese las calles de Aragon y Marina en túnel ó zanja.

Acudió igualmente dicha corporacion á la via contenciosa; pero no se estimó procedente admitir su demanda, siendo desestimada por Real orden de 12 de Marzo de 1879, expedida de conformidad con lo consultado en 30 de Enero de dicho año por la Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado.

Ante el mismo alto Cuerpo interpusieron recurso de alzada algunos propietarios de la calle de Aragon, el cual fué admitido en tanto en cuanto decian los interesados no haber sido oidos en la tramitacion del expediente; pero seguido el pleito contencioso-administrativo á que dicha reclamacion habia dado origen, la Administracion fué absuelta de la expresada demanda por Real decreto-sentencia de 2 de Julio de 1880, quedando firme y subsistente

en su consecuencia la Real orden de 16 de Agosto de 1877 en la parte en que había sido impugnada.

Después de desechado el recurso de alzada del Ayuntamiento, la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia redactó y presentó en Setiembre de 1879 el proyecto para el enlace de sus líneas con arreglo á las prescripciones contenidas en la Real orden de 16 de Agosto de 1877, el cual fué remitido á informe de los Ingenieros Jefes de las divisiones de ferro-carriles del Este y Barcelona á fin de que este último oyese á la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España, concesionaria actualmente de la línea de Zaragoza á Barcelona, cuya Compañía propuso que se dejase libre la calle de Marina, llevando el trazado del ramal destinado al enlace por las calles de Aragon y Diagonal para cruzar á nivel la línea de Zaragoza en la plaza de las Glorias, y empalmar inmediatamente después con la línea de Francia.

Apoiada esta modificación por el Ingeniero Jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona, y en cumplimiento de lo dispuesto por la citada Real orden de 5 de Diciembre de 1877, se remitió el expediente en 4 de Agosto al Gobernador de aquella provincia, el cual, después de oír al Ayuntamiento de la capital, al de San Martín de Provensals, á la Comision facultativa creada por Real orden de 18 de Febrero de 1880, y en vista de haber expresado su conformidad la Compañía peticionaria, pasó de nuevo el expediente á la division de ferro-carriles del Este, remitiéndolo con su informe en 9 de Febrero último al Ministerio de Fomento. Todas las opiniones consultadas sobre este asunto han resultado favorables á la aprobacion del proyecto presentado por la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia, como igualmente la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos en pleno, que ha sido la última que ha informado sobre el particular, proponiendo por unanimidad en 19 de Marzo próximo pasado el enlace á nivel por las calles de Aragon y Diagonal para verificar la union de las líneas de Tarragona y Francia dentro de Barcelona.

Así las cosas, y cuando esta cuestion tocaba administrativamente á su término, el Gobierno, á pesar de lo ámplio de la informacion practicada y de la larga tramitacion de este asunto, teniendo en cuenta los múltiples y diferentes intereses con el mismo relacionados, y en virtud de las numerosas exposiciones elevadas al Ministerio de Fomento, unas en favor y otras en contra, de la solucion presentada por la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia para el enlace de sus líneas, acordó, antes de resolver definitivamente, el nombramiento de una Comision especial para que en vista de todos los antecedentes de este asunto informara de nuevo sobre cuestion tan importante, pasando á la localidad para ello, en caso de creerlo necesario, siendo designados á consecuencia de este acuerdo los individuos que suscriben para formar la mencionada Comision creada por Real orden de 30 de Marzo último.

Procurando corresponder al honroso encargo que el Gobierno le habia conferido, y con el fin de desempeñarlo tan satisfactoriamente como fuese posible, la Comision se trasladó á Barcelona pocos dias después de ser nombrada con dos objetos principales: el de reconocer la localidad para poder juzgar con acierto de la bondad del enlace propuesto, y el de oír las razones de cuantos por cualquier concepto estuvieran interesados en este asunto, con el propósito de satisfacer las exigencias de la verdadera opinion, sin perjuicio de armonizarlas con los deberes que impone la justicia.

Del reconocimiento practicado por la Comision sobre el terreno y de la inspeccion de la localidad, verificada al dia siguiente de su llegada á Barcelona, resulta claramente en su concepto que, además de la solucion que propone la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia, hay otras para llevar á cabo la union de las líneas de que es concesionaria dentro de Barcelona; pero que todas ellas, como la misma de la calle de Aragon, aun prescindiendo de las que ofrecen las mayores dificultades, tienen varios inconvenientes, cuya importancia hará conocer muy en breve la Comision al ocuparse detenidamente en su exámen.

Respecto de las diversas opiniones manifestadas en el seno de la Comision por las numerosas que en nombre de diferentes intereses han llegado hasta ella, es justo consignar ante todo que si han estado en desacuerdo con respecto al medio más ventajoso para realizar el enlace, en cambio se han hallado conformes, no ya en la conveniencia indiscutible, sino en la absoluta necesidad y en la apremiante urgencia de unir á todo trance y cuanto antes las líneas férreas afluentes á Barcelona. El enlace, ante todo y sobre todo, es en aquella rica y hermosa capital la fórmula de una necesidad vivamente sentida, y de una aspiracion unánimemente expresada: por fortuna para la Comision, no es posible abrigar duda alguna sobre este punto; y tan completo es el convencimiento que ha adquirido, que no vacila en confesar de una manera clara y

terminante que su dictámen obedeció en primer término y se funda principalmente en la imposibilidad de dejar de satisfacer esta opinion, que tiene á la vez el carácter de una reclamacion perfectamente justa y de un deseo tan natural como legitimo.

Todos, absolutamente todos, sin una sola excepcion, han pedido que se lleve á cabo inmediatamente el enlace: las Comisiones del comercio nacional y extranjero, de agricultura y de industria, el Ayuntamiento de la capital, la Diputacion de la provincia, los propietarios de las dos partes del ensanche, los operarios de Barcelona y la Compañía concesionaria de las líneas que deben unirse lo han hecho verbalmente ante la Comision, y por escrito, segun consta en el expediente, los propietarios agricultores, comerciantes é industriales de la mayor parte de las ciudades y pueblos importantes de nuestra costa de Levante; lo cual quiere decir que, aunque por diferentes conceptos, tienen el interés comun de que se realice inmediatamente el enlace de las líneas de Tarragona y Francia el comercio nacional y extranjero, la poblacion de Barcelona y la Compañía concesionaria, y se comprende perfectamente. El comercio se encuentra interesado en que desaparezca la interrupcion que experimenta la línea férrea de la costa del Mediterráneo para poder exportar sus productos con mayor baratura, en ménos tiempo y sin sufrir los repetidos choques que ocasionan las inevitables maniobras de carga y descarga á que se les sujeta como consecuencia del trasbordo. Por otra parte, el asiento de la estacion y cabeza de la antigua línea de Martorell, actualmente de Tarragona, las hacen absolutamente incompatibles con el ensanche de Barcelona; pues á la par que interceptan el movimiento y la circulacion de la gran capital, oponen á su desarrollo un obstáculo insuperable. La primera cierra por completo la calle de Ronda y obstruye la prolongacion de la Rambla, que es el centro de mayor animacion y vida en la ciudad, y el principal punto de union entre la antigua y la moderna: la segunda, describiendo una curva muy pronunciada, atraviesa manzanas de gran precio, y con sus desmontes, terraplenes y empalizadas corta calles muy principales, entre otras la de las Cortes ó Gran Via, que es la más importante de todas las modernas, é impide el paso por completo en todas direcciones dentro de una gran zona y en un espacio dilatado. Y últimamente, la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia reportará seguros beneficios el dia en que consiga establecer la union entre sus líneas, porque desde el mismo momento la estacion de Barcelona, aunque más importante, será como cualquiera otra de las demás que se hallan intermedias; y aparte de que acrecentará su tráfico, y con el tráfico su rendimiento kilométrico, ya muy considerable, explotará sus líneas con más facilidad por haber desaparecido la rémora que hoy dificulta extraordinariamente este servicio. En resumen: de las consideraciones expuestas, la condicion de verificar inmediatamente el enlace se impone de tal modo y con fuerza tan irresistible, que la Comision entiende, como ya ha dicho antes, que deben subordinarse á ella por de pronto todas las demás, sean las que quieran, estando íntimamente convencida de que, proponiéndolo así, como en este momento lo hace, trasmite fielmente al Gobierno la aspiracion general y unánime de la culta y floreciente ciudad, honra y capital de Cataluña.

Entrando á examinar una por una las diferentes soluciones propuestas á la Comision para verificar el enlace, procede dar principio por las que solamente responden al criterio individual para pasar después á discutir las que tienen mayor número de partidarios.

La Sociedad *Ferro-carril y Minas de San Juan de las Abadesas* propone por conducto de su gerente que la union de las líneas de Tarragona y Francia se verifique por medio de otra de circunvalacion, cuya explotacion habrá de hallarse á cargo del Municipio de Barcelona, sistema que deberá emplearse aun en el caso de que el enlace tenga lugar por la calle de Aragon, segun pretende la Compañía concesionaria, y en cuyo estudio no puede entrar la Comision por creer, como cree desde luego, que aparte de otras consideraciones de diferente orden, la solucion de que se trata, á causa de su naturaleza especial, no se relaciona directamente con el objeto de su encargo, ni está dentro de los límites que la están señalados.

A su vez la Compañía del ferro-carril de Valls á Villanueva y Barcelona presenta otro proyecto para la union de su línea con las de Francia y Tarragona, el cual consiste en empalmar con esta última en el Hospitalet, dirigiéndose desde allí á Barcelona, y pasando á lo largo del Puerto por medio de un viaducto de hierro de 6^m50 de altura.

Esta solucion ofrece dos inconvenientes que saltan á primera vista: uno la dificultad de descender desde el viaducto á la estacion de Granollers, y otro que el enlace de la línea de Valls con la de Tarragona en el punto expresado privaría al pueblo de Sans del camino de hierro que hoy existe, con gran perjuicio para su vecindario y para el público en general, sin contar además con que la union

de las citadas líneas en el Hospitalet, tal como se propone por la Compañía de Valls á Villanueva y Barcelona, obligaría á la línea de Tarragona, antiguamente de Martorell, á desviarse de su trazado, establecido en virtud de su ley de concesion.

Otro de los medios propuesto para la ejecucion del enlace, que la Comision no encuentra aceptable, es la construcccion de un túnel de dos kilómetros de longitud por debajo de la calle de Aragon, y no considera para ello el aumento de coste y la mayor dificultad de esta solucion, porque lo primero afecta única y exclusivamente á la Compañía y no tiene por qué tenerlo en cuenta; y lo segundo no sería una razon de gran peso tratándose de esta clase de obras en el siglo que ha llevado á cabo la perforacion del túnel del Tamesis, de los del Mont-Cenis y San Gotardo, y la apertura del Canal de Suez. En concepto de la Comision, hay otros motivos que le obligan á desechar el túnel. Mientras no se terminen las obras del desvio de las aguas de la montaña y el sistema general de alcantarillado que ha de servir para absorber y dirigir al mar las aguas que caen en la extensa zona sobre que se halla levantada la nueva poblacion en el ensanche, las aguas de lluvia, así de la montaña como del llano que con deplorable frecuencia discurren sobre la superficie del terreno forman torrentes caudalosos, se introducirían por la boca más alta del túnel, inundándolo totalmente, y harían la explotacion muy difícil, por no decir desde luego imposible. Además, y esto es también importante por no decir decisivo, á la entrada y salida del túnel existirían dos trincheras de más ó ménos longitud, trincheras que cortarían necesariamente las calles perpendiculares, interrumpiendo en absoluto su comunicacion. Resulta, pues, de todo esto que apelar á un túnel como medio para resolver la cuestion del enlace tendría serios inconvenientes, y que no debe hacerse por lo tanto mientras exista cualquier otro que pueda reemplazarlo con ventaja.

Descartadas las soluciones cuyo exámen se acaba de hacer, quedan de todas las demás sometidas al de la Comision las dos que reúnen mayor número de partidarios, dividiendo por igual la opinion, y que apoyadas con más calor y defendidas con más empeño constituyen, digámoslo así, el principal objeto del debate: el paso en zanja á lo largo de la calle de Aragon, y el paso á lo largo de la calle de Aragon á nivel.

El paso en zanja á lo largo de la calle de Aragon ofrecería con relacion al túnel mayor facilidad, tanto para su ejecucion, cuanto para llevar por debajo, lo cual no ofrece dificultad alguna, las obras del alcantarillado; pero en cambio tendría en mayor escala los demás inconvenientes de aquella solucion. Una zanja en semejantes condiciones sería en último resultado una gran zanja de saneamiento abierta en el centro de la gran capital, que cortaría, comunicándolas, las calles principales y más hermosas del ensanche en aquella parte de la ciudad, la cual quedaría dividida materialmente, obstruyéndose la circulacion y paralizándose como consecuencia el movimiento general de la poblacion.

Han manifestado á la Comision algunos habitantes de Barcelona que el paso por medio de la zanja era el pensamiento que para realizar el enlace tenía el Ingeniero Don Idefonso Cerdá, autor del proyecto de ensanche. La Comision respecto de este punto debe manifestar que en el proyecto aprobado por Real orden de 7 de Junio de 1839, ni dicho pensamiento figura, ni existe nada que induzca á presumirlo. Lo que resulta cierto es que posteriormente á la citada fecha, en Junio de 1863, el Ingeniero Cerdá estudió un ante-proyecto para el establecimiento subterráneo de docks, bazares y almacenes para el comercio de la nueva ciudad, el cual modificaba profundamente el plano del proyecto aprobado, puesto que consistía en unir las manzanas de casas de dos en dos, suprimir la calle intermedia y establecer el camino de hierro interiormente á las manzanas, llevándolo por debajo de las rasantes de las calles que habia de recorrer; siendo importante hacer notar que el ante-proyecto de docks, bazares y almacenes, invocado para demostrar que Cerdá proponía en zanja el enlace de los ferro-carriles, nada tiene que ver con este enlace; antes por el contrario, era un proyecto completamente independiente del de la union de los ferro-carriles á nivel por las calles de Aragon y Marina, como lo prueba el hecho de suprimirse en él varias calles, y entre otras la de Aragon, precisamente que figuraba en el plano del ensanche y que hoy es el objeto principal de la cuestion. La Comision tiene conocimiento del expresado ante-proyecto; pero no sabe ni le consta que llegase á ser aprobado definitivamente por ninguna disposicion oficial; y de todas maneras, aunque aquella existiese, su opinion, independientemente de un hecho que no conceptúa suficiente para modificarla, es que la union de los ferro-carriles dentro de Barcelona por medio de una zanja abierta á lo largo de la calle de Aragon debe ser desechada en absoluto, porque seguramente puede verificarse de otro modo sin los graves inconvenientes que ofrece la solucion que se exa-

mina, y con gran beneficio para la población llamada principalmente á soportarlos.

Grandes tambien los tiene el enlace á nivel por la calle de Aragon, propuesto por la Compañía concesionaria de las líneas de Tarragona á Barcelona y Francia, y consignado en el proyecto aprobado por Real orden de 16 de Agosto de 1877. La Comision, que los reconoce y confiesa desde luego, adquiere bastante autoridad por este solo hecho para declarar imparcialmente que se han exagerado sin embargo, porque así como no es cierto que el paso á nivel en tres kilómetros de longitud se encuentra exento de peligros, tampoco puede establecerse como cosa indudable que el paso por la calle de Aragon á nivel haya de ocasionar diariamente siniestros y catástrofes. A nivel por sitios concurridos pasan los trenes en Hamburgo, Francfort y Bruselas; á nivel igualmente recorren calles principales en importantes poblaciones de Europa, como sucede en Bremen, Dresde, Rotterdam y Viena; y finalmente, de la misma manera penetran hoy en Barcelona los ferro-carriles de Tarragona, Zaragoza, Granollers y Sarriá, y el tranvía de vapor del Clot y San Andrés, cuyas líneas, dentro de la ciudad, suman una longitud respetable; lo cual, si bien no prueba nada para la Comision en cuanto á la bondad del sistema, demuestra claramente que el paso por la calle de Aragon en tales condiciones seria un caso más sobre los que ya existen, por cuya razon lo admitiria en último extremo, no como una solucion que se elige, sino como un medio que se acepta.

Aparte del peligro que aunque relativo es innegable, y que se puede disminuir imponiendo las condiciones necesarias para verificar la explotacion, una de las circunstancias más desfavorables del trazado á nivel es indudablemente que corta muy abajo el concurrido paseo de Gracia; y otro de sus inconvenientes el de que andando el tiempo y en un porvenir no lejano seria un obstáculo para las comunicaciones y la vida interior de Barcelona, cuyo desarrollo camina á pasos de gigante, como dan clara muestra sus anchas y espaciosas calles, sus magníficos parques y sus soberbias construcciones. Es, pues, forzoso convenir en que si bien es preferible á las demás soluciones propuestas que la Comision ha discutido el enlace á nivel de las líneas de Francia y Tarragona conforme al proyecto aprobado, tiene evidentemente en su contra los peligros, si bien no grandes, que ofrece para el público atravesar, como atraviesa, una arteria importante de la circulacion, y quedar encerrado en las calles de la nueva ciudad, donde será un obstáculo el día en que lo que hoy está sin construir llegue á estar construido y habitado.

Pero aun así, esta solución presenta á su favor una circunstancia que sólo ella tiene, y á la cual concede la Comision una importancia capital: puede realizarse inmediatamente; es decir, permite hacer el enlace de las líneas de Tarragona y Francia en seguida, sin rémoras, sin dilaciones, sin pérdida de tiempo, con arreglo á un proyecto previamente aprobado, que tiene de su parte la legalidad administrativa, y que puede resolver en el acto el conflicto que el actual estado de cosas crea diariamente en Barcelona, puesto que llena la principal de las aspiraciones de aquella población, realiza el más vivo de sus deseos, satisface la más apremiante de sus necesidades, y salva las dificultades del momento de acuerdo con la pública opinion.

Ahora bien: dados estos antecedentes, y aceptando el problema como se encuentra planteado en estos momentos, ¿debe adoptarse para enlazar las líneas de Tarragona y Francia á pesar de sus inconvenientes, ó es preferible buscar fuera de los propuestos otro que no tenga ninguno? A juicio de la Comision, esta pregunta no tiene una respuesta categórica, y en esto está precisamente la fórmula de la resolucion que se busca.

Si lo principal es hacer inmediatamente el enlace, no hay más remedio que adoptar el paso á nivel por la calle de Aragon; porque siendo esta solución la única legalmente aprobada, puede realizarse en seguida; pero como por otra parte esta solución ofrece serios inconvenientes, no se puede aceptar como definitiva; antes por el contrario, se deberá estudiar cuanto antes otra que, á ser posible, no los tenga: luego hay que admitir forzosamente el enlace que propone la Compañía; pero con el carácter de provisional, y á condicion de estudiar sin pérdida de tiempo el enlace definitivo.

La Comision entiende que no será difícil encontrarlo exento de los inconvenientes que presentan los otros en que antes se ha ocupado, pues además del enlace á nivel á lo largo del puerto, cuyo proyecto debe tenerse en cuenta nuevamente para resolver la cuestion, existe otro posible igualmente á nivel siguiendo la calle Diagonal y el perímetro exterior del ensanche por la parte Oeste del mismo, que al parecer es superior á todos los demás por reunir las condiciones técnicas de que aquellos carecen.

En resumen: el enlace á nivel por las calles Diagonal y de Aragon se impone en las presentes circunstancias de un modo inevitable como solución del momento; pero des-

pues de satisfecha esta necesidad reconocida unánimemente, debe buscarse otra definitiva que no tenga los inconvenientes de la provisional, y que se encontrará seguramente estudiando de nuevo el problema de la union de los ferro-carriles de Tarragona y Francia dentro de Barcelona.

Por todo lo cual la Comision, en cumplimiento de su encargo, opina:

1.º Que se autorice á la Compañía concesionaria de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia para verificar inmediatamente el enlace de sus líneas dentro de Barcelona á nivel por las calles de Aragon y Diagonal con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 16 de Agosto de 1877, y á las modificaciones del mismo propuestas por la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España; en la inteligencia de que dicho enlace tiene el carácter de provisional, y la expresada Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia obligacion de sujetarse para su construccion y explotacion á las condiciones que con este objeto le imponga el Ministerio de Fomento.

2.º Que se estudie en el plazo de tres meses por cuenta del Estado un proyecto para la union definitiva de las citadas líneas, siguiendo la prolongacion de la calle Diagonal hasta su encuentro con la calle de Villarreal y el contorno exterior del perímetro del ensanche por la parte Oeste del mismo, y que sin perjuicio de esta disposicion se conceda el de seis para que la Compañía concesionaria, el Ayuntamiento de Barcelona ó los particulares puedan presentar otros proyectos con el mismo objeto á fin de que el Gobierno, en vista de todos y teniendo presente el de enlace á nivel á lo largo del puerto, ya estudiado por la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia, pueda resolver con pleno conocimiento acerca del enlace definitivo.

3.º Que se imponga á la Compañía concesionaria de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia la obligacion de llevar á cabo el enlace definitivo de sus líneas dentro de Barcelona con arreglo al proyecto que el Gobierno apruebe al efecto en su día, debiendo dar principio á las obras en los seis meses siguientes á la fecha de la aprobacion de dicho proyecto, y terminarlo dentro del plazo de dos años despues de haberlas comenzado; siendo de cuenta de la expresada Compañía todos los gastos que ocasione la ejecucion del enlace definitivo, á excepcion de los que se refieran á las alcantarillas, cañerías y pasos de aguas subterráneas correspondientes á servicios municipales, que deberán ser satisfechos por los Ayuntamientos respectivos.

4.º Que debe obligarse á la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia á levantar la estacion y cabeza de la línea de Martorell dentro del plazo de tres meses, á contar desde la fecha en que se halle terminado el enlace provisional, y la Administracion inhibirse de entender en lo que se refiere á la cesion gratuita de los terrenos por ellas ocupados, ofrecida por la expresada Compañía al Ayuntamiento de Barcelona.

Y conformándose S. M. el Rey (Q. D. G.) con el preinserto dictámen, se ha servido resolver como en el mismo se propone.

De Real orden lo digo á V. E. para los efectos oportunos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 21 de Mayo de 1881.

ALBAREDA.

Sr. Director general de Obras públicas.

ADMINISTRACION CENTRAL.

MINISTERIO DE MARINA.

Seccion de Armamentos.

APREHENSIONES VERIFICADAS POR LOS BUQUES GUARDA-COSTAS.

En telegrama de ayer dice al Sr. Ministro del ramo el Comandante de Marina de Algeciras:

«Cañonera *Atrevida* apresó noche anterior en aguas de esta bahía un bote con 386 kilos tabacos y cinco reos.»

Madrid 24 de Mayo de 1881.—El Jefe de la Seccion, Ignacio Garcia Tudela.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Direccion general de Obras públicas.

Ferro-carriles.

En cumplimiento de lo dispuesto por Real orden de fecha 20 del actual, esta Direccion general ha señalado el día 24 de Agosto próximo venidero, á la una de su tarde, para la subasta de la concesion del ferro-carril de Salamanca á la frontera portuguesa por Ciudad-Rodrigo.

La subasta se celebrará en Madrid, en el Ministerio de Fomento, observándose las reglas establecidas en la instruccion de 18 de Marzo de 1882.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, ajustados al modelo adjunto, y la cantidad que ha de consignarse

previamente como garantía para tomar parte en la subasta será de 314.926 pesetas en metálico, ó su equivalente en efectos de la Deuda pública, calculado al tipo que para este objeto les está asignado en las disposiciones vigentes; debiendo acompañarse por separado á cada pliego el documento que acredite haberse consignado en la Caja general de Depósitos la fianza que se ha indicado.

La licitacion versará en primer término sobre la rebaja del importe de la subvencion.

En el caso de dos proposiciones que contengan igual rebaja en la subvencion, se celebrará en el término de 10 días una nueva subasta, que se anunciará oportunamente, la cual recaerá sobre rebaja en el tipo de las tarifas; y en caso de dos proposiciones iguales, sobre duracion del plazo de la concesion.

No podrán tomar parte en esta segunda subasta más que los firmantes de las proposiciones que resultaren iguales, á los cuales se retendrán los correspondientes depósitos.

Con arreglo al art. 86 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para el cumplimiento de la ley general de ferro-carriles vigente, tiene derecho el dueño del proyecto firmante de la proposicion que sirve de base á esta subasta á quedarse con el remate por el tanto, ejercitando este derecho en la forma que determina el art. 38 del reglamento de 6 de Julio de aquel año para ejecucion de la ley general de Obras públicas.

Tiene además derecho el dueño del proyecto á que se le abone en otro caso por el adjudicatario en el término de un mes, contado desde la adjudicacion, el valor del proyecto con arreglo á la tasacion que debidamente se apruebe, y cuyo importe se anunciará al público con la debida oportunidad, y formará parte integrante de este anuncio.

En la portería del Ministerio de Fomento se hallará de manifiesto, para conocimiento del público, el proyecto, pliego de condiciones particulares para la concesion, tarifas y relacion de material que puede importarse del extranjero con franquicia arancelaria.

Madrid 24 de Mayo de 1881.—El Director general, E. Page.

Modelo de proposicion.

D. N. N. vecino de, enterado del anuncio publicado en la GACETA, fecha, y del proyecto y demás documentos relativos al ferro-carril de Salamanca á la frontera portuguesa por Ciudad-Rodrigo, se compromete á tomar á su cargo la construccion y explotacion de dicho ferro-carril, con estricta sujecion al pliego de condiciones particulares para su concesion, rebajando la subvencion señalada en el art. 15 del mismo en tantas pesetas (la cantidad que se rebaja en letra).

(Fecha y firma del proponente.)

Pliego de condiciones particulares bajo los cuales se otorga la concesion del ferro-carril desde Salamanca por Ciudad-Rodrigo á empalmar con la línea portuguesa de la Beira-alta.

Artículo 1.º La empresa concesionaria se obliga á ejecutar á su costa y riesgo todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un ferro-carril que, partiendo de Salamanca y pasando por Ciudad-Rodrigo, termine en la frontera portuguesa, empalmándose con la línea de la Beira-alta, correspondiente á esta última nacion.

Art. 2.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 20 de Mayo del presente año, y bajo las prescripciones que en la misma se consignan. Durante la construccion de las obras sólo podrán introducirse variaciones en el proyecto aprobado, con arreglo á lo que disponen los artículos 18 de la ley de ferro-carriles vigente, y 52 del reglamento para ejecucion de esta ley; las consecuencias de toda variacion ó modificacion en el proyecto aprobado serán las que establece el art. 19 de la ley de ferro-carriles vigente.

Art. 3.º Se establecerán estaciones en Salamanca, Tejares, Doño, Barbadillo, Quejigal, Aldehuela de la Bóveda, Boadilla, Martín del Rio, Santiespiritus, Ciudad-Rodrigo, Espeja, Fuentes de Oñoro y otra más, en el punto que se determine, entre las de Ciudad-Rodrigo y Espeja. No podrá la empresa concesionaria establecer otras estaciones fuera de las expresadas, ni aun apeaderos ó apartaderos, sin autorizacion del Gobierno; pero este se reserva la facultad de obligar al concesionario á establecer otras estaciones además de las anteriormente expresadas, y los apeaderos ó apartaderos que juzgue necesario.

Art. 4.º En el término de 15 días, contados desde la fecha en que se dé conocimiento al interesado de la adjudicacion de la concesion á su favor, consignará en la Caja general de Depósitos como fianza la cantidad de 4.359.630 pesetas en metálico ó en valores de la Deuda pública, calculados al tipo que para este objeto les está señalado por las disposiciones vigentes, cuya cantidad representa el 5 por 100 del presupuesto aprobado; esta cantidad no será devuelta al concesionario hasta que estén terminadas las obras que son objeto de la concesion. Si el adjudicatario dejase trascurrir 15 días sin consignar esta fianza, se declarará sin efecto la adjudicacion, con pérdida del depósito provisional prestado para tomar parte en la licitacion, sacándose nuevamente á remate la concesion por término de 40 días.

Art. 5.º La empresa concesionaria empezará los trabajos dentro del plazo de tres meses, contados desde la fecha del otorgamiento de la concesion, y deberán quedar terminadas en el plazo de tres años, contados desde la misma fecha.

Art. 6.º El material móvil se fija como minimum para toda esta línea en

- 6 locomotoras de viajeros.
- 4 idem de mercancías.
- 8 coches de viajeros de primera clase.
- 10 idem id. de segunda id.
- 14 idem id. de tercera id.
- 10 furgones con freno.
- 34 wagones cerrados y ganglos.
- 25 idem descubiertos de bordes altos.
- 25 idem id. de bordes bajos.
- 25 idem id. plataformas.
- 27 frenos.

Art. 7.º Los coches de viajeros estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; tanto unos como otros, y además los de tercera clase, estarán cerrados con cristales. Podrán emplearse coches que lleven en departamento separado más de una clase de viajeros; pudiéndose tambien emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno, á propuesta del concesionario; pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte de la totalidad de asientos de todo el tren.

Art. 8.º La empresa concesionaria se obliga á trasportar gratuitamente por los trenes ordinarios las cartas y pliegos que constituyan la correspondencia oficial y privada, así como á los conductores y agentes necesarios para repartirla. Para este objeto la empresa reservará en cada tren un carruaje, cuya forma y dimensiones determinará la Direccion general de Correos y Telégrafos. Respecto á las horas de salida, marcha y detenciones de los trenes que lleven la correspondencia pública, la empresa deberá obtener previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernacion.

Art. 9.º La empresa concesionaria deberá establecer y conservar en buen estado á sus expensas, durante el tiempo de la concesion, una línea telegráfica con dos hilos para servicio del Gobierno; queda tambien obligada la empresa concesionaria á tener dispuestos los postes de modo que puedan recibir el número de hilos, hasta cuatro, que el Gobierno necesite colocar, siendo obligacion de dicha empresa el conservar y reparar unos y otros con el material necesario al efecto. El material que se emplee, tanto en la construccion como en la reparacion de la línea telegráfica, será de las mismas condiciones que el adoptado por la Administracion. Igualmente queda obligado el concesionario á facilitar en las estaciones en que el Gobierno necesite establecer servicio telegráfico el local necesario al efecto.

Art. 10. La empresa queda obligada á conducir gratuitamente los presos y penados, á cuyo fin dispondrá del material móvil adecuado que el Ministerio de Fomento determine, oyendo á los Ministerios de Guerra y Gobernacion.

Art. 11. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte de este ferro-carril sin que preceda autorizacion de este Ministerio en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por el Ingeniero del Gobierno encargado de la inspeccion en que se declare que puede abrirse la via al tránsito público; acta que deberá, con su propio informe, remitir al Ministerio de Fomento el Gobernador de la provincia respectiva.

Art. 12. No podrá la empresa concesionaria emplear en la explotacion locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya despues de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido por el Ingeniero encargado de este servicio.

Art. 13. Concluidas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros que designe el Ministerio de Fomento, el amojonamiento y plano detallado del ferro-carril y todas sus dependencias, formando tambien un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios.

De cada uno de los documentos y planos que se enuncian en el párrafo anterior y del acta del amojonamiento entregará la empresa concesionaria un ejemplar competentemente autorizado á la Direccion general de Obras públicas durante el primer año de la explotacion de la línea ó trozo de línea á que se refieran.

Art. 14. La empresa concesionaria se sujetará á la tarifa adjunta á este pliego de precios máximos de peaje y transporte, la cual podrá ser revisada despues de pasados los cinco primeros años de hallase en explotacion este ferro-carril, y de cinco en cinco años despues en la forma que disponen los artículos 49 de la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877 y 27 del reglamento para su ejecucion.

Art. 15. Disfrutará este ferro-carril una subvencion de 7.546.403 pesetas en metálico sin reduccion alguna, distribuidas en tres anualidades consecutivas é iguales á 2.515.468 pesetas cada una, efectuándose el abono de cada anualidad entregando mensualmente á la empresa concesionaria la mitad del

importe de las obras ejecutadas durante el mes ó meses anteriores, valorándolas á los precios del presupuesto aprobado, sin que el importe de estas entregas pueda exceder dentro de cada año de las 2.515.468 pesetas que representa una anualidad. Disfrutará además este ferro-carril la exencion de los derechos de Aduanas para el material que sea necesario importar del extranjero con destino á la construccion de la línea, y para explotarla durante los 40 primeros años. Esta exencion se hará efectiva en la forma que prescriben las leyes de presupuesto ó cualquiera otra que se halle vigente al otorgar la concesion.

Caducará esta concesion en los casos siguientes:

1.º Si no se constituyese en el plazo estipulado la fianza de que habla el art. 4.º de este pliego de condiciones.

2.º Si no se empezasen ó no terminasen las obras dentro de los plazos marcados en el art. 5.º de esta concesion, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificados en la forma que previenen los artículos 29 y 30 del reglamento para la ejecucion de la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877.

3.º Si se interrumpiese total ó parcialmente el servicio público, en cuyo caso se procederá conforme á lo determinado en el art. 87 de la ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877 y al 31 del reglamento para la ejecucion de la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877.

4.º Si la Compañía concesionaria fuese disuelta por resolucion administrativa ó judicial, ó bien declarada en quiebra.

5.º Si trascurridos dos años desde la fecha de la concesion no se hubiesen ejecutado obras ó acopiado materiales por un valor igual á la cuarta parte del presupuesto, salvo en los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

Art. 17. Para atender á los gastos que origine la Inspeccion del Gobierno sobre este ferro-carril, el concesionario abonará anualmente desde el principio de las obras la cantidad de 50 pesetas por cada kilómetro que se halle en construccion, y la de 100 pesetas por cada uno de los que se hallen en explotacion. Las cantidades que por este concepto deba abonar el concesionario ingresarán en el Tesoro público, conforme se determina en el art. 62 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 18. El concesionario podrá, previa autorizacion del Ministerio de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiere en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 19. En los 40 años que precedan al término de esta concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos de la explotacion, y emplearlos en la conservacion del ferro-carril si el concesionario no cumpliera con este deber.

Art. 20. Al espirar el plazo de la concesion hará el concesionario entrega de este ferro-carril al Gobierno en los términos prevenidos en los artículos 36 y 37 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 21. El Gobierno por causa de utilidad pública debidamente justificada podrá adquirir el ferro-carril ántes de ter-

minar la concesion. Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que inmediatamente precedan, y este término medio será el importe de la anualidad que se pagará á la empresa en cada uno de los años que falten para espirar la concesion. Si este término fuere mayor de 45 por 100, se fijará la anualidad como si fuere el de 45 por 100; si es menor y la empresa cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciacion de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos, pero en ningun caso podrá exceder del 45 por 100.

Art. 22. La concesion de este ferro-carril no constituye monopolio á favor de la empresa concesionaria, la cual no podrá reclamar indemnizacion alguna si el Gobierno hiciere otra concesion ulterior de caminos, canales, ferro-carriles, trabajos de navegacion ú otros en la misma comarca donde está situado este ferro-carril, ó en otro contiguo ó distante.

Art. 23. La empresa concesionaria formará los reglamentos necesarios para el buen servicio de administracion y explotacion de esta línea, sometiéndolos á la aprobacion del Ministerio de Fomento cuando afecten á la seguridad de la explotacion ó á las relaciones del público con la empresa concesionaria.

Art. 24. El Ministerio de Fomento ejercerá por medio de sus agentes la inspeccion y vigilancia que le corresponde por la ley, tanto en la parte facultativa como en la administrativa, debiendo la empresa concesionaria dar cumplimiento á las órdenes que los expresados agentes le comuniquen.

Art. 25. El concesionario nombrará un representante para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno ó sus delegados, el cual deberá residir en Madrid. Si se faltase á esta disposicion ó el representante se hallase ausente de Madrid, serán válidas las notificaciones hechas á la empresa concesionaria con tal que se depositen en la Seccion de Fomento del Gobierno de esta provincia.

Art. 26. Esta concesion se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los derechos de propiedad; se otorga con sujecion á las leyes de 23 de Noviembre de 1877 y reglamentos para su ejecucion, fechas 24 de Mayo y 8 de Setiembre de 1878; á la ley especial de 22 de Diciembre de 1876; á la tarifa adjunta de precios máximos de peaje y transporte; y por último, á las demás disposiciones de carácter general que se dicten en materia de ferro-carriles.

Art. 27. Despues de constituido el depósito de que habla el artículo 4.º de estas condiciones, se expedirá el título de concesion, elevándose á escritura pública el contrato, é incluyendo en ella literalmente este pliego de condiciones; la ley especial de concesion, y la tarifa de precios máximos de peaje y transporte.

Madrid 21 de Mayo de 1881.—Aprobado.—ALBAREDA.
Aceptamos las condiciones de este pliego.
Madrid 24 de Mayo de 1881.—Por la Sociedad financiera de Paris, Durangel.—Caillat.

TARIFA de precios máximos de peaje y transporte para el ferro-carril de Salamanca á empalmar con la línea portuguesa de la Beira-alta.

DESIGNACION DE LOS TRASPORTES.	UNIDAD DE PERCEPCION.	GRAN VELOCIDAD.			Mínimum de percepcion. — Pesetas.
		PRECIO POR UNIDAD Y KILÓMETRO.			
		PEAJE. — Pesetas.	TRANSPORTE. — Pesetas.	TOTAL. — Pesetas.	
Viajeros.....	Primera clase.....	0'070	0'030	0'100	"
	Segunda clase.....	0'050	0'025	0'075	"
	Tercera clase.....	0'030	0'015	0'045	"
Excesos de equipaje.....	Cada 40 kilógs.....	0'009	0'004	0'013	0'50
Encargos.....	Idem.....	0'009	0'004	0'013	0'50
Géneros frescos, pescados y otros comestibles.....	Por tonelada.....	0'288	0'167	0'475	0'50
Trenes especiales.....	Por kilómetro.....	"	"	11	110
Trasportes fúnebres.....	Un ataúd en carruaje funerario.....	"	"	0'750	40
	Dos ataúdes en idem.....	"	"	0'200	10
	El ataúd entregado solo.....	"	"	1	"
Perros.....	Por cabeza.....	0'013	0'012	0'025	0'50
(1) Mercancías.....	Primera clase.....	0'100	0'063	0'163	0'50
	Segunda clase.....	0'075	0'063	0'138	0'50
	Tercera clase.....	0'063	0'062	0'125	0'50
	Con dos testeras.....	0'175	0'125	0'300	"
	Con una testera.....	0'138	0'112	0'250	"
	Bueyes, vacas, toros, caballos, yeguas, mulas y demás animales de silla, tiro ó carga.....	Por cabeza.....	0'070	0'030	0'100
Ganados.....	Terneros y cerdos.....	0'025	0'013	0'038	0'50
	Carneros, corderos, ovejas y cabras.....	0'013	0'012	0'025	0'50
	Fieras y animales de exposicion.....	"	"	"	"
	Animales domésticos.....	"	"	"	"
Material móvil de ferro-carriles..	Locomotoras que no arrastren convoy, tenders, carruajes y wagones vacíos.....	0'425	0'200	0'625	"
	Idem.....	0'088	0'075	0'163	"

(1) La clasificacion de las mercancías está detallada en las tarifas que forman parte del proyecto de esta línea, aprobado por Real orden de 20 de Mayo del presente año.

Disposiciones que se han de observar en la percepcion de los derechos de esta tarifa.

1.º La percepcion será por kilómetros, sin tener en consideracion las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.º La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3.º Las mercaderías que á petición de los que las remesan sean transportadas con la velocidad que los viajeros pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.º La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.

Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte, y deberán anunciarse al público por lo ménos con 45 dias de anticipacion.

5.º Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos sólo pagará el precio de su asiento.

6.º Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

7.º Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

1.º A todo carruaje que con su cargamento pese más de 4.500 kilogramos.

2.º A toda masa indivisible que pese más de 3.000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el transporte de estos objetos; pero cobrará más por peaje y transporte. La empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000. No se comprenden en esta disposicion las locomotoras. Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.º Los precios de tarifa no se aplicarán:

1.º A todos los objetos que no estando expresados en ella no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos.

2.º Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

3.º En general, á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente ménos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados sepa-

radamente. Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden se fijarán anualmente por el Gobierno, á propuesta de la empresa. Pasando de 50 kilogramos el precio de una bala, será 75 céntimos de peseta por tonelada y kilómetro, sin que pueda bajar de 50 céntimos, cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.º En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquier especie serán trasportados en el orden de su número de registro.

10. En el precio de transporte se considerarán incluidos los gastos accesorios. Por ningun concepto se permitirá el de carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

11. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y viceversa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir las obligaciones que le impone la disposicion anterior.

12. En el caso de que la empresa hiciere algun convenio para la comision y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

13. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio ó para volver á sus hogares despues de licenciados no pagarán por sí y sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pon-

drá inmediatamente á su disposicion por la mitad del precio de tarifa todos los medios de transporte establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, igualmente que los empleados del telégrafo, en el caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial.

Madrid 31 de Julio de 1879.—Los Ayudantes de Obras públicas, José M. Paredes.—Francisco Bellver.
Examinado.—El Ingeniero Jefe de la division, Angel Arribas Ugarte.
Aprobado por Real órden de 20 de Mayo de 1881.—El Director general, E. Page.—Hay un sello de la Direccion general de Obras públicas.

Relacion del material que ha de importarse del extranjero con franquicia arancelaria para la construccion y establecimiento del ferro-carril de Salamanca á empalmar con la línea portuguesa de la Beira-alta.

NÚMERO de órden.	NÚMERO de unidades.	CLASE DE OBJETOS Y MATERIAL DE QUE SE COMPONEN.	PESO de la unidad, Kilógramos.	PESO TOTAL. Kilógramos.	VALOR de la unidad. Pesetas. Cént.	VALOR TOTAL de la partida. Pesetas. Cént.	OBSERVACIONES.
<i>Instrumentos de topografía y objetos de dibujo y escritorio.</i>							
1	6	Teodolitos con sus trípodes.....	24	144	1.000	6.000	
2	8	Niveles id.....	22	176	800	4.000	
3	4	Brújulas id.....	20	80	500	2.000	
4	4	Eclímetros id.....	20	80	300	1.200	
5	60	Cintas de trama metálicas.....	0'200	12	10	600	
6	40	Idem de hierro con agujetas de id.....	2	20	50	500	
7	20	Miras de madera.....	5	100	75	1.500	
8	1	Pantógrafo.....	8	8	70	70	
9	3	Transportadores de bronce con nonius.....	0'500	1'500	25	75	
10	25	Idem de talco.....	0'010	0'250	9	225	
11	1	Planímetro.....	8	8	150	150	
12	12	Estuches de dibujo lineal.....	0'400	4'800	50	600	
13	50	Cortaplumas.....	0'050	2'500	3	150	
14	50	Barras de tinta china.....	0'020	1	5	250	
15	12	Tacillas de porcelana (juegos).....	0'300	3'600	3	36	Unidad juego de 4 tacillas.
16	2	Docenas de cajas de colores en pastillas.....	2'400	4'800	25	109	
17	5	Docenas de gomas de borrar.....	0'300	1'500	3	15	
18	15	Cajas de chinches de bronce.....	0'065	0'975	5	75	
19	6	Reglas logarítmicas de madera.....	0'500	3	75	450	
20	4	Juegos de escalas de marfil.....	0'420	1'680	30	120	
21	12	Idem de plantillas de madera.....	1	12	3	36	
22	80	Rollos de papel cuadriculado.....	2	160	10	800	
23	40	Idem de papel Watman de dibujo.....	3	120	35	1.400	
24	80	Idem de tela.....	1'500	120	50	4.000	
25	40	Resmas de papel para escribir.....	12	480	15	150	
26	100	Libretas de estudios de campo.....	0'200	20	3	300	
27	60	Libros rayados.....	0'600	36	3	180	
<i>Material auxiliar para la construccion.</i>							
28	20.000	Zapapicos.....					
		Azadones.....					
		Palas.....					
		Barrones de minero.....					
29	1.000	Barras de id.....	4	4.000	2'50	2.500	
		Palancas de cantero.....					
30	8.000	Kilógramos de pólvora de mina.....	"	8.000	4	32.000	
31	4.000	Idem de mecha para barrenos.....	"	4.000	5	20.000	
32	15	Fraguas portátiles.....	72	1.080	800	7.500	
33	50	Yunque de hierro forjado.....	60	3.000	12	600	
34	1.000	Carretillas completas.....	30	30.000	25	25.000	
35	100	Wagones para transportes de tierras.....	110	11.000	150	15.000	
36	100	Pares de ruedas de fundicion.....	200	20.000	30	3.000	
37	100	Ejes de hierro forjado.....	80	8.000	20	2.000	
38	400.000	Kilógramos de carriles de acero para vías provisionales.....	"	400.000	0'25	100.000	
39	2	Aparatos de sondeo.....	1.000	2.000	1.000	2.000	
40	10	Bombas para agotamientos.....	800	8.000	1.000	10.000	
41	6	Grúas.....	5.000	30.000	2.000	12.000	
42	6	Tornos completos.....	950	5.700	1.000	6.000	
43	6	Gatos de sencillo y doble movimiento.....	250	1.500	500	3.000	
44	10.000	Kilógramos de hierro forjado en barras de diferentes dimensiones.....	"	10.000	1	10.000	
45	10.000	Kilógramos de id. fundido manufacturado para diferentes usos.....	"	10.000	1	10.000	
46	4.000	Kilógramos de acero en barras para composicion de herramientas.....	"	4.000	1	4.000	
47	2.000	Kilógramos de clavazon de hierro.....	"	2.000	1	2.000	
48	2.000	Kilógramos de tornillaja de hierro de diferentes tamaños.....	"	2.000	1	2.000	
49	2.000	Kilógramos de herramientas diversas de hierro.....	"	2.000	1	2.000	
50	2.000	Kilógramos de plomo en planchas.....	"	2.000	0'75	1.500	
<i>Material de estaciones.</i>							
51	4.000	Kilógramos de hierro forjado en manufactura ordinaria para edificios.....	"	4.000	1	4.000	
52	10.000	Kilógramos de tubos de plomo.....	"	10.000	1	10.000	
53	1.000	Kilógramos de tubos de zinc.....	"	1.000	1'25	1.250	
54	4.000	Kilógramos de id. de palastro.....	"	4.000	1	4.000	
55	2	Plataformas de locomotoras.....	40.000	80.000	30.000	60.000	
56	15	Idem de carruajes.....	8.000	120.000	10.000	150.000	
57	1	Máquina de vapor para elevar agua.....	20.000	20.000	20.000	20.000	
58	3	Aparatos de palastro en piezas de ménos de seis milímetros de espesor para depósito de agua de 40 metros cúbicos.....	10.000	30.000	10.000	30.000	
59	1	Idem id. id. de id. de 100 metros cúbicos.....	20.000	20.000	20.000	20.000	
60	5	Grúas hidráulicas.....	1.500	7.500	1.000	5.000	
61	2	Básculas para carruajes.....	4.000	8.000	5.000	10.000	
62	20	Idem para equipajes y mercancías.....	500	10.000	500	10.000	
63	2	Grúas para elevar pesos.....	13.000	26.000	15.000	30.000	
64	10	Bombas de incendios.....	500	5.000	1.500	15.000	
<i>Material para la via y puentes.</i>							
65	8486.522'18	Kilógramos de barras-carriles de acero.....	"	8.486.522'18	0'25	2.121.630'54	
66	1189.012'43	Idem de planchas, bridas, tornillos y pasadores de hierro.....	"	1.189.012'43	0'45	533.055'89	
67	53	Cambios de via y cruzamientos de acero.....	7.000	371.000	1.200	63.600	Núm. 66. El total de esta partida la componen 695.520 planchas y bridas, y 493.492'43 kilógramos los tornillos y pasadores.
68	1.250.000	Kilógramos vigas armadas de palastro para puentes y pasos superiores, con todos sus accesorios.....	"	1.250.000	1	1.250.000	
69	500	Kilógramos de herramientas y útiles de hierro.....	"	500	1	500	
70	500	Idem id. id. de acero.....	"	500	1	500	
<i>Material móvil.</i>							
71	6	Locomotoras mixtas.....	40.000	240.000	70.000	420.000	
72	4	Idem de mercancías.....	45.000	180.000	80.000	320.000	
73	8	Carruajes de primera clase.....	7.000	56.000	11.000	88.000	
74	10	Idem de segunda id.....	6.000	60.000	8.500	85.000	
75	14	Idem de tercera clase.....	6.000	84.000	7.000	98.000	
76	40	Furgones con freno.....	8.000	320.000	6.000	240.000	
77	34	Wagones cerrados y jaulas.....	5.000	170.000	5.000	170.000	
78	71	Idem descubiertos.....	4.000	284.000	3.000	213.000	
79	27	Frenos.....	1.500	40.500	1.000	27.000	

NÚMERO de orden.	NÚMERO de unidades.	CLASE DE OBJETOS Y MATERIAL DE QUE SE COMPONEN.	PESO de la unidad. Kilógramos.	PESO TOTAL. Kilógramos.	VALOR de la unidad. Pesetas. Cént.	VALOR TOTAL de la partida. Pesetas. Cént.	OBSERVACIONES.
<i>Accesorios.</i>							
80	23	Aparatos para señales.....	200	4.600	4.000	23.000	
81	30	Faroles fijos para las estaciones.....	4	120	40	300	
82	25	Relojes de pared.....	"	"	450	3.750	
83	50	Quinqués.....	3	150	15	750	
84	20	Lámparas para los coches.....	1	20	8	160	
85	16	Máquinas para marcar los billetes.....	12	192	15	240	
86	2	Idem para hacer billetes.....	500	4.000	4.000	2.000	
87	24	Prensas para copiar.....	6	144	40	960	
88	80	Faroles de señales de latón y vidrios de color.....	5	400	15	1.200	
89	100	Trompetas de aviso de latón.....	0.500	50	5	500	
90	"	Muebles de madera.....	"	5.000	"	20.000	
<i>Talleres.</i>							
91	1	Máquina de vapor de 25 caballos, con sus generadores.....	20.000	20.000	20.000	20.000	
92	1	Torno para locomotoras.....	8.000	8.000	40.000	40.000	
93	2	Tornos para coches y wagones.....	6.000	12.000	6.000	12.000	
94	3	Máquinas de cepillar pequeñas piezas.....	2.000	6.000	2.500	7.500	
95	2	Idem para cepillar piezas medianas.....	4.000	8.000	6.000	12.000	
96	1	Idem id. id. grandes piezas.....	16.000	16.000	18.000	18.000	
97	1	Idem para cepillar los cilindros de las locomotoras.....	12.000	12.000	16.000	16.000	
98	1	Limadora.....	4.000	4.000	4.500	4.500	
99	2	Máquinas de alisar y fresar.....	3.000	6.000	5.000	10.000	
100	4	Idem de taladrar.....	1.000	4.000	1.500	6.000	
101	1	Máquina radial para las ruedas.....	7.000	7.000	10.000	10.000	
102	6	Tornos de diversos tamaños.....	3.000	18.000	5.000	30.000	
103	1	Máquina para hacer tornillos y tuercas.....	2.000	2.000	2.500	2.500	
104	1	Tijera-punzon.....	6.000	6.000	9.000	9.000	
105	3	Ventiladores para las fraguas.....	250	750	1.000	3.000	
106	8	Fraguas completas.....	1.000	8.000	1.000	8.000	
107	1	Grúa para pequeños pesos.....	800	800	1.500	1.500	
108	1	Idem para elevar las locomotoras.....	2.000	2.000	4.000	4.000	
109	1	Prensa hidráulica para prueba de locomotoras.....	400	400	500	500	
110	1	Idem id. para calar los ejes de locomotoras y wagones.....	4.000	4.000	4.500	4.500	
111	4	Sierras circulares, con todo su mecanismo.....	1.200	4.800	3.000	12.000	
112	2	Idem verticales con id.....	2.000	4.000	4.000	8.000	
113	3	Máquinas de cepillar madera.....	2.000	6.000	3.000	9.000	
114	2	Idem de escoplear.....	1.500	3.000	3.000	6.000	
115	3	Idem de barrenar.....	800	2.400	1.000	3.000	
116	"	Herramientas de hierro.....	2.000	2.000	1.500	3.000	
117	"	Idem de acero.....	1.000	1.000	2	2.000	
118	1	Aparato completo para enlantar.....	8.000	8.000	8.500	8.500	
119	"	Correas de cuero para transmisiones de movimiento.....	500	500	3	15.000	
120	"	Poleas de fundición para id.....	3.000	3.000	1	3.000	
121	"	Hierro forjado en árboles de trasmisión.....	3.000	3.000	1	3.000	
<i>Telégrafo.</i>							
122	500	Postes para telégrafos de madera.....	10	45.000	40	5.000	
123	"	Alambre galvanizado de cuatro milímetros para la línea.....	"	24.000	1	24.000	
124	"	Idem id. de dos milímetros para entronques.....	"	200	1	200	
125	200	Tensores de hierro galvanizado.....	1	200	5	1.000	
126	2.000	Aisladores de porcelana.....	1.500	3.000	2.500	5.000	
127	6	Mesas dobles para gabinetes telegráficos.....	100	600	100	600	
128	14	Idem sencillas para id.....	50	700	50	700	
129	200	Elementos de pilas eléctricas, con todos sus accesorios.....	5	4.000	5	4.000	
130	47	Cajas de pakestro para id.....	40	170	6	102	
131	24	Manipuladores Breguet.....	5	120	50	1.200	
132	24	Receptores id.....	5	120	50	1.200	
133	24	Campanillas de aviso.....	4	96	40	240	
134	24	Brújulas verticales.....	1	24	8	192	
135	"	Alambre forrado de gutta-percha.....	"	50	1.500	75	
136	"	Idem id. de seda.....	"	12	2	24	
137	12	Estuches completos para los celadores.....	5	60	20	240	
138	"	Herramientas de acero.....	"	50	1.500	75	

Madrid 31 de Julio de 1879.—Los Ayudantes de Obras públicas, Francisco Bellver.—José M. Paredes.—Examinado.—El Jefe de la division, Angel Arribas. Aprobado por Real orden de 20 de Mayo de 1881.—El Director general, E. Page.—Hay un sello de la Direccion general de Obras públicas.

Vista la instancia que en 14 del actual dirige á este Ministerio D. Emigdio Santamaría, vecino de Elche, solicitando autorizacion para estudiar una tranvía que partiendo de las cuencas carboníferas de Utrillas, en la provincia de Teruel, termine en el puerto de Vinaroz ó San Carlos de la Rápita:

Vista la carta de pago que acompaña á la referida instancia, esta Direccion general ha resuelto autorizar al citado Don Emigdio Santamaría para que en el término de un año pueda practicar los estudios necesarios para el proyecto del referido tranvía; entendiéndose que esta autorizacion se otorga con sujecion al art. 38 de la vigente ley de ferro-carriles.

Madrid 20 de Mayo de 1881.—El Director general, E. Page.

Direccion general de Instruccion pública.

Negociado de Universidades.

Se hallan vacantes en la Facultad de Medicina de las Universidades de Valencia y Valladolid las cátedras de Fisiología humana, dotadas con el sueldo anual de 3.000 pesetas, las cuales han de proveerse por oposicion con arreglo á lo dispuesto en el art. 226 de la ley de 9 de Setiembre de 1837.

Los ejercicios se verificarán en Madrid, en la forma prevenida en el reglamento de 2 de Abril de 1875.

Para ser admitido á la oposicion se requiere no hallarse incapacitado el opositor para ejercer cargos públicos; haber cumplido 21 años de edad; ser Doctor en Medicina y Cirugía, ó tener aprobados los ejercicios para dicho grado.

Los aspirantes presentarán sus solicitudes en la Direccion general de Instruccion pública en el improrogable término de tres meses, á contar desde la publicacion de este anuncio en la GACETA, acompañadas de los documentos que acrediten su aptitud legal, de una relacion justificada de sus méritos y servicios, y de un programa de la asignatura dividido en lecciones, y precedido del razonamiento que se crea necesario para dar á conocer en forma breve y sencilla las ventajas del plan y del método de enseñanza que en el mismo se propone.

Segun lo dispuesto en el art. 1.º del expresado reglamento, este anuncio deberá publicarse en los Boletines oficiales de todas las provincias y por medio de edictos en todos los establecimientos públicos de enseñanza de la Nacion; lo cual se advierte para que las Autoridades respectivas dispongan desde luego que así se verifique sin más que este aviso.

Madrid 4 de Mayo de 1881.—El Director general, Pascual de Gayangos.

Archivos, Bibliotecas y Museos.

Se hallan vacantes cuatro plazas de Aspirantes, dotadas cada una con la gratificacion anual de 4.000 pesetas, las cuales deben proveerse con destino, dos á la Biblioteca Nacional, una al Archivo histórico y otra al Museo Arqueológico de Madrid, per oposicion entre los individuos que tengan el título de Archivero, Bibliotecario y Anticuário, ó el de Licenciado en la Facultad de Filosofía y Letras, si además han probado en la Escuela de Diplomática las asignaturas correspondientes á la seccion respectiva.

Los opositores presentarán en dicha Escuela de Diplomática, donde se verificarán los ejercicios, sus solicitudes documentadas en el término de 15 dias, á contar desde la fecha de la publicacion de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid 18 de Mayo de 1881.—Pascual de Gayangos.

Universidad Central.

Ignorándose el domicilio de los Sres. Profesores extranjeros y el de los de las Universidades é Institutos del Reino, comisionados para representar en las fiestas del Centenario de Calderon sus respectivos establecimientos de enseñanza, se les invita por el presente anuncio á fin de que se sirvan concurrir el dia 25 del actual, á las dos de la tarde, á la Sala Rectoral de la Universidad Central para incorporarse al Claustro de Profesores que ha de presidir la procesion escolar.

Lo que de orden del Ilmo. Sr. Rector, de acuerdo con la Comision ejecutiva del Centenario, se publica para conocimiento de aquellos Profesores.

Madrid 23 de Mayo de 1881.—El Secretario general Leopoldo Solier.

La procesion escolar, que partiendo de la Universidad Central tendrá lugar el dia 25 del actual, á las dos de la tarde, se efectuará con el orden siguiente, reuniéndose cada uno de los grupos que han de formarla segun se expresa:

- 1.º Guardias civiles jóvenes.—Calle de la Manzana.
- 2.º Escuelas municipales de niños, presididos por sus respectivos Profesores.—Calle de los Reyes, hasta la plaza de San Marcial.
- 3.º Escuelas municipales de niñas, con sus Profesoras.—Claustros bajos de la Universidad.
- 4.º Asilos de San Bernardino, con sus Inspectores.—Calle de San Bernardino.

5.º Música del mismo Asilo.—Calle de San Bernardino, detrás de los asilados.

6.º Escuela de Sordo-mudos y ciegos.—Aula núm. 5, Universidad.

7.º Hospicio de Madrid, con sus Inspectores.—Calle de San Bernardino, detrás de la música.

8.º Colegio de San Ildefonso, con sus Profesores.—Calle de San Bernardino, á continuacion de los anteriores.

9.º Colegio del Escorial, con sus Profesores.—Aula núm. 7, Universidad.

10. Música de Artillería.—Aula núm. 6.

11. Fomento de las Artes, con sus Profesores.—Calle de San Vicente Baja.

12. Alumnos del Instituto de San Isidro y Colegios incorporados al mismo.—Calle de Amaniel.

13. Alumnos del Instituto del Cardenal Cisneros y Colegios incorporados al mismo.—Calle del Noviciado y calle del Espíritu-Santo.

14. Alumnos de la Escuela Normal de Maestros.—Calle de San Vicente Alta.

15. Música de Carabineros jóvenes.—San Vicente Alta, detrás de los alumnos de la Escuela Normal.

16. Alumnos de la Escuela Nacional de Música y Declamacion.—Se incorporarán en este sitio en la Cuesta de Santo Domingo.

17. Alumnas de la Escuela Nacional de Música y Declamacion, con sus Profesoras.—Se incorporarán en el mismo sitio.

18. Alumnas de la Escuela de Instituciones, con sus Profesores.—Claustros altos de la Universidad.

19. Alumnas de la Escuela Normal de Maestras.—Claustros altos de la Universidad.

20. Alumnos de la Escuela de Veterinaria.—Calle del Pez.

21. Alumnos de la Escuela de Artes y Oficios y Escuela superior de Comercio.—Calle de la Cruz Verde.

22. Alumnos de la Escuela de Agricultura.—Calle del Pez, detrás de los alumnos de la Escuela de Veterinaria.

23. Música de estudiantes.—Travesía de las Pozas.

24. Alumnos de la Facultad de Filosofía y Letras.—Palma Baja.

25. Alumnos de la Escuela de Diplomática.—Palma Baja, á continuacion de los anteriores.

26. Alumnos de la Escuela de Pintura, Escultura y Grabado.—Palma Baja, á continuacion de los anteriores.

27. Alumnos de la Facultad de Ciencias.—Palma Alta.

- 28. Alumnos de la Escuela de Arquitectura.—Palma Alta, á continuación de los anteriores.
 - 29. Alumnos de la Escuela de Caminos.—Palma Alta, á continuación de los anteriores.
 - 30. Música de Guardias civiles jóvenes.—Palma Alta, á continuación de los anteriores.
 - 31. Alumnos de la Escuela de Minas.—Palma Alta, á continuación de los anteriores.
 - 32. Alumnos de la Escuela de Estado Mayor.—Calle de Daoiz y Velarde.
 - 33. Alumnos de la Facultad de Farmacia.—Plaza del Dos de Mayo.
 - 34. Alumnos de la Facultad de Medicina.—Calle de Quiñones y plaza de las Comendadoras.
 - 35. Alumnos de la Facultad de Derecho.—Calle de San Hermenegildo.
 - 36. Música del Hospicio.—Calle de San Hermenegildo, detrás de los anteriores.
 - 37. Alumnos de la Universidad de Salamanca.—Antesala del Paraninfo nuevo.
 - 38. Alumnos de la Universidad de Coimbra.—En el mismo local que los anteriores.
 - 39. Presidirán esta procesion los Sres. Profesores de las Escuelas no designados para ir al frente de sus alumnos, los representantes de los establecimientos de enseñanza del Reino y extranjero, y el Consejo Universitario, que se reunirán al efecto en la Sala Rectoral.
 - 40. Cerrarán la procesion los alumnos de la Escuela de Carabineros jóvenes, que formarán en el Paseo de Areneros, frente al Hospital de la Princesa.
- La procesion saldrá por la calle de San Bernardino, siguiendo plaza de Santo Domingo, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle Mayor, calle de Bailén, plaza de Oriente, calle del Arsenal, Puerta del Sol, calle del Carmen, plaza del Callao, calle de Preciados, plaza de Santo Domingo, calle ancha de San Bernardo á la Universidad, donde se disolverá.
- Lo que por orden del Ilmo. Sr. Rector, de acuerdo con la Comisión general ejecutiva del Centenario de Calderon, se anuncia para conocimiento de los que han de tomar parte en esta procesion, que deberán estar en los sitios que se les designa, con la necesaria anticipacion, á la hora preñada.
- Madrid 25 de Mayo de 1881.—El Secretario general, Leopoldo Solier.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Dirección de la Caja general de Depósitos.

Venciendo en 30 de Junio y 1.º de Julio próximos el semestre de intereses de los valores de la Deuda pública, esta Dirección general ha acordado que desde el día 23 del corriente, y de diez á dos, se admitan á señalamiento las facturas de dichos intereses correspondientes á los efectos públicos depositados en esta Caja, á las que acompañarán los presentadores los correspondientes resguardos de depósito, que les serán devueltos en el acto. El pago se hará según los anuncios oportunos por el número de señalamiento, y al portador, que presentará previamente los resguardos talonarios ó de intereses, y su cédula personal.

Madrid 24 de Mayo de 1881.—El Director general, Escolástico de la Parra.

Habiéndose extraviado la factura de señalamiento, número 1.002 del de intereses del primer semestre del año próximo pasado, correspondiente al depósito necesario en renta perpetua interior de 10.000 pesetas, núm. 32.830 de entrada y 10.129 de registro, se hace saber al público por medio del presente anuncio que la mencionada factura queda declarada nula y fuera de circulación, y que si pasado el plazo de 15 días desde la publicación del mismo no se presentase reclamacion alguna, se procederá á lo que corresponda por esta Caja general, según su reglamento previene.

Madrid 24 de Mayo de 1881.—El Director general, Escolástico de la Parra.

ADMINISTRACION PROVINCIAL.

Diputación provincial de Barcelona.

En virtud de lo acordado por este Cuerpo provincial, se señala el día 23 de Junio próximo, á las tres de la tarde, para la adjudicacion en pública subasta de las obras de construcción del trozo de carretera de Ordal á San Saturnino de Noya, correspondiente á la seccion de Ordal á San Quintin de Mediona, de la carretera provincial de San Boy de Llobregat á La Llacuna, bajo el tipo de 296.303 pesetas 12 céntimos, importe del presupuesto de contrata.

La subasta se celebrará, según los términos prevenidos por la instruccion de 18 de Marzo de 1852, simultáneamente en Madrid, ante el Ilmo. Sr. Director de Administración local, ó la persona que éste designe, en su despacho del Ministerio de la Gobernacion, y en esta ciudad y palacio de la Diputación ante el Excmo. é Ilmo. Sr. Presidente de la misma, ó el que haga sus veces, con asistencia del Ingeniero-Jefe de carreteras provinciales y del Notario, que autorizará el acto.

El presupuesto, planos y pliegos de condiciones facultativas se hallarán de manifiesto en el expresado Ministerio y en la Seccion de Fomento de la Secretaría de la Diputación hasta las doce de la mañana del día de la subasta.

Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado arregladas exactamente al siguiente modelo, en papel del sello 11.º, acompañando la carta de pago del depósito provisional de que trata la primera de las condiciones particulares, y la cédula personal.

Los pliegos cerrados podrán depositarse desde los 15 días anteriores al señalado para la subasta hasta el fijado para la misma, en el aludido Ministerio y en la Secretaría de la Diputación. Asimismo podrán entregarse en el propio acto de la subasta durante su primera media hora, pasada la cual el Presidente declarará terminado el acto para la admision y que se procede al remate.

En el caso de resultar dos ó más proposiciones iguales, se abrirá en el acto del remate, por espacio de 15 minutos, licitacion entre sus autores, adjudicándose provisionalmente la subasta al mejor postor, no pudiendo bajar en este caso las mejoras de 25 pesetas una.

Si la proposicion más ventajosa de las presentadas en Barcelona fuera igual á la que en las mismas condiciones se hubiese hecho en Madrid, se verificará nueva licitacion entre los autores de las proposiciones iguales, ante la Diputación provincial, en la fecha que previamente señale el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion.

Pliego de condiciones particulares y económicas que, además de las facultativas y generales de Obras públicas, ha de regir en las de construcción del trozo de carretera de Ordal á San Saturnino de Noya, correspondiente á la seccion de Ordal á San Quintin de Mediona, de la carretera provincial de San Boy de Llobregat á La Llacuna.

- 1.º Para tomar parte en la licitacion ha de consignarse previamente en la Caja de Depósitos, en Madrid, ó en la Depositaria de fondos provinciales respectivamente, según que el licitador quiera hacer postura en Madrid ó en Barcelona, hasta las doce del día que tenga lugar la subasta, el 5 por 100 de dicho presupuesto.
- 2.º Dentro de los ocho días siguientes al de la aprobacion del remate, el contratista otorgará la escritura correspondiente, y aumentará el depósito provisional hasta el 10 por 100 de la cantidad en que hubiese quedado rematado el servicio para garantía del cumplimiento del contrato.
- 3.º El contratista deberá comenzar las obras precisamente dentro de los 10 días siguientes al de la otorgacion de la escritura, debiendo quedar terminadas en el plazo de 18 meses.
- 4.º Se acreditará mensualmente al contratista el importe de las obras ejecutadas, con arreglo á lo que resulte de las certificaciones expedidas por el Ingeniero-Jefe de carreteras de la provincia. El abono se hará sin descuento alguno por la Depositaria de la Diputación.
- 5.º El contratista deberá precisamente tener al frente de las obras una persona inteligente encargada de la direccion de estas, y se sujetará en la construcción de las mismas obras á las condiciones facultativas y económicas, planos y presupuestos, conformándose en el orden y distribución de los trabajos á las prevenciones que le haga el Ingeniero.
- 6.º El contratista, como la Administración, quedarán sujetos á las condiciones generales para las subastas de obras públicas y á todas las disposiciones administrativas vigentes, haciéndose el contrato á riesgo y ventura del contratista, quien deberá renunciar á todo fuero y privilegio.
- 7.º Serán de cuenta del contratista los gastos de escritura, los demás análogos y los de la insercion del anuncio de la subasta y del presente pliego de condiciones en la GACETA DE MADRID; debiendo el contratista justificar el pago del importe de la indicada insercion antes de serle entregada la copia de la escritura que ha de formalizarse para el cumplimiento del contrato.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de . . . , enterado del anuncio publicado por la Excmo. Diputación provincial de Barcelona para la adjudicacion en pública subasta de las obras de construcción del trozo de carretera de Ordal á San Saturnino de Noya, correspondiente á la seccion de Ordal á San Quintin de Mediona, de la carretera provincial de San Boy de Llobregat á La Llacuna, bien penetrado del presupuesto y pliego de condiciones facultativas y particulares, se comprometo á tomar á su cargo la ejecucion del servicio por la cantidad de

(Aquí la proposicion que se haga, escribiendo en letra precisamente la cantidad por la que se comprometo á ejecutarlo; advirtiendo que será desechada toda proposicion en la que no se determine así la cantidad.)

(Fecha y firma del proponente.)

Barcelona 10 de Mayo de 1881.—El Presidente, José Vilaseca y Mógas.—El Secretario, Teodoro Llavallol.

Gabinete central de Telégrafos.

Relacion de los telegramas que no han podido ser entregados á los destinatarios.

DIA 23.

Estacion de origen.	Nombre del destinatario.	Domicilio.
Valencia.....	Amor de Dios, 13 y 15.....	Regimiento Artillería plaza.
San Fernando...	Cerdá.....	Estrella, 15, primero.
Valencia.....	Arguimoso Blay ..	Barquillo, 5.
Córdoba.....	Guillermo Cereceda.	Alealá, 17, triplicado.
Sevilla.....	Pedro Lopez Hermoso.....	Atocha, 14.
Cádiz.....	Manuel Blanco.....	Aduana, 26.
Bilbao.....	Joaquin Trigo.....	San Andrés, 17.
Cabra.....	José Roldán.....	Caños, 3, bajo.
Granada.....	Antonio Castillo...	Jardines, 29, segundo.
Medina Campo...	Cleto Rodriguez...	Hospital militar.
Guadalajara....	Manuel Hernandez...	Carrera San Jerónimo, 40.
Mora de Ebro....	Mariano Galan....	Idem id.
Córdoba.....	Manuel Flores Heredia.....	Idem id.
Almería.....	Miguel Ruiz.....	Arco Santa María, 9.
Palencia.....	Seto Garcia.....	Idem id.
Medina Campo...	Antonio Velazquez...	Idem id.
Marbella.....	Gerardo Alsina....	Idem id.
Ubeda.....	Antonio Ruiz.....	Idem id.
Cádiz.....	Felipo Barrera....	Idem id.
Hamburgo.....	Saint Clair.....	Idem id.

Madrid 25 de Mayo de 1881.—Por el Jefe del Gabinete central, Julian Alonso Prados.

Administracion del Correo Central.

DIA 24.

Cartas detenidas en dicha fecha por falta de franqueo.

Núm.	Destinatario.	Destino.
421	Agustin Fernandez.—San Facundo.	San Facundo.
422	Baldomero Gual.—Barcelona.	Barcelona.
423	Basilio Garcia.—Leganés.	Leganés.
424	Candelaria Prados.—Escorial.	Escorial.
425	Ezequiela Vindel.—Guadalajara.	Guadalajara.
426	Estrella Taboada.—Ponferrada.	Ponferrada.
427	Fernanda Jimenez.—Los Arcos.	Los Arcos.
428	Filomena Fernandez.—Vallecas.	Vallecas.
429	Ignacia Pinazo.—Valencia.	Valencia.
430	José Gomez.—Oviedo.	Oviedo.
431	Joaquin Igual Sienon.—Teruel.	Teruel.
432	Juan Torán.—Idem.	Idem.
433	Lorenzo Alonso.—Horcajo de Santiago.	Horcajo de Santiago.
434	Manuel Santos Colmenares.—Tarragona.	Tarragona.
435	María Cappa Aguilera.—Málaga.	Málaga.
436	María Ramos.—Puente de Vallecas.	Puente de Vallecas.
437	Modesto Seco Ruiz.—Cádiz.	Cádiz.
438	Marqués de Villamarta.—Valencia.	Valencia.

- Núm. 439 Manuel Lopez Sanchez.—Granada.
- 440 Manuel Hernan.—El Condado.
- 441 Nicolasa Franco.—Linares.
- 442 Pascual Maria Granés.—Barcelona.
- 443 Práxedes de las Heras.—El Berruoco.
- 444 Ramon Póhe.—Vigo.
- 445 Santos Cerezo.—Baños de Valdearados.
- 446 Tomás Juc.—Sobrado Picato.

Madrid 25 de Mayo de 1881.—El Administrador, José María Soler.

ADMINISTRACION DE JUSTICIA.

Juzgados de primera instancia.

LOGROÑO.

B. Faustino Garcia Sarria, Juez de primera instancia de esta ciudad de Logroño y su partido.

Por la presente requisitoria se cita, llama y emplaza á Felipe, cuyo apellido se ignora, natural de la provincia de Burgo, aunque no se expresa el pueblo, cuyas señas personales son: estatura corta, como de 17 años de edad, cara redonda, pintado de viruelas, nariz regular, pelo castaño claro, ojos garzos, sin pelo de barba, para que en término de 10 días comparezca en este Juzgado á prestar declaracion indagatoria en causa que se le sigue sobre hurto de una capa y escalo en un depósito de aguardiente de Bernabé Chapresto, vecino de Alberite; pues de no hacerlo le parará el perjuicio correspondiente.

Dada en Logroño á 4 de Mayo de 1881.—Faustino G. Sarria.—Maximino Ruiz de la Cuesta.

NOTICIAS OFICIALES.

Observatorio de Madrid.

Observaciones meteorológicas del día 25 de Mayo de 1881.

HORAS.	ALTURA del barómetro reducida á 0º y en milímetros.	TEMPERATURA y humedad del aire.		DIRECCION y clase del viento.	ESTADO del cielo.	
		Seco.	Humedecido.			
6 de la m.	703.98	13.0	44.0	S.	Calma	Casi cub.º
9 de la m.	703.92	14.8	42.0	O.	Viento.	Idem.
12 del día.	704.27	18.8	42.2	S. O. ...	B.º fle.	Nubes.
3 de la t.	703.55	19.5	42.9	S. O. ...	Viento.	Casi cub.º
6 de la t.	703.34	17.4	42.7	S. O. ...	Brisa ..	Idem.
9 de la n.	704.03	11.5	40.8	S. O. ...	Idem..	Nuboso.

Temperatura máxima del aire, á la sombra..... 20.4
Idem mínima..... 9.9
Diferencia..... 10.5

Temperatura máxima al Sol, á dos metros de la tierra. 26.4
Idem id. dentro de una esfera de cristal..... 56.4
Diferencia..... 30.3

Temperatura máxima á cielo descubierto, junto á la tierra vegetal ó laborable..... 28.0
Idem mínima, id..... 8.3
Diferencia..... 19.7

Velocidad del viento, en las últimas 24 horas (kilómetros)..... 406

Oscilacion barométrica, id. (milímetros)..... 0.9
Altura id., con respecto á la media anual, á las nueve de la noche..... -3.0
Lluvia en las últimas 24 horas (milímetros)..... 0.4

Despachos telegráficos recibidos en el Observatorio de Madrid sobre el estado atmosférico á las nueve de la mañana en varios puntos de la Península el día 25 de Mayo de 1881.

LOCALIDADES.	ALTURA barométrica á 0º y al nivel del mar en milímetros.	TEMPERATURA en grados centesimales.	DIRECCION del viento.	FUERZA del viento.	ESTADO del cielo.	ESTADO de la mar.
S. Sebastian.	755.6	23.4	S.	Calma.	Casi cub.º.	Tranq.º
Bilbao.....	755.7	21.4	N. E. ...	Brisa..	Nuboso..	Movida
Oviedo.....	756.0	17.5	N.	Calma.	Casi cub.º.	»
Coruña (7 h.)	755.7	15.4	S.	Brisa..	Cubierto.	Tranq.º
Santiago.....	756.2	14.7	S.	Idem..	Casi cub.º.	»
Pontevedra..	756.8	15.5	S.	Idem..	Cubierto.	»
Oporto.....	759.0	15.2	»	»	Idem.....	»
Lisboa (8 h.)	759.3	16.2	S.	Brisa..	Nuboso..	Bella.
Cáceres.....	757.9	14.6	S.	Viento.	Cubierto.	»
Badajoz.....	757.5	20.0	S.	Brisa..	Nuboso..	»
S. Fern (7 h.)	762.8	17.7	S. O. ...	Idem..	Despejada.	Bella.
Sevilla.....	762.4	22.0	S. O. ...	Calma.	Nuboso..	»
Tarifa.....	762.0	19.8	O.	Brisa..	Cubierto.	Bella.
Granada....	762.5	18.2	O.	Calma.	Nuboso..	»
Cartagena...	761.6	21.5	S. O. ...	»	Idem.....	Rizada.
Alicante....	761.4	27.8	S. E. ...	»	Idem.....	Idem.
Murcia.....	760.3	24.8	S. S. O.	Brisa..	Casi cub.º.	»
Valencia....	760.0	25.0	N.	Idem..	Nuboso..	»
Palma.....	760.2	24.5	S. O. ...	Idem..	Despejado.	Tranq.º
Barcelona...	759.7	19.1	E.	Viento.	Nuboso..	Idem.
Teruel.....	753.4	18.4	S. O. ...	Brisa..	Casi desp.º	»
Zaragoza...	»	23.8	N. E. ...	Idem..	Nuboso..	»
Soria.....	756.1	16.2	S.	Idem..	Idem.....	»
Búrgos.....	759.5	12.4	S. O. ...	Calma.	Nuboso..	»
Valladolid..	760.8	15.0	S. O. ...	Viento.	Idem.....	»
Salamanca..	759.6	13.0	S. O. ...	Brisa..	Cubierto.	»
Madrid.....	760.1	14.8	O.	Viento.	Casi cub.º.	»
Escorial....	764.2	13.8	S.	Brisa..	Cubierto.	»
Ciudad-Real.	761.5	17.4	S. O. ...	Viento.	Nuboso..	»
Álbacete....	761.2	19.8	O.	Brisa..	Idem.....	»

Dirección general de Correos y Telégrafos.

Según los partes recibidos, averiguó en Badajoz, Bilbao, Burgos, Cáceres, Huelva, Leon, Logroño, Lugo, Palencia, Santander y Zamora.

Ayuntamiento constitucional de Madrid.

De los partes remitidos por la Administracion principal de Mataderos públicos, intervencion del Mercado de granos y Visita general de policía urbana, resultan ser los precios de los articulos de consumo en el día de ayer los siguientes:

- Carne de vaca, de 1'26 á 1'33 pesetas el kilogramo.
Idem de cordero, á 1'19 pesetas el kilogramo.
Tocino afejo, de 1'82 á 1'90 pesetas el kilogramo.
Jamón, de 3'36 á 4'34 pesetas el kilogramo.
Pan, de 0'40 á 0'47 pesetas el kilogramo.
Garbanzos, de 0'63 á 1'54 pesetas el kilogramo.
Judías, de 0'54 á 0'80 pesetas el kilogramo.
Arroz, de 0'65 á 0'80 pesetas el kilogramo.
Lentejas, de 0'54 á 0'80 pesetas el kilogramo.
Carbón vegetal, á 0'45 pesetas el kilogramo.
Idem mineral, á 0'44 pesetas el kilogramo.
Café, á 0'09 pesetas el kilogramo.
Jabón, de 1'08 á 1'53 pesetas el kilogramo.
Aceite, de 12'10 á 14'30 pesetas el decalitro.
Vino, de 4'55 á 6'93 pesetas el decalitro.
Petróleo, de 7'60 á 8'20 pesetas el decalitro.
Trigo (precio medio), á 3'68 pesetas el hectolitro.
Cebada (idem id.), á 10'04 pesetas el hectolitro.

Reses degolladas en el día de ayer.—Vacas, 177.—Corderos, 937.—Terneras, 176.—Total, 1.230.

Su peso en kilogramos..... 53.197'500.

Del parte remitido por la Administracion principal de Consumos y Arbitrios resultan ser los productos recaudados en esta capital en el día de ayer los siguientes:

Table with 4 columns: PUESTOS DE RECAUDACION, Ptas. Cént., PUESTOS DE RECAUDACION, Ptas. Cént. Rows include Toledo, Segovia, Norte, Bilbao, Aragon, Valencia, Mediodía, and a TOTAL row.

Madrid 25 de Mayo de 1881.

Forma parte de este número el pliego 44 del tomo I de las sentencias de la Sala primera del Tribunal Supremo.

PARTE NO OFICIAL.

INTERIOR.

MADRID.—Con arreglo á lo que dispone el reglamento interior de la Sociedad española de Salvamento de Naufragos en su tit. 1.º, art. 1.º, se convoca á junta general, que se ha de celebrar el domingo 12 de Junio próximo, á las tres de la tarde, en el local que ocupa la Económica Matritense, plaza de la Villa, núm. 2.

Lo que se hace público por medio de este anuncio para que llegue á conocimiento de todos los señores socios.

En las afueras de la Puerta de Alcalá, y en el terreno comprendido entre la carretera de Aragon y el paseo que conduce al Retiro, se verificó anteayer, á las diez de la mañana, la ceremonia de colocar la primera piedra del edificio destinado á Escuela gratuita de niños y niñas pobres, con los fondos que para ello dedicó el distinguido patrio D. Lucas Aguirre y Juarez.

La valla que rodeaba el terreno hallábase adornada con gallardetes y escudos. En un pabellon destinado á los invitados estaban expuestos los planos hechos por el Arquitecto Director de las obras D. Emilio Rodriguez Ayuso.

El acto empezó por las preces religiosas, dichas por el Presbítero D. José Llaguno, verificándose despues la colocacion de la primera piedra, debajo de la cual colocóse, segun costumbre, una caja de plomo conteniendo un ejemplar del acta suscrita por la mayoría de los presentes, otro de la Guia oficial y del plano de Madrid, periódicos del día y monedas de varias clases.

Terminada esta parte de la ceremonia, el Sr. Galdo, en nombre de la testamentaria, pronunció elocuentes frases explicando el objeto de aquel acto, en que se cumplia la voluntad del Sr. Aguirre, laborioso comerciante que dejó su cuantiosa fortuna para ser empleada en la instruccion de los pobres, estableciendo Escuelas en esta Corte, en el Valle de Mena y en Cuenca.

El Sr. Abascal, en nombre del pueblo de Madrid, expresó su agradecimiento á los testamentarios por la proyectada construccion de un edificio de tanta importancia, que será ciertamente lo que en todos tiempos recuerde las fiestas celebradas en honor de Calderon.

El Sr. Galdo leyó un sentido soneto dedicado á la memoria de D. Lucas Aguirre, por Doña Constanza Vereá, viuda de un escritor socorrido por la testamentaria, con lo que terminó el acto, al que asistió una concurrencia numerosa.

La música del Asilo de San Bernardino amenizó el acto, ejecutando escogidas piezas.

Brillante estuvo la solemnidad celebrada anteayer por la Real Academia de la Historia en honor del insigne poeta cuyo Centenario se conmemora.

Presidia el Sr. Gayangos, Director general de Instruccion pública, en su calidad de individuo el más antiguo de la Academia.

Despues de un breve discurso del Sr. Balaguer, alusivo á la solemnidad, leyó el Sr. Sanchez Moguel su Memoria, única que ha sido premiada por la Academia, y en la que analiza el drama de Calderon El Mágico prodigioso, el carácter de sus principales personajes, su accion y tendencias, buscando las fuentes en que el gran poeta habia bebido la inspiracion para crearlos. Despues de probar que habian sido cristianas y españolas, citando para ello un considerable número de autores, entró en la comparacion de aquel drama con otros no menos célebres en nuestros

días, y que algunos han supuesto haberse fundido sobre los moldes del de Calderon; con el Fausto, de Goette.

El Sr. Sanchez Moguel, comparando uno y otro drama, prueba que los dos son esencialmente distintos; el uno cristiano y el otro pagano, y que Goette no habia tenido presente para escribir el suyo el que habia hecho célebre al poeta castellano.

El discurso fué saludado á su terminacion con una nutrida salva de aplausos de la numerosa concurrencia que llenaba el salon.

Adjudicado el premio al Sr. Sanchez Moguel, se levantó la sesion.

La sala del teatro Real presentaba anteanoche brillante aspecto. El Ateneo de Madrid celebraba en ella su velada literaria en honor de Calderon. Grande y brillante concurrencia en palcos y butacas; llenas las galerías y las altas localidades; lleno el escenario de socios del Ateneo. De la Junta directiva de este sólo vimos en la mesa al Sr. Moreno Nieto, que ocupaba la Presidencia.

Empezó la velada con un discurso del Sr. Moreno Nieto, en que expuso notables consideraciones acerca del teatro de Calderon, haciendo remontar á él los orígenes del romanticismo moderno. Unánimes aplausos acogieron el discurso del Presidente del Ateneo.

Presentóse en la tribuna el Sr. Moret. A grandes rasgos trazó el Sr. Moret el bosquejo del teatro de Calderon para deducir que, si faltaban en él ciertos ternos sentimientos que abundan en nuestro teatro moderno, era porque ponía en accion las ideas y los sentimientos que caracterizaban aquella época.

Dos salvas de aplausos estallaron al final del discurso, teniendo que presentarse por dos veces el Sr. Moret en el proscenio.

El Sr. Echegaray demostró en su discurso que si Calderon habia pintado las ideas y los sentimientos de su época, habia hecho entrar algo más de sus personajes, algo que es de la humanidad de todos los tiempos, sin lo cual sus obras no habrian ido pasando de generacion en generacion, como pasarian á las generaciones futuras.

Sensible ha sido que su estado de salud obligase al señor Echegaray á abreviar su discurso, interrumpido frecuentemente por los aplausos, que se repitieron al final, teniendo tambien que presentarse por dos veces el orador en el proscenio.

Unas décimas de D. Ventura Ruiz Aguilera y unos tercetos del Sr. Campillo, leídos por D. Ricardo Calvo; unas octavas reales vigorosas y de gran entonacion, de D. Manuel Fernandez y Gonzalez, y unas décimas de D. Manuel del Palacio, leídas, declamadas mejor dicho, por D. Rafael Calvo, muy aplaudidas todas, amenizaron la velada, que ha sido una verdadera solemnidad literaria.

La fachada de la casa núm. 95 de la calle Mayor, donde vivió y murió Calderon de la Barca, ha sido adornada con una decoracion que cubre por completo los balcones de los cuatro pisos y tiene carácter fúnebre.

Dos obeliscos, rodeados por una faja en que se leen los títulos de las principales obras del insigne vate, coronan el edificio.

En el bajo-relieve se destaca el retrato del gran poeta, sostenido por la Fama y la Inmortalidad, con la siguiente inscripcion:

«Hoy hace dos siglos que en esta humilde casa despertó para la inmortalidad el autor de La vida es sueño.»

Y más abajo, en un paño pendiente de dos cabezas de leon, se ha colocado la siguiente dedicatoria:

El pueblo de Madrid á su preclaro hijo D. Pedro Calderon de la Barca.

La Comision encargada de obsequiar á los representantes de la prensa extranjera organizó anteayer la primera de las jiras con que piensa realizar su proyecto.

Reunidos á las siete de la mañana en la estacion del Mediodía los expedicionarios, é instalados cómodamente en tres magníficos salones, debidos á la galanteria de la empresa del ferro-carril, salieron para Aranjuez á las ocho menos cuarto, llegando á dicho punto á las diez.

Nada más grato que el espectáculo de ver fraternizar allí esos trabajadores de la inteligencia de todos los países, y nada más digno de lo que el tacto y la armonía que en todo y para todo ha reinado en tantas horas de gratísima expansion.

El Presidente de la comision española, Sr. Alba Salcedo, se ha multiplicado, y á todo ha atendido y todo lo ha hecho bien. Los jóvenes periodistas Sres. Rancés y A. Montes, que desde el día anterior estaban en el Real Sitio, le han secundado; pero sin temor de que los antedichos señores se ofendan, ninguno merece tantos plácemes como el Sr. Miranda, Administrador del Real Patrimonio.

Cuanto se diga de su amabilidad, de su galanteria, de sus cuidados y de sus obsequios será pálido al lado de la realidad, secundando en esto órdenes y recomendaciones superiores.

El Palacio, la Casa del Labrador, los Jardines y los juegos de agua de las fuentes fueron admirados por los extranjeros.

Despues de pasear durante cuatro horas, se reunieron todos los comensales alrededor de la mesa, admirablemente dispuesta en el sitio llamado Bosquejo de Narciso, frente á la fuente de la Espiga, rodeada artísticamente de un precioso canastillo de flores.

La comida fué puramente española.

Llegado el momento de los brindis, empezó el Sr. Alba Salcedo saludando y dando gracias á nuestros compañeros del extranjero; siguió el Sr. Neussel; el popular y notable periodista portugués, Director y propietario del Diario de Noticias de Lisboa Sr. Coelho; Araus, Lequeira, Pedrosa, Pina, Tompson, A. Montes, Danero, Breton, Rancés, Cazenave, Gomez Diez, Tubino, Fabra, Gans, Miranda, Vigil, Alburquerque y Mellado: todos hablaron bien; es-

tuvieron cariñosos, expresivos, levantados y elocuentes; habiendo sido interrumpidos los oradores por vitores entusiastas á las diferentes naciones, y demostrándose sin cesar que las letras son cosmopolitas y hermanas.

Cerró los brindis el Sr. Alba Salcedo, y despues de breves y elocuentes frases propuso, y fué aceptado por unanimidad, enviar telegramas en nombre de la prensa universal á todos los Jefes de los Estados allí representados.

El número que publica La Ilustracion Española y Americana en honor de Calderon de la Barca excede en mérito é interés á lo mucho que se tenia derecho á esperar de tan importante revista. No es posible enumerar en breves líneas los variadísimos materiales que han entrado en la composicion de este número y del suplemento que, con el título especial de El Centenario, le acompaña; pero daremos una idea general de ambos, diciendo que en sus 36 páginas hállase representado el arte por seis excelentes grabados de gran tamaño, reproduccion de los dibujos premiados por el Jurado en el certámen convocado por la empresa de La Ilustracion, y además por un notable retrato (tambien en gran tamaño) del gran poeta, y dos alegorías del mejor gusto. La parte literaria ofrece un atractivo excepcional; pues entre artículos en prosa, pensamientos y poesías, se cuentan cerca de 80 composiciones dedicadas al ilustre autor de La Vida es sueño, y debidas en su mayor parte á las eminencias en las letras y en las artes.

No debemos omitir que, deseando la empresa popularizar este homenaje á la memoria del gran dramático, y que su número extraordinario vaya á parar á todas las manos, ha decidido ponerlo á la venta en las principales librerías de Madrid y provincias á fin de que las personas que no estén suscritas al periódico puedan adquirirlo por sólo 2 pesetas en toda España.

Igualmente puede obtenerse por medio directo á la Administracion (Carretas, 12, principal, Madrid), acompañado de libranza del Giro Mútuo por dicho importe.

Con motivo del Centenario del príncipe de la escena española Calderon de la Barca, se ha publicado una bien impresa edicion de su magnífica obra La Hija del aire (segunda parte), precedida de un prólogo al lector, escrito por el Sr. Olmedo.

Se vende en las principales librerías al precio de una peseta.

Anuncios.

GUIA OFICIAL DE ESPAÑA PARA EL AÑO DE 1881.—Se halla de venta en la Imprenta Nacional, calle del Cid, núm. 4, cuarto segundo, á los precios siguientes:

Table with 2 columns: Clasificación (Primera clase, Segunda id., Tercera id.) and Precio (30, 15, 12'50 pesetas).

SANTOS DEL DIA.

LA ASCENSION DEL SEÑOR, y San Felipe Neri, confesor y fundador.

Cuarenta Horas en la parroquia del Salvador y San Nico's.

ESPECTÁCULOS.

TEATRO REAL.—A las nueve.—Centenario de Calderon.—Última representacion.—La vida es sueño.

TEATRO ESPAÑOL.—A las nueve.—Turno 1.º par.—La vida es sueño.

TEATRO DE LA ZARZUELA.—A las cuatro y media.—Con gran rebaja de precios.—Sainete.—El hombre mono.—Cibelas y Neptuno.—Trabajos por la troupe Roberston.

A las nueve.—Turno impar.—La misma de la tarde.

TEATRO DE APOLO.—A las cuatro y media.—A beneficio del público.—Los Magyares.—Gigante chino.

A las nueve.—Turno 2.º par.—Mantos y capas.—Un sueño de gloria.

TEATRO DE LA COMEDIA.—(Compañía italiana).—A las nueve.—Turno 3.º.—Un vizio di educazione.

TEATRO DE LA ALHAMBRA.—A las nueve.—Galeotta.—Tomasica.—A perro chico.—Ejercicios aéreos por la familia Nobles.

TEATRO DE VARIEDADES.—A las nueve.—Dos muertos y ningún difunto.—La cancion de la Lola.—Cosas del día.

TEATRO DE LARA.—A las nueve.—Turno 3.º.—Trabajar con fruto.—Casa con dos puertas mala es de guardar.

LICEO CAPELLANES.—A las cuatro.—El camino de presidio.—Caleseras.—¡A la pradera!

A las ocho y media.—Los inseparables.—La Winoise.—¡A la pradera!—El Pierrot enamorado.—La barra fija.—Los carboneros.

CIRCO DE PRICE.—A las cinco y nueve y cuarto.—El hombre serpiente.—Los acróbatas.—Aladino ó la lámpara maravillosa, pantomima mágico-infantil desempeñada por 250 niños.—Himno á Calderon.—El Parnaso, cuadro plástico de fantasia.

GRAN PANORAMA NACIONAL.—(Paseo de la Castellana).—Batallas de Tetan, por Castellani.—Está abierto todos los días, desde la salida á la puerta del sol.