

PUNTOS DE SUSCRICION. En *Madrid*, en la Administracion, Relatores, 13.

París, C. A. Saavedra, rue Taitbout, 55.

Se reciben los anuncios en la Administracion, de diez de la mañana á cuatro de la tarde, todos los dias.

Las comunicaciones oficiales se remitirán con sobre al Sr. Inspector de la GACETA; y las que no lo sean al Administrador de la misma.—No se recibirá, bajo ningun pretexto, carta ni pliego que no venga franqueado.



PRECIOS DE SUSCRICION. En *Madrid*, por un mes, 1 escudo 200 milsimas.—Por tres meses, 3 escudos 600 milsimas.

Provincias, incluidas *Islas Baleares y Canarias*, por tres meses, 6 escudos.—Por seis meses, 12 escudos.—Por un año, 22 escudos.

Ultramar, por tres meses, 9 escudos.

Extranjero, por tres meses, 7 escudos 200 milsimas.—Por seis meses, 14 escudos 400 milsimas.

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

REAL DECRETO.

Conformándome con lo propuesto por mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Queda aprobado el adjunto reglamento de trasportes militares por las vías férreas.

Art. 2.º Los Ministros de la Guerra y de Fomento dictarán las órdenes oportunas para que desde luego se lleve á efecto.

Dado en Palacio á nueve de Octubre de mil ochocientos sesenta y siete.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

El Presidente del Consejo de Ministros,

RAMON MARÍA NARVAEZ.

REGLAMENTO

PARA EL TRASPORTE DE LAS TROPAS POR LOS FERRO-CARRILES.

PRESCRIPCIONES GENERALES.

CAPÍTULO PRIMERO.

ÓRDENES DE MOVIMIENTO.

Artículo 1.º El transporte de las tropas de todas armas y del material de guerra por cuenta del Estado en los caminos de hierro solo podrá verificarse en virtud de Real orden y en casos de urgencia muy reconocida y justificada, por disposicion de los Capitanes generales ó los en Jefe de los ejércitos, que deberán dar cuenta inmediata al Ministro de la Guerra de la perentoria necesidad que hubiere hecho precisa aquella medida.

Art. 2.º Los Jefes de los cuerpos ó fracciones de ellos á quienes conviniere utilizar por su cuenta los caminos de hierro, tendrán esta facultad, pero bajo el concepto de ser previamente autorizados por los Capitanes generales de los respectivos distritos en que se hallaren, sujetándose además á las prescripciones de este reglamento.

CAPÍTULO II.

ATRIBUCIONES DE LA ADMINISTRACION MILITAR.

Art. 3.º La Administracion militar es á quien incumbe circular las órdenes convenientes para llevar á efecto todo transporte que se prevenga, poniéndose para ello en relacion con la de los caminos de hierro en sus centros directivos ó subalternos para organizar los trenes y el itinerario que convenga, en razon de las urgencias del servicio y del número de las tropas y material que haya de conducirse.

Art. 4.º Cuando la mayor premura de un movimiento de tropas exigiere

extraordinaria celeridad para la rápida marcha de aquellas, bastará en tal caso el aviso previo de la Autoridad superior militar á la administrativa de los centros directivos de los caminos de hierro, sin que por eso deje de comunicarse á la vez al Jefe respectivo de Administracion militar para que entienda en todos los detalles que corresponden á este cuerpo.

Art. 5.º Los avisos que la Administracion militar ha de comunicar en tales casos los dirigirá los Jefes de las estaciones, repitiéndolos tantas veces como líneas diferentes haya que recorrer.

Art. 6.º En las estaciones ó puntos intermedios de cualquier via férrea en que pudiese convenir enlazar un movimiento de tropas, podrá suplir al Jefe ú Oficial de Administracion militar el que vaya mandando aquellas, debiendo ajustarse en tal caso á las prescripciones de este reglamento para los detalles que han de preceder á su embarco y marcha.

CAPÍTULO III.

DISPOSICIONES PREPARATORIAS DE MARCHA.

Art. 7.º Como preliminar de marcha en las conducciones de tropas por las vías férreas, todo Jefe ú Oficial que recibiere este encargo se apresurará á ponerse desde luego en relacion con los de Administracion militar y los de las estaciones de los caminos de hierro para reconocer el punto de embarque, la disposicion del tren en que ha de partir, fijar la hora de salida y parafe ó localidad conveniente para formar la fuerza y concentrar el material de guerra que se le haya confiado.

Art. 8.º Cuando el embarque de las tropas deba llevarse á efecto en grande escala, al Cuerpo de Estado Mayor corresponden entónces los deberes que en tal caso con mayor amplitud debe llenar, en armonía con los consignados en el artículo anterior.

Art. 9.º El Jefe de estacion del camino de hierro, tan luego se presenten el Comisario de Guerra y el Comandante de la fuerza, los pondrá en relacion con los empleados y encargados de dirigir los trenes; les dará conocimiento preciso de la hora de partida, y entregará al Jefe de la fuerza una copia del itinerario ó cuadro de la marcha del tren, para que de este modo pueda atender á las necesidades de su tropa.

Art. 10.º Cuando se disponga la marcha por ferro-carril de cualquier número de tropas, entregará el Comisario previamente al Jefe de estacion uno de los dos talones, que se formarán en el Estado Mayor, de la fuerza, ganado, equipajes y material que haya de transportarse; cuyos documentos, minuciosamente detallados, con presencia de los datos que suministre á la Capitanía general el Jefe encargado de toda la fuerza, han de servir de todo recíproco para que la Administracion militar abone á la empresa el importe del viaje, ó bien contratando la Administracion militar con la empresa la conduccion, con presencia de las cifras de hombres, caballos y material que hayan de transportarse, bien sea en trenes ordinarios ó extraordinarios, si la mucha fuerza ó circunstancias especiales lo hiciesen necesario, y formalizando estos documentos con arreglo á los formularios números 1.º y 2.º

Art. 11.º Para la composicion de los trenes se tendrá presente que los Jefes de todas armas é institutos del ejército han de viajar en carruajes de primera clase; los Capitanes, Subalternos y Cadetes en segunda, y los individuos de tropa en tercera. Sin embargo, podrá ser necesario embarcar á los Jefes y Oficiales de todas graduaciones en cualquiera de las dos clases de coches de primera y segunda cuando no los haya mistos de una y otra.

Art. 12.º La tropa que viaje separada de los Jefes y Oficiales en coches de tercera podrá colocarse en cualquiera de sus tres clases, y en casos absolutamente necesarios se utilizarán para este objeto los wagones de mercancías cubiertos ó descubiertos, habilitándolos del mejor modo que sea posible.

Art. 13.º Los caballos se transportarán en los wagones-cuadras, y en los de ganado mayor ó en los de mercancías, atándolos á los largueros ó argollas, si las hubiere, ó del modo que sea posible.

Art. 14. Los wagones más apropiados para el transporte de la artillería y toda clase de carruajes son los que tienen rebordes á charnela y de poca altura.

Los rebordes mayores de 0,1 metros son menos convenientes para la carga y descarga, y solo podrá embarcarse en ellos la artillería de montaña y con dificultad la de batalla.

Art. 15. En los cambios de línea la Administración militar cuidará de facilitar los medios para el trasbordo de equipajes y material, previas las instrucciones de la Autoridad superior militar.

Art. 16. Siempre que la tropa que haya de trasportarse exija varios trenes, deben proporcionarse estos á la fuerza de las máquinas y cargarlos por completo, sin tener en cuenta las unidades orgánicas de aquella.

Art. 17. Siempre que por causas urgentes de guerra ó de orden público se transporten tropas por ferro-carril, la Autoridad superior militar dispondrá que se adopten las medidas que crea convenientes para asegurar la marcha del tren.

CAPÍTULO IV.

SUMINISTRO.

Art. 18. Las tropas se racionarán de pan en el punto de partida para uno ó dos dias, segun la duracion del viaje, socorriéndoselas por los cuerpos y en equivalencia del rancho, por lo menos con 2 rs. y 50 cénts. diarios por plaza, cuidando sus Jefes que se inviérta esta cantidad convenientemente en aquellos alimentos más propios para el uso del soldado durante el viaje.

Art. 19. Para la designacion del suministro de que trata el artículo anterior deberán tenerse en cuenta las causas posibles de retraso, á razon de tres ó cuatro horas en cada viaje cuyo trayecto se recorra ordinariamente en 12 horas.

Art. 20. El soldado irá tambien provisto de su bota llena de agua ó vino para el camino.

Art. 21. Los caballos se racionarán para un dia ó dos, segun la duracion del viaje, proporcionándose paja por los mismos cuerpos ó por la Administración militar para echarla en el suelo de los wagones en que se les embarque.

INFANTERÍA.

Previsiones generales.

Art. 22. La tropa de esta arma, cuando deba verificar sus viajes por camino de hierro, se procurará llegue á la estacion designada una hora ántes de la salida del tren. Los equipajes, efectos de almacen, caballos de los Jefes y carros de los cuerpos, cantinas y cantineros concurrirán con hora y media de anticipacion, y se embarcarán desde luego bajo la direccion de los empleados de las estaciones, procediéndose á formalizar el talon correspondiente, que recibirá el conductor de equipajes del cuerpo y que á su vez servirá para la factura de cargo que la empresa forme para el pago del transporte.

Art. 23. La tropa llevará sus mochilas con arreglo á reglamento, sin que sea permitido al soldado colocar en ellas nada que sobresalga al exterior. Las armas irán descargadas, y en caso de llevar los carros-tiendas se colocarán los palos de estas á lo largo de los fusiles, llevando los lienzos arrollados y en forma de bandolera.

Art. 24. Siempre que para llenar los objetos de su instituto hayan de ser conducidos en los caminos de hierro, tanto los individuos de la Guardia civil como de cualquier otro cuerpo armado, se invitará por los empleados del camino al Comandante de la fuerza ordene á esta descargar sus armas, si en ello no hubiese inconveniente, dejando á su responsabilidad el hacerlo ó no, pues que en este último caso deberá trasportárseles en departamentos distintos y aislados de los demás viajeros, satisfaciendo el valor de los que ocupen con la rebaja acordada por las condiciones de cada concesion.

Orden y composicion de los trenes.

Art. 25. En los trenes especiales para la conduccion de tropas los carruajes destinados al transporte se colocarán en el orden siguiente en cuanto sea posible:

1.º Uno ó dos wagones cerrados de los destinados á equipajes para conducir los de la fuerza, efectos de almacen, menaje de las compañías, atriles y los instrumentos voluminosos de la música.

2.º Los carruajes necesarios de tercera clase para el embarco de la mitad de la tropa.

3.º Los que de primera y segunda se necesiten para los Jefes, Oficiales y Cadetes.

4.º El número de los precisos para la otra mitad de la fuerza.

5.º Seguirán á continuacion los destinados para el transporte de los caballos designados por reglamento y disposiciones vigentes á las plazas montadas y para los carros de regimiento y de los cantineros, admitiéndoselos á estos á razon de un carro y el ganado correspondiente.

Art. 26. Cuando la tropa lleve bandera, se depositará aquella en el carruaje donde vaya el Jefe superior de la fuerza.

Art. 27. La guardia de prevencion, encargada del mantenimiento del orden en las estaciones, se embarcará siempre en el carruaje de tropa que vaya á la cabeza del tren.

Art. 28. En los trenes ordinarios procurarán los empleados de los caminos de hierro distribuir los carruajes en la forma que más se aproxime á la indicada, cuando en ellos se transporten tropas, pero sin molestar á los viajeros.

Embarque de la tropa.

Art. 29. A la llegada de la estacion ó proximidad más cercana que sea posible del muelle ó punto de embarque, el Jefe de la fuerza la formará en batalla ó columna cerrada, segun lo permita el terreno, y se preparará para la revista de embarque, disponiendo entren á formar hileras todas las clases de tropa, incluso las de la fila exterior, y sin que los asistentes, ordenanzas ni individuo alguno falte á dicho acto. Los Oficiales se colocarán á la cabeza de sus compañías y los de Plana Mayor á la del batallon.

Art. 30. El Jefe, seguidamente de la revista, acompañado de un empleado superior del camino de hierro, del Ayudante del batallon y Comandantes de las compañías, reconocerá rápidamente la disposicion y la naturaleza del material y hará las indicaciones que juzgue necesarias á sus subalternos para asegurar el buen orden y la prontitud del embarque, debiendo graduar bien el tiempo que podrá invertir en verificarlo con tranquilidad, á fin de evitar perjudiciales precipitaciones, especialmente al subir la tropa á los carruajes. Igualmente dispondrá se numeren con yeso los destinados para la misma, empezando por el más distante de la entrada de la estacion con el 1. Las cifras se trazarán sobre los estribos de ámbos lados, y no sobre la baja, cuidando sean muy perceptibles.

Art. 31. Inmediatamente despues del reconocimiento de que se hace mérito en el artículo anterior, y recibidas las instrucciones del Jefe, los Capitanes volverán á sus compañías, quedando aquellas dispuestas para el momento del embarque.

Los asistentes y cantineros que no sean necesarios para el cuidado de los caballos, de los equipajes y carros tomarán puesto en las filas para el embarque y no se separarán por motivo alguno.

Art. 32. Antes de dar principio al embarque de la tropa, los músicos, dirigidos por el Ayudante, irán á depositar los instrumentos voluminosos al carruaje que les esté designado, cuidando esmeradamente de su colocacion, y volverán á sus puestos.

Art. 33. La guardia de prevencion, los presos, la escuadra de gastadores, los tambores y los músicos ocuparán los primeros carruajes del tren, y serán los primeros por consiguiente que empezarán á colocarse en sus puestos en el acto del embarque.

Art. 34. Llegado el momento de que la tropa deba subir á los carruajes, se la formará en el andén de la estacion del modo más conveniente y posible (como se dibuja en la lámina 1.ª); el Ayudante la subdividirá con presteza en fracciones con arreglo á los compartimientos de los carruajes, teniendo presente lo indicado en los artículos 11, 12, 13 y 14, empezando indistintamente por derecha ó izquierda, segun se halle dispuesta la estacion, y sin tener en cuenta las compañías; pero de modo que en cada fraccion corresponda siempre un sargento ó cabo que la mande. Cada una de estas fracciones, llegado el momento de subir á los coches, las conducirán simultáneamente sus Oficiales, los cuales cuidarán se ocupen los compartimientos con el número de hombres señalados á cada uno. En este acto debe hacerse observar el mayor silencio y orden y una exacta precision en cumplir todas las prevenciones que se determinan en este reglamento, por ser el único medio de abreviar las operaciones.

Art. 35. Los soldados, que al llegar al frente de sus compartimientos respectivos se les habrá mandado hacer alto, empezarán á subir individualmente tomando en la mano el fusil algo suspendido, y se agarrarán con la izquierda á la anilla ó asa puesta en la entrada de los compartimientos del carruaje, perfilándose al entrar por razon de la mochila. (Véase la lámina 2.ª, entrada.)

Art. 36. La colocacion dentro del carruaje se verificará situándose los dos primeros hombres en los asientos rincones más distantes de la puerta de entrada, y así sucesivamente hasta los últimos, que se sentarán inmediatos á dicha puerta.

Art. 37. Una vez dentro del carruaje se quitarán las mochilas, ayudándose mutuamente, debiendo cada uno colocar la suya debajo de su asiento respectivo, pero de manera que el canto de cada una de ellas apoye en el piso y quede en sentido perpendicular á los lados menores del carruaje, con lo cual se conseguirá la suficiente holgura para que puedan estirar las piernas. (Véase la lámina 3.ª, figura 1.ª)

Los tambores colocarán las cajas de guerra debajo de sus asientos respectivos, quedando el parche paralelo al piso, y encima de ellas, apoyadas en las bordeneras, colocarán las mochilas. (La misma lámina 3.^a, figura 2.^a)

Los demás individuos de la banda y música, á excepcion de los de esta última que usen instrumentos voluminosos, los colocarán debajo de los asientos ó en la forma más conveniente.

Los soldados llevarán el fusil en la mano, apoyando la culata en el piso del carruaje, en cuya posición lo conservarán durante la marcha, prohibiéndoseles lo dejen nunca sobre las banquetas ni en los rincones, exceptuándose sin embargo en los intermedios de parada del tren en las estaciones en que necesiten bajar por corto tiempo.

Art. 38. Es deber muy preciso que los Jefes y Oficiales vigilen la más estricta y rigurosa observancia de todos estos detalles, concurriendo personalmente para asegurar la rapidez de los movimientos y el buen orden tan recomendable en la operacion del embarque. No subirán á los carruajes que se les tengan designados sino despues de estar asegurados que la tropa se halla debidamente colocada y de que han ocupado todos los asientos.

Art. 39. Se prohíbe á los sargentos, cabos y soldados cerrar las portezuelas, puesto que esta operacion deben verificarla los empleados del camino de hierro.

El Jefe de cada compartimiento será responsable por lo tanto de su observancia, y prevendrá además á los individuos que se hallen á sus órdenes está terminantemente prohibido en los caminos de hierro:

1.^o Abrir ni cerrar las portezuelas.
2.^o Pasar de un carruaje á otro ó de un compartimiento á otro.
3.^o Dar voces ni manifestar con algazara ó acciones descompuestas nada que pueda afectar en lo más mínimo á los severos principios de la disciplina militar.

4.^o Sacar la cabeza ó los brazos fuera de los carruajes durante la marcha, por la gran exposicion que se corre con estas imprudencias, ni bajar á las estaciones ántes de que se ordene.

5.^o y último. Tambien se les prevendrá no se quiten prenda alguna dene tro del carruaje, por más que el calor pudiera mortificarles, desabrochándose únicamente cuando se les autorice para ello.

Art. 40. Los Jefes de cada compartimiento harán entender y explicarán materialmente á los individuos que se hallen á sus órdenes el número con que se ha marcado su carruaje, para que acudan á él cuando bajen en las estaciones.

Art. 41. El Comandante de cualquier fuerza que en mayor ó menor número viaje por los caminos de hierro será responsable de que se cumplan las prescripciones de reglamento y de la observancia del orden más ajustado á una severa disciplina. No montará en su carruaje hasta que por sí propio se asegure de la colocacion de su tropa y equipajes, debiendo al efecto, en la marcha de los trenes especiales, girar una rápida revista momentos ántes de partir, y acompañado de un Jefe de la estacion, para remediar en el acto cualquiera omision que se hubiese padecido.

Altos y estaciones.

Art. 42. Aun cuando se halla determinado en este reglamento que al Comandante de la fuerza que viaje en trenes especiales se le ha de facilitar por el Jefe del movimiento una copia del itinerario de marcha, para conocer los puntos de parada y tiempo de duracion en que convenga que su tropa salga de los carruajes y descansa, esto no obstante se cuidará en las estaciones por los Jefes de las mismas que los empleados subalternos lo anuncien en voz alta.

Art. 43. Los Capitanes y subalternos, prevenidos oportunamente por su Jefe, presenciarán siempre en los grandes altos, al frente de los carruajes que ocupen sus compañías, el descenso de la tropa, ajustándose á lo que se determina en los artículos siguientes.

Art. 44. Los individuos de la guardia de prevencion serán los primeros que bajarán con sus armas, estableciendo su comandante las centinelas que se le prevengan y se consideren necesarias para impedir que la tropa abra las portezuelas ni descienda por el lado interior de la via, y si solamente por el que se le facilite el paso para bajar cuando se le mande, evitando tambien se detenga entre los rails.

Art. 45. Un toque de atencion anunciará el momento de bajar en las estaciones. Las clases de tropa lo verificarán colocando sucesivamente sus fusiles ántes de descender sobre las banquetas; bajarán despacio y con orden por las portezuelas que tendrán abiertas del lado exterior de la via los empleados de las estaciones.

Las mochilas las dejarán en los carruajes, teniendo presente el no alejarse de las estaciones y que no les es permitido saltar los cercados del camino.

Art. 46. Cuatro minutos ántes de la partida del tren, un toque de tropa indicará la señal del embarque, que tendrá lugar con el orden y rapidez que está recomendado. Los individuos de tropa que quieran permanecer en los

carruajes en los altos podrán hacerlo; siéndoles á todos permitido subir á ellos ántes de la señal para volver á emprender la marcha.

Art. 47. Conviene mucho que un alto de 15 minutos tenga lugar cada dos ó tres horas, á lo más, en toda conduccion de tropas para su mayor desahogo y comodidad.

Art. 48. En los pequeños altos, los Jefes de compartimiento podrán permitir bajar á alguno que otro individuo que lo solicite, obligándosele á que ocupe su mismo asiento al subir, lo cual se observará por regla general en todos los casos en que bajen de su carruaje.

Art. 49. Durante uno de los altos, y cuando se lleve recorrida próximamente la mitad del camino, si una parte de la tropa ocupara carruajes de mercancías, su Comandante la hará pasar á los de viajeros, recíprocamente; á fin de que todos, si es posible, participen de las ventajas y de los inconvenientes de unos y otros, advirtiéndoles entónces el número de nuevo carruaje en que han de concluir su viaje.

Desembarque.

Art. 50. En la estacion que preceda á la del término del viaje, el Comandante hará las prevenciones convenientes á sus subalternos á fin de que la tropa se asee en lo posible, tome y se ponga sus mochilas y esté pronta para el desembarco.

Art. 51. A la llegada del tren á la estacion ó al punto designado para el desembarco, los Oficiales bajarán los primeros. El Comandante se informará con prontitud del terreno fuera de la estacion en que pueda formar su fuerza, y hará las indicaciones convenientes á los Oficiales.

La tropa saldrá con orden de los carruajes, bajando los soldados individualmente y llevando el fusil en la mano izquierda, algo suspendido; se agarrarán con la derecha al asa colocada en la parte exterior del carruaje, debiendo perfilarse como aparece en la figura de salida de la lámina 2.^a Los Oficiales los conducirán seguidamente al punto elegido para formar, cuidando que el muelle de la estacion se desocupe lo más pronto posible. Los equipajes y caballos se descargarán por los empleados del camino de hierro, de quienes los recibirán los que deban hacerse cargo de ellos, bajo la direccion del Oficial encargado, que conviene se nombre siempre en toda conduccion de tropas, con el carácter de conductor de equipajes.

Art. 52. Si el desembarco se verificase en el punto de su destino, formará la tropa segun lo permita el terreno inmediato á la estacion, y esperará su Jefe las órdenes de la Autoridad militar correspondiente, á la cual inmediatamente de su arribo le dará parte por medio de un Oficial.

Si el acto de desembarco fuese tal solo para cambiar de línea, se observarán entónces las reglas siguientes:

1.^a En todos los casos el Comandante de la fuerza mandará baje aquella de los carruajes lo más pronto posible y la formará convenientemente.

2.^a Si el cambio de línea fuese en la estacion de llegada, y el nuevo tren debiera partir inmediatamente, se numerarán los carruajes destinados al efecto con la mayor prontitud y la tropa volverá á embarcarse en la forma ya prevenida. Los equipajes, carros y caballos serán trasbordados por los empleados del camino de hierro del modo que lo juzguen oportuno.

3.^a Si la salida del nuevo tren obligase á esperar algun tiempo, el Comandante tomará sus medidas para que la tropa se halle formada 20 minutos ántes de la hora de salida.

4.^a Si el cambio de línea debiera tener lugar en estaciones diferentes, el Comandante tomará las disposiciones oportunas para el embarque en la nueva línea, con arreglo á las prevenciones prescritas y á las que se le comunicaren ó tuviese anteriormente recibidas.

5.^a Segun lo prevenido en el art. 15, la Administracion militar cuidará en tal caso de que se faciliten los medios necesarios para el trasbordo de equipajes y material.

6.^a De la guardia de prevencion se destacará una parte para la seguridad en la conduccion de los equipajes, ó se nombrará otra por el Jefe del cuerpo para que la utilice el Oficial conductor de los mismos, que será el encargado de recibirlos y hacer su entrega en la nueva estacion.

Art. 53. Siempre que la duracion del alto lo permita, el Comandante de la fuerza se presentará á las Autoridades militares para recibir sus instrucciones y refrendar el pasaporte: esta prevencion se consigna como regla general para todo Comandante de tropa de cualquier arma que viaje por los caminos de hierro.

CABALLERÍA.

Prevenciones de marcha.

Art. 54. Todo Comandante de cualquier fuerza de esta arma que deba prepararse con la mayor ó menor anticipacion de tiempo que le permita el que le determine, ántes del momento de emprender un viaje de traslacion de un punto á otro por los caminos de hierro observará, además de cuanto contiene el capítulo 3.^o de las prescripciones generales, las reglas siguientes:

1.ª El ganado debe ir alimentado y se le dará agua, procurando que el último pienso lo coman antes de la salida del cuartel.

2.ª Con anticipación se prepararán la paja y cebada para los piensos que según la duración del viaje se disponga hayan de darse al ganado en los descansos, teniendo presente el medio que se considere más adecuado para llevar uno y otro artículo en los mismos wagones en que se coloquen los animales, y que por razón de quitárseles la montura es preciso contar previamente cuál deba ser, para cuidar durante el viaje de su alimentación.

3.ª Del mismo modo se atenderá á darles de beber en proporción de las horas que deban emplearse en la marcha y con arreglo á los descansos que se efectúen en el tránsito.

4.ª Siendo muy conveniente que en el suelo de los wagones se eche anticipadamente una capa de paja para comodidad del ganado y evitar que se resbalen, los cuerpos cuidarán por los medios de que dispongan, ó bien recurriendo en último caso á la Administración militar con oportunidad, á fin de que dicho artículo se lleve á la estación y sirva para el objeto indicado antes de procederse al embarque.

5.ª Como el ganado, por regla general, se ha de colocar en los wagones sin montura, se hace preciso que antes de salir la fuerza del cuartel se fije un tarjetón ó señal en cada una que sirva para evitar toda confusión en el acto del desembarco.

Art. 55. Debiendo mandarse con anticipación á las estaciones los equipajes de los Jefes y Oficiales, los carros, arneses y menaje de escuadrón y los de los cantineros, el Jefe de la fuerza lo dispondrá oportunamente para que bajo la dirección de los empleados y por los mozos de las estaciones se carguen con el orden que conviene, nombrando al efecto un Oficial y una pequeña escolta que atienda á este cuidado. Dicho material deberá hallarse en las estaciones de partida una hora antes que la fuerza efectiva de hombres y caballos lo verifique.

Art. 56. Los asistentes, ordenanzas, cantineros y escolta que no sea necesario vayan en los wagones en que se conduzca el material del cuerpo esperarán á la llegada de la fuerza para reunirse á ella y para que se les dé colocación como á los demás.

Art. 57. Todo Jefe de esta arma, luego que tenga tomadas sus disposiciones previas para el embarco, llegado el momento de conducir a la estación su fuerza efectiva, la hará montar á caballo saliendo del cuartel de modo que llegue á la misma cuando ménos una hora ántes de la partida del tren. A su aproximación, y en el paraje que anticipadamente hubiese reconocido, la hará formar según lo permita la configuración del terreno, disponiendo acto continuo eche pié á tierra y se prepare para la revista numérica de que trata el artículo 10 del cap. 3.º de las prescripciones generales, mandando que los caballos que monten los Oficiales se reúnan á la cabeza de la fuerza. Seguidamente se apersonará con el Comisario de Guerra y el Jefe del movimiento, tanto para pasar su revista como para hacerse cargo de la composición del tren y disposición que ofrezca la estación para el embarque del ganado.

Art. 58. Debiendo ser muy precisas y ordenadas las operaciones de embarque, y lo propio todas las que precedan como preparatorias para aquel acto, no olvidará el Jefe de toda fuerza dispuesta para esta clase de viajes la necesidad en que se halla de desplegar por sí propio la mayor actividad, que á su vez hará observar á sus subordinados, encareciéndoles la prontitud sin confusión y el aprovechamiento de tiempo, para que no se desperdicien ni minutos en la ejecución de dichas operaciones, ya cuando sea forzoso sujetarlas á un sistema sucesivo, ó bien cuando siendo posible se lleven á efecto simultáneamente.

El Comandante de la fuerza no debe perder nunca de vista que de esa regularidad y prontitud de acción pende la rapidez del embarque, especialmente en aquellas ocasiones en que los trenes deben emprender su movimiento sucesivamente con intervalos de hora á lo más para poner en marcha fuerzas de alguna consideración.

Art. 59. Como las operaciones de embarque respecto del arma de caballería llevan en sí la necesidad de atender tanto á la ordenada colocación de las sillas para evitar confusiones en el momento del desembarque, como para la que á su vez debe procurarse para el ganado, la composición y arreglo del tren no puede llevarse á efecto con anticipación, como sucede con el arma de infantería. Es preciso esperar á que se carguen en los muelles los wagones de ganado para llevarlos después á su sitio, numerándolos sin embargo en los mismos muelles á fin de saber al primer golpe de vista á qué sección y escuadrón corresponde el embarco en cada uno.

Art. 60. En las estaciones que teagan amplitud y permitan las dimensiones de los muelles arrimar bastante número de wagones á la vez para que el embarque sea simultáneo, es indispensable que el Jefe lo ordene por secciones, precediendo siempre el de monturas y no descuidando que con debida anticipación se preparen, como se ha dicho, los pisos de los wagones

con una capa de paja para comodidad del ganado y para evitar en el de monturas que el ludimiento contra su suelo ocasione deterioro en ellas.

A partir de tan interesantes como obligatorios cuidados, siguen á continuación la serie de artículos que por su orden sistematizan el de embarque.

Art. 61. Suponiendo pasada la revista numérica de embarque de que tratan las prescripciones generales y conducida la fuerza á la estación para dar principio á dicho acto, su Comandante mandará desensillar, previniendo coloquen sus armas á vanguardia ó retaguardia y del mejor modo posible para que no se pisen por los caballos y puedan los ginetes más desembarazadamente atender á estos preparativos de embarque.

Puestas en tierra las monturas y colocadas al frente de cada ginete, si el tiempo lo exigiese, se procederá seguidamente á enmantar los caballos, mandando también que el soldado vista el capote.

Art. 62. Al criterio del Jefe que mande la fuerza está reservado el detalle de estas operaciones; porque no llevando más número de hombres que el de ganado, es evidente que entre sí han de ayudarse los ginetes para dejar las armas, desensillar y enmantar sus caballos y conducir las monturas al wagon en que han de llevarse para que allí se coloquen y ordenen de la manera conveniente que se dirá: por eso se le deja amplitud para disponerlo, combinando sus providencias en armonía con la necesidad para todos los detalles.

Conviene sin embargo que anticipadamente nombre un Oficial que con algunos desmontados dirija la colocación de las monturas en el wagon destinado para este objeto, debiendo no olvidar lo mucho que conviene que en todas se lleve puesta la señal ó tarjetón para que sean conocidas por los soldados á cuyos caballos pertenezcan.

Art. 63. Con las monturas irán unidas las grupas y sacos de pienso, si bien el Jefe tendrá dispuesto con oportunidad lo conveniente para que, según la duración del viaje, se atienda á la alimentación del ganado; teniendo presente que las monturas no deben removerse del wagon hasta que quede terminada la marcha, y que por lo tanto precisa que así como la paja para su alimentación ha de llevarse en los mismos wagones en que se les coloque, así también la cebada debe cuidarse del mejor modo posible de trasportarla para que con facilidad se distribuya en los altos y puedan comerla los caballos en los morrales de hocico. En este particular se previene á los Jefes la necesidad de que provean con anticipación y recurran á los mejores medios para dar de comer al ganado en la proporción que en el artículo de piensos se dirá, y lo propio respecto á proporcionárseles agua para beber.

Embarque de sillas.

Art. 64. La operación metódica de colocar las sillas en el wagon ha de hacerse bajo la dirección de un Oficial.

Por secciones sucesivamente los mandará conducir el Jefe á la inmediación de aquel, nombrando los hombres necesarios para que no se retarde esta primera operación de embarque de dichos efectos.

Art. 65. Colocadas por secciones ordenadamente y juntas las monturas en el muelle y al frente del wagon, se empezarán á cargar por los individuos destinados con dicho objeto, dirigiéndolos personalmente el Oficial, del modo siguiente:

Se suponen nombrados cuatro ó seis soldados desmontados para efectuarla. El Oficial mandará permanecer á dos de ellos dentro del wagon para que las coloquen (véase la lámina 6.ª); los cuatro restantes se encargarán de ir llevando las monturas por su orden de numeración, para que aquellos empiecen á efectuarlo de modo que la caballería de la primera silla se apoye contra uno de los lados menores del wagon, empezando por cualquiera de sus ángulos, quedando el borrén delantero contra el suelo y por consiguiente elevada la grupa. La segunda silla se colocará entre los bastes de la primera, apoyando también el borrén delantero en el piso: la tercera lo mismo con relación á la segunda, y así sucesivamente hasta el quicio de la puerta, resultando por consiguiente una fila de sillas colocada á lo largo del lado mayor de dicho wagon por el costado que se empiece. Á continuación de la primera fila de sillas se arrimará otra segunda, continuándose hasta llegar al otro extremo opuesto, viniendo á quedar formado un tablero de sillas que permite una colocación perfectamente ordenada. Sobre esta base ó primera tanda de monturas se colocará otra del mismo número, y en disposición semejante se ejecutará lo propio con relación al otro costado opuesto del wagon, quedando por lo tanto, y en la forma que se observa en la lámina, ordenadamente reunidas todas las monturas, y en el centro del wagon un espacio muy suficiente para los hombres que las han colocado y han de cuidar de ellas durante el viaje.

No se omitirá, como se ha dicho, el echar paja en el suelo del wagon para evitar se rocen y estropeen, cuidando, si fuere posible, sea de la larga y no trillada, y de revestir las paredes de los wagones en que se apoyen para preservarlas de deterioros.

La colocacion de las sillas en la forma descrita permite en un wagon cómodamente cargar 100 de ellas, correspondientes al número de ganado que puede trasportarse en trenes extraordinarios.

Art. 66. Para la conduccion de las sillas desde donde se halle formada la fuerza al wagon en que han de trasportarse no se empleará más que el tiempo puramente preciso, á fin de no retardar el embarco sucesivo del ganado. Los soldados alternarán por lo tanto en tener de mano á dos caballos para que sus compañeros las lleven al sitio señalado, regresando á sus puestos acto continuo de dejarlas reunidas y ordenadas en el muelle ó andén al frente del wagon.

Embarque de caballos.

Art. 67. Para el embarque del ganado, si el muelle permitiese arrimados, tres ó más número de wagoes, este acto tendrá lugar simultáneamente en todos ellos, para que una vez cargados se reemplacen por otros vacíos y se continúe del mismo modo hasta su terminacion. En dichos wagoes se habrá echado con tiempo, y como se lleva dicho, paja en sus pisos, y deberán estar además provistos en su interior de argollones para atar los animales, teniendo dispuestos dos asientos colgados en cada uno, los cuales durante el embarque se tendrán suspendidos por las ventanillas al exterior de los wagoes, para que al quedar cargados se metan dentro y se les coloque en la parte interior, uno entre el primero y segundo caballo, el otro entre el quinto y sétimo, prohibiéndose terminantemente se cambien de lugar.

Art. 68. Los wagoes cargados de ganado, ántes de que se conduzcan al lugar correspondiente que han de ocupar en la composicion del tren, serán precisamente numerados en el mismo muelle, marcando con yeso en el exterior de las paredes de cada uno una numeracion correlativa, y además el de la seccion y de la compañía á que pertenezcan los caballos.

Art. 69. Para el acto material de conducir el ganado á los wagoes que estuvieren ya dispuestos al efecto y arrimados al muelle con sus puentes de paso para la entrada, precederá la subdivision en fracciones de seis, siete ú ocho caballos, que segun la capacidad de los mismos dispondrá el Jefe de la fuerza y ejecutará el Ayudante del cuerpo, debiendo al efecto tomar lugar en la formacion y á la cabeza de las secciones los que pertenezcan á los Jefes y Oficiales.

Art. 70. Los Capitanes de los escuadrones y los subalternos dirigirán á los soldados para el embarque, observándose todos los detalles que se expresarán á continuacion en el momento de que el Jefe dé la orden para que simultáneamente se ejecute en todos los wagoes arrimados, puesto que por este medio no se ocasionará pérdida de tiempo, que es asunto de gran interés en tales casos.

Art. 71. Los Oficiales harán entender á la tropa la necesidad de usar cariño y halago con los animales, especialmente con los espantadizos, que es de esperar opondrán resistencia para entrar en los wagoes, y para lo cual se aplicarán á sus recelos medios posibles de conseguirlo con los que más dificultad ofrezcan al embarque.

Art. 72. Dada la voz de embarque ó anunciado por un toque de clarin, las respectivas fracciones que deban verificarlo se pondrán en marcha á la desfilada y se dirigirán, conducidas por sus Oficiales, al frente de los respectivos wagoes, haciendo alto á la inmediata de los puentes de paso para dar principio á colocar los caballos, debiendo al efecto para ejecutarlo observar lo siguiente:

El primer individuo de cada una de las fracciones que empiecen el embarque, sin mirar á su caballo, lo conducirá á la entrada de la puerta del wagon correspondiente, y si no se resistiese entrará con él, haciéndolo colocar á su derecha contra la pared del lado menor del mismo, por manera que quede en su mayor longitud á través de la via.

Si el primer caballo de cada fraccion que se conduzca al wagon respectivo se resistiese á entrar, se hará que siga el segundo ó el tercero, siempre el más dócil, detrás del cual lo efectúan los demás por lo regular sin gran trabajo.

A continuacion del primer caballo se dispondrá entre en los respectivos wagoes por el mismo orden el segundo, que su conductor lo hará arrimar sobre su izquierda contra la pared del lado menor del mismo, por manera que resulten ocupando los dos rincones opuestos del wagon los dos primeros caballos, teniéndolos de mano sus conductores.

El soldado que lleve el caballo núm. 3 entrará seguidamente en el wagon del mismo modo y arrimará su caballo al núm. 1.º, entregándolo al primer conductor, que se quedará teniendo de mano á los dos para que pueda salir el del núm. 3.

El que conduzca el núm. 4 hará lo propio por el lado opuesto, haciendo arrimar su caballo al núm. 2, á cuyo conductor lo entregará saliéndose él del wagon.

El que lleve el núm. 5 á su vez entrará en el wagon y colocará su caba-

llo al lado del 3.º, continuando el 6.º, que lo arrimará al lado del 4.º, permaneciendo en el wagon con sus conductores.

El 7.º y 8.º, si cupiesen, se les hará ocupar sitios equivalentes, resultando respectivamente dentro del wagon los números impares reunidos á la derecha, y los pares á la izquierda.

Los últimos conductores permanecerán por el pronto dentro del wagon para que tan luego de embarcados los caballos y cerradas que sean las puertas de los mismos ayuden á sus compañeros á quitar bridas y atar el ganado por los ronzales á los argollones ó travesaños del wagon, reuniendo cada dos ó tres bridas, que colgarán en los dichos argollones ó travesaños para que no rueden por el suelo y se pisoteen.

Los caballos de los Jefes y Oficiales serán conducidos respectivamente para su embarque por los asistentes y ordenanzas desmontados, ocupando lugar en los wagoes por el mismo orden.

Art. 73. Una vez embarcado el ganado se colgarán los asientos que se habian suspendido al exterior como se tiene dicho, no debiendo quedar dentro de cada wagon para su cuidado más que un soldado por cada dos caballos. Las armas de estos soldados se mandarán recoger por los respectivos Capitanes para que cuiden de ellas y las coloquen debajo de los asientos de los demás individuos que han de embarcarse en los carruajes destinados al efecto.

Art. 74. Cuando los wagoes estén cargados se numerarán acto continuo como se tiene dicho, ántes de que se trasladen desde el muelle al punto de reunion del material, debiendo atender á este cuidado el Ayudante con un sargento del escuadron.

Art. 75. Debiendo llevarse en los mismos wagoes donde vaya el ganado la paja que se pueda necesitar para entretenerlos en los altos y para el pienso que se juzgue conveniente darles, se procurará se conduzca dicho artículo en sacos que se podrán colocar en el mismo sentido en que vaya el ganado, arimándolos á las paredes de los lados menores de cada wagon.

Art. 76. Es de todo punto muy conveniente que las operaciones de embarque sean en extremo metódicas y arregladas á cuantos detalles quedan prevenidos, y que se encarezca á la tropa el usar dulzura y cariño para con los animales, especialmente con los espantadizos; que no se tenga empeño en conducirlos á la fuerza y con castigo; que se procure hacer entrar primero á los más dóciles, é inmediatamente despues, y como de reata, á los que opongan resistencia.

Convendrá en casos extremos vendarles los ojos, echar paja en los puentes de paso para que al pisar no sientan ruido, y aun á las veces será preciso hacerlos entrar marchando con paso atrás á la inmediacion del puente para que así entren en el wagon.

Solo con halago y cariño puede evitarse se empeñen en una defensa que hiciera imposible de todo punto su embarque.

Art. 77. Cuando los muelles no ofrezcan la ventaja de efectuar el embarque simultáneo, las operaciones sucesivas se dirigirán con suma actividad para no perder tiempo, porque entónces todavía interesa más se aproveche.

Art. 78. Si el embarque tuviera que hacerse en donde los muelles no estén al nivel del piso de los wagoes, será preciso recurrir á rampas y se dirigirá de una manera análoga á lo ya indicado, debiendo en tal caso los Jefes y Oficiales redoblar sus cuidados y precauciones para evitar que el ganado se maltrate ó se inutilice si se descuidan las reglas prescrites.

Art. 79. Siempre que sea preciso mover los wagoes desde el muelle para conducirlos á brazo al lugar en que debe colocarse para la composicion del tren, se procurará, si la localidad del muelle lo permitiese, dar vuelta á los caballos dispuestos para el embarque, á fin de que no se espanten con dichas maniobras, debiendo cuidar mucho que á su inmediacion y en el acto del embarque no se ejecuten aquellas por iguales razones.

Composicion del tren.

Art. 80. Como el embarque del ganado en los muelles no permite preceda, como para la infantería, el ordenamiento del tren ántes del movimiento de marcha, luego que aquella operacion termine los empleados de las estaciones lo organizarán, aprovechando entre tanto el Jefe de la tropa este tiempo para disponer el embarco del personal en los carruajes que se les destine. La composicion del tren quedará dispuesta en el modo siguiente, en cuanto sea posible:

- 1.º Un wagon bajo descubierto con puentes de desembarque.
- 2.º Otro cerrado para el bagaje.
- 3.º Otro para la colocacion de las sillas é individuos que deban ir á su cuidado.
- 4.º Los wagoes necesarios para conducir la mitad del ganado.
- 5.º Uno ó dos carruajes de tercera clase para la tropa.
- 6.º Otro de primera ó segunda clase, ó uno misto para los Jefes y Oficiales.

7.º Los wagones necesarios para la otra mitad del ganado.

8.º Un truck ó plataforma para los carros de regimiento y de cantineros.

Los wagones ó carruajes con freno que vayan en el tren se colocarán como los empleados de la empresa del ferro-carril lo considéren conveniente.

Art. 81. Organizado ya el tren y colocado en disposicion de marchar en el andén ó paraje donde deba subir la tropa á los carruajes, seguirá su embarco.

Embarco del personal.

Art. 82. Una vez terminada la operacion de embarque del ganado, y mientras se organice por los empleados de las estaciones la composicion del tren, el Jefe de la fuerza reunirá su personal, mandándolos tomar sus armas y recoger las de los individuos nombrados para el cuidado de los caballos; acto continuo se dirigirá al punto de embarque, para que, siguiendo un sistema enteramente semejante y en armonía con lo establecido para la infantería, se subdivida aquél por el Ayudante en fracciones y queden dispuestos á entrar los soldados en los compartimentos de los carruajes cuando se les prevenga.

Art. 82. Los lanceros ántes de subir á los carruajes enrollarán las banderolas y colocarán las lanzas debajo de los asientos.

Los cazadores y húsares, que ántes del embarque de sus caballos desengancharon sus carabinas y deben tenerlas en la mano al tiempo de subir á los carruajes, las conservarán despues que hayan entrado en ellos para llevarlas como el soldado de infantería, debiendo las que correspondan á las plazas que vayan en los wagones de caballos distribuirse entre las fracciones nombradas para cada compartimiento y responder de ellas (dándoles colocacion en los rincones de los mismos) el cabo ó sargento que vaya en cada uno como Jefe de la tropa embarcada en él.

Los coraceros se quitarán las corazas á su vez, y adosando los petos con los espaldares las colocarán debajo de los asientos de modo que la parte cóncava quede enfrente del paso de entrada al carruaje, con lo cual se conseguirá la mayor holgura posible para que los individuos puedan estirar las piernas debajo de los asientos. (Véase la lámina 5.ª, figura 2.ª)

Art. 84. Todas estas operaciones preparatorias se ejecutarán con **presteza y sin confusion**, dirigiéndolas los Oficiales, para que de este modo sean más precisas y mejor ejecutadas; sobre todo sin desperdiciar tiempo.

Art. 85. Para subir la tropa á los carruajes se tendrá presente todo lo dispuesto respecto de la infantería, cuidando se observen rigurosamente las prevenciones de orden que se establecen al tratar de la misma.

No se omitirá marcar la numeracion correlativamente con yeso en los estribos de los carruajes en que embarque el personal de tropa, para que en los altos y descansos no duden cuando vuelvan á subir á ellos.

Los estandartes se colocarán en el wagon de los Jefes.

Art. 86. A los individuos que vayan al cuidado del ganado se les encargará le impidan sacar la cabeza por las ventanillas, previniéndoles tambien que al oír el silbato de la máquina cuando lleguen cerca de las estaciones deben cogerlos por las cabezadas para ayudarlos y prepararlos al choque de los carruajes en aquellos momentos en que siempre se experimentan oscilaciones bruscas que sorprenden á los animales.

Los soldados nombrados para el cuidado de los caballos se relevarán cuando lo considere oportuno el Jefe de la fuerza, debiendo advertírseles cuiden de renovar la paja que echan al ganado en los morrales de hocico y de darles pienso y agua dentro del wagon cuando se determine.

Tambien se les encargará que en caso de cualquier accidente que pudiese ocurrir en los wagones en que vayan deberán hacer una señal al exterior de los mismos, como, por ejemplo, agitar un pañuelo por las ventanillas, para que, visto por los guarda-frenos, puedan dar aviso y mandar, si fuese necesario, la detencion del tren.

Art. 87. Los Jefes y Oficiales se embarcarán seguidamente de la tropa, observándose cuantos detalles están prevenidos para tales casos respecto de la infantería, no omitiendo el Jefe principal, momentos ántes de partir, recorrer rápidamente el frente de los carruajes que formen el tren, para asegurarse que nada ha faltado que disponer y que se hallan cumplidas todas las prescripciones de reglamento y las particulares que hubiese dictado además. Si el tiempo lo permitiese y faltase que llenar alguna, mandará se ejecute inmediatamente.

Altos y estaciones.

Art. 88. En todos los altos ordinarios que efectúe el tren con relacion al itinerario de marcha que se habrá entregado al Comandante de la fuerza, por regla general se practicará análogamente cuanto se dispone para el arma de infantería; en el concepto de que por la guardia de prevencion del cuerpo, ó la que se nombre con oportunidad, deberá atenderse á las prescripciones obligatorias que se imponen á la de aquella arma.

Respecto de los soldados que vayan al cuidado del ganado, no se per-

mitirá bajén de los wagones todos á la vez, debiendo permanecer cuando ménos uno por wagon para no descuidar los caballos.

Art. 89. Siempre que los trenes puestos en movimiento para la conduccion de esta arma tengan que detenerse en las estaciones, los respectivos Oficiales subalternos de los escuadrones bajarán de sus carruajes y pasarán á informarse de los soldados que vayan al cuidado del ganado, de las novedades que pudieran haberles ocurrido en la marcha, y seguidamente darán parte á los Capitanes para que estos á su vez lo trasmitan á su Jefe.

Art. 90. En los grandes altos el Comandante dispondrá lo conveniente para el cumplimiento de las disposiciones que previsoramente hubiese determinado para que el ganado se alimente, teniendo en cuenta las observaciones que al efecto se indican en el artículo de piensos.

Igualmente determinará cuando lo considere oportuno se les dé de beber, especialmente si la estacion fuese calurosa.

Art. 91. El relevo de los soldados que vayan al cuidado de los caballos será conveniente mandarlo ejecutar en los altos que se hicieren á mitad de camino.

Art. 92. En la estacion penúltima á la de llegada el Comandante de la fuerza dará la orden para que se pongan bridas á los caballos y se preparen para su desembarque, que deberá tener efecto del modo conveniente que se explicará.

Desembarco.

Art. 93. A la llegada del tren á la estacion de término del viaje se efectuará el desembarco del personal análogamente como se halla consignado para la infantería: los Oficiales serán los primeros en bajar de los carruajes, y seguidamente al toque del clarín descenderá la tropa de los suyos sin confusion: los coraceros se pondrán sus corazas y todos recogerán sus armas, siendo inmediatamente conducidos por sus Oficiales al punto de desembarque del ganado.

El Jefe con anticipacion se enterará de los medios de desembarque y de lo que la localidad del mismo permita para que esta operacion y la de ir organizando su fuerza se ejecute con mayor orden, si cabe, que la del embarque.

El Oficial encargado de los equipajes, con los asistentes y desmontados, atenderá á entregarse de aquellos tan ordenadamente como se hubiesen depositado en la estacion de salida.

A su vez el encargado del cuidado de las sillas mandará á sus soldados las saquen del wagon y las coloquen en el andén con el mismo orden de numeracion que las recibió, esperando para su entrega á que vengan por ellas; por manera que se ejecute en sentido inverso lo que tuvo efecto para su embarque.

Art. 94. Suponiendo á la tropa á la inmediacion del muelle ó paraje de desembarque del ganado, el Jefe, análogamente á lo dispuesto para el embarque, mandará arrimar las armas en donde no sufran detrimento, y prevendrá que á la vez de atender con una parte de sus soldados á que los caballos salgan de los wagones, se dirijan los demás á traer las monturas, que se reunirán por secciones de una manera semejante á la empleada ántes de haberse llevado al wagon en que fueron trasportadas.

Art. 95. Para el acto material del desembarque del ganado se procederá de la manera siguiente:

En las estaciones cuyos muelles proporcionen facilidad de poder arrimar los wagones, quedando sus pisos á nivel del de aquellos, se tendrán preparados los puentes de paso ántes de abrir las puertas de los mismos, los cuales se colocarán inmediatamente para la salida del ganado.

Los asientos de los soldados se suspenderán como se ejecutó para el embarque al exterior del wagon hasta que aquel quede desocupado, que se volverán á su lugar.

Para llevar á efecto el sacar los caballos de los wagones se emplearán inversamente los mismos medios que se pusieron en ejecucion para su embarque. Por lo tanto los conductores de los números 7 y 8 entrarán en ellos y tomarán sus caballos, empezando el del 8 á desembarcarlo de frente si la puerta del wagon abierta para dar paso al muelle estuviera en direccion de las cabezas de los mismos: en el caso contrario lo hará salir con paso atrás hasta el muelle. El conductor del 7 observará lo propio, debiendo por su orden seguir el 5, que ya con mayor espacio podrán volver sus caballos si fuese necesario dentro del mismo wagon y desembarcarlos de frente. Los conductores de los números 3 y 4 entrarán seguidamente en el wagon y tomarán los suyos sacándolos al muelle respectivamente, pero saliendo el 4 ántes que el 3. El uno y el 2 desembarcarán acto continuo, pasando todos á formar al punto designado, en el cual pondrán sillas, y recogiendo las armas se prepararán para montar á caballo.

Art. 96. Aun cuando al nombrarse en el artículo anterior por sus números los conductores que embarcaron sus caballos se prescinde de que han debido ser relevados á mitad del trayecto recorrido los que se dejaron en los wago-

nes, la explicacion tiene por objeto dar á conocer que para el desembarque se deben emplear los mismos ocho.

Art. 97. Las operaciones de desembarque del ganado, cuando no puedan ser simultáneamente ejecutadas en varios wagoes por no permitirlo la amplitud de los muelles, se llevará á efecto sucesivamente con toda la rapidez posible, debiendo, en caso de tener que emplear rampas de desembarque, proceder con precaucion y sin precipitarlas, para evitar que el ganado padezca.

Art. 98. En las operaciones de desembarque el Jefe de la fuerza la distribuirá de modo que sin faltar gente para sacar de los wagoes el ganado que primeramente debe ponerse en tierra, otra parte de ella conduzca y ordene numéricamente por secciones las monturas para evitar toda confusion, especialmente si el acto de desembarque tuviera efecto de noche. Por estas poderosas razones el Comandante multiplicará su actividad y dispondrá celen y la procuren de todos sus subordinados los respectivos Capitanes, á fin de no escasear todo cuanto conduzca al orden regulador que hará conseguible invertir ménos tiempo en estas faenas, evitando confusiones que siempre producen pérdidas y la perturbacion consiguiente cuando aquellas no son bien dirigidas.

Art. 99. En la estacion de término de viaje se observará lo que análogamente se previene respecto del arma de infantería, para que, previas las instrucciones que reciba el Comandante de la Autoridad superior militar, á su llegada se dirija al cuartel ó punto que se le designe, esperando en otro caso á las que se le comuniquen por el Oficial que inmediatamente de su llegada deberá destacar para dar parte á la misma de su arribo.

Disposiciones excepcionales.

Art. 100. Cuando por razones de interés del servicio convenga que los caballos se embarquen con las monturas y equipo del jinete, se procederá, ántes de colocarlos dentro de los wagoes, á levantar las gruperas ó baticolas, atojando las cinchas, y se recogerán los estribos colgándolos de sus porta-estribos. Las tercerolas ó carabinas no se dejarán nunca para estos casos con las monturas.

Art. 101. Como el caballo ensillado y con el equipo del jinete naturalmente tiene que ocupar más espacio, es óbvio que en tal caso solo podrán embarcarse en cada wagon seis caballos.

Cambios de linea.

Art. 102. En los cambios de linea, si debiese efectuarse esta operacion en la estacion de desembarco y fuera forzoso hacer descender el ganado para trasladarlo á otros wagoes, análogamente se emplearán para llevarlo á efecto los medios ya establecidos, cuidando el Jefe de la fuerza en tal caso, segun el tiempo de que pudiera disponer, se dé pienso y de beber ántes de proceder á su nuevo embarque.

Art. 103. Cuando para el cambio de linea sea necesario, no solo desembarcar el ganado, sino tambien proceder á ensillar los caballos y montar la tropa para ir al nuevo punto de embarque, se tendrá presente en tales casos lo que queda consignado para la infantería, además de cuanto especialmente concierne á esta arma por razon del cuidado que requiere el que ha de tenerse del ganado.

Es de advertir que en las nuevas estaciones de embarque todo deberá prepararse de una manera igual á cuanto ya queda dicho, poniéndose el Jefe anticipadamente en relacion con el de Administracion militar que debe entender en él y con el de la estacion.

Pienso.

Art. 104. Cuando la duracion del viaje que deba verificar un tren que conduzca caballería se calcule prudencialmente no excederá de diez á doce horas, no se dará pienso de cebada al ganado hasta despues de su desembarque: podrá sin embargo disponerse coma paja en el morral de hocico, que se le renovará para que se entretenga, especialmente en los altos.

Art. 105. Si la duracion del viaje debiera exceder de diez ó doce horas, en este caso podrá dárseles medio pienso de cebada en uno de los altos de más duracion y que correspondan á la mitad del camino.

Art. 106. En los grandes altos en que se quiera tambien darles de beber, y especialmente cuando la estacion sea muy calorosa, no se les dejará saciar por completo la sed que tengan, y si solo que se refresquen, proporcionando la cantidad de un cubo de medianas dimensiones para cada dos caballos.

ARTILLERÍA.

Previsiones generales.

Art. 107. Recibida la orden de marcha y trasmitidas por el Comandante de la fuerza á sus subordinados las previsiones é instrucciones correspondientes, en analogía con lo ya consignado en este reglamento respecto de las armas de infantería y caballería, se dispondrá llegue aquella á la estacion de

embarque con dos horas de anticipacion á la partida del tren, debiendo los caballos ó mulas comer el pienso y darles agua ántes de la salida del cuartel ó alojamiento, como se establece por regla general para el embarque de la caballería.

Art. 108. La tropa llevará en sus morrales de pan y fiambreras su ración y sus botas llenas de agua ó vino; la de cebada para el ganado se llevará en los sacos de grupa, y la paja en el carro del escuadron, compañía ó seccion, ó por los medios que proporcione la Administracion militar en los diversos casos y segun la localidad.

Art. 109. Los equipajes se prevendrá se hallen en el punto de embarque con la debida anticipacion para que se carguen por los empleados del camino de hierro, observándose para dichas operaciones cuanto se halla consignado para las otras armas.

Art. 110. El escuadron, compañía ó seccion que deba embarcarse á su llegada á la estacion apartará adoptando el orden de formacion que el terreno permita, ocupando el menor espacio posible.

Se pasará seguidamente la revista numérica por el Comisario de Guerra encargado, con asistencia de un empleado superior de la estacion.

Art. 111. Medio escuadron ó media compañía montada, ó una compañía de artillería de montaña con su personal y material, bastarán para cargar un convoy, colocando los wagoes, siempre que sea posible, en el orden siguiente:

- 1.º Un wagon de equipajes.
- 2.º Un truck para llevar los puentes y tablonces de desembarque.
- 3.º Wagoes de caballos ó mulas.
- 4.º Trucks cargados de material.
- 5.º Uno ó dos coches de tercera clase para la tropa.
- 6.º Coche de primera, ó segunda, ó misto para los Oficiales.
- 7.º Wagoes con sillas ó bastes.

Dos wagoes con frenos exteriores deben siempre colocarse, uno en cabeza y el otro en la cola del convoy; y si el tren llevase más de 14 carruajes otro con freno en el centro.

Los wagoes para caballos deberán ir provistos de dos asientos de las dimensiones necesarias, como se tiene consignado al tratar de la caballería, para que los artilleros que han de cuidar el ganado puedan usar de ellos.

Para embarcar y desembarcar el material se necesitan tambien tableros ó planchas portátiles bastante sólidas para unir las plataformas ó trucks á los andenes ó embarcaderos.

Art. 112. Las maniobras necesarias para colocar los wagoes en el punto de embarque, para poner el tren en estado de marcha y para conducir los wagoes al andén ó muelle de desembarque, se ejecutarán por los empleados del camino de hierro, ayudados siempre que sea preciso por artilleros disponibles.

Si el muelle de embarque tuviese bastante extension y se dispusiera de suficiente número de puentes, se hará el embarque simultáneo del material y del ganado en cuantos wagoes fuese posible.

Art. 113. El Comandante de la fuerza reconocerá á su llegada á la estacion el material que se haya preparado para el transporte de la de sus órdenes y dispondrá inmediatamente la distribucion de carruajes, caballos y hombres, comunicando sus instrucciones á los Oficiales para el acto del embarque.

Art. 114. Para dirigir el embarque de los caballos ó mulas se designará un Oficial y un sargento encargado de marcar con yeso en las paredes exteriores de los wagoes el número de la pieza á la que pertenezcan los embarcados en cada uno. Este Oficial cuidará tambien se extienda en el suelo de cada wagon de caballos de sillas ó bastes la paja necesaria, como ya se tiene dicho para la caballería, y de que se coloque el forraje, heno ó paja que deba comer el ganado, á lo largo de los lados menores del mismo.

Los caballos ó mulas de guías y cuartas, si las hubiese, se desengancharán y reunirán con los caballos de silla en lugar próximo al muelle en que hayan de embarcarse y se subdividirán en fracciones correspondientes á la capacidad de los wagoes, de forma que los de un mismo carruaje se encuentren, siempre que sea posible, colocados en el mismo grupo.

Art. 115. Un sargento se designará para dirigir la carga de sillas ó bastes en los wagoes de equipajes, ayudado por dos ó cuatro artilleros de peloton.

Art. 116. Los carruajes se llevarán al muelle de embarque con los caballos ó mulas de tronco, desenganchándolos despues y conduciéndolos al lado de los otros.

Art. 117. Los artilleros de peloton y conductores que no deban quedar en los wagoes de caballos se formarán bajo la vigilancia de otro Oficial en

destacamentos proporcionados á la importancia del material que se haya de embarcar.³

Embarque de material.

Art. 118. El transporte por los caminos de hierro de las piezas y carruajes de artillería requiere grandes precauciones en razon de la variedad é importancia del material, así como de la naturaleza explosiva de una gran parte de su cargamento. Una seguridad completa y gran celeridad en las diversas operaciones del movimiento son precisas é indispensables.

Art. 119. Las condiciones esenciales á que deberá satisfacer el embarque del material de artillería de campaña y de sitio son las siguientes:

1.^a Repartir el peso de los carruajes sobre toda la superficie de los wagones, plataformas ó trucks en que el material se carga, ocupando el menor espacio posible.

2.^a Colocar los carruajes de modo que los extremos de las lanzas y las ruedas no sobresalgan de las barandas ó costados de los trucks.

3.^a Asegurar, calzar y amarrar entre sí y á las barandas de los wagones plataformas los diferentes carruajes, evitando rocen unos con otros y haciendo de modo que el cargamento de cada truck tenga una completa estabilidad por la union segura de las diversas partes de los carruajes que lo constituyan.

Art. 120. Los carruajes de un escuadron ó compañía montada se llevarán con solo los troncos al muelle, dando media vuelta á las piezas, quedando así la boca de estas mirando á los trucks.

Art. 121. Para cargar estos se desenganchará el tronco y se avanzará á brazo á vanguardia la cureña despues de haber desenganchado el argollon de contera, uniendo la rueda derecha de ella en lo posible al reborde ó baranda del mismo lado del truck, y se dejará sobre el piso el mástil tocando las ruedas á una vigueta ó traviesa colocada en el costado menor del mismo y opuesto al de entrada.

El armon de la pieza se avanzará á brazo, uniendo la rueda derecha á la baranda del mismo lado del truck, y la lanza se apoyará sobre la peza ó sobre el eje de la cureña; se colocará seguidamente el carro, que entrará con la rueda de respeto atrás, el argollon hácia delante, y allí se dejará este sobre el piso del truck; los carruajes se calzarán y asegurarán entre sí y á las barandas del mismo por medio de cuerdas. (Véase la lámina 7.^a)

Art. 122. En cada truck se colocará por lo tanto carruaje y medio de batalla, necesitándose para cada medio escuadron ó compañía montada tres trucks, uno para cada carruaje y medio, otro en que se colocarán los tres armones de los tres carros, y un tercero en que irá la cureña de respeto con su armon, ó la fragua ó carro de seccion con su armon. En todo se emplearán cinco trucks para medio escuadron á caballo ó media compañía montada.

En el carruaje modelo del año 1861, que hoy usa el regimiento á caballo, podrán colocarse en cada truck dos carruajes, pieza y carro con sus armones, y entónces solo se necesitarán cuatro trucks para cada medio escuadron de artillería á caballo.

Siempre que sea posible se cubrirán con encerados los carros de municiones y armones.

(Se concluirá.)

MINISTERIO DE HACIENDA.

RELACION DE LOS NOMBRAMIENTOS HECHOS POR EL MISMO DURANTE EL MES DE SETIEMBRE ÚLTIMO.

Se nombra Administrador de Hacienda pública de la Coruña en virtud de permuta á D. Francisco Fernandez Pidal, Administrador central de Estancadas en las Islas Filipinas.

Se promueve al destino de Promotor fiscal de Hacienda de Madrid á Don Francisco Javier Gózalo, Oficial de segunda clase de la Direccion general de Contribuciones y Licenciado en Derecho civil y administrativo.

Se nombra Oficial de tercera clase de la Fábrica nacional del Sello á D. Eduardo Lopez Vasallo, Regente segundo que era de la imprenta del mismo establecimiento, cesante por supresion.

Se promueve á la plaza de Depositario-pagador de la Fábrica de Tabacos de la Coruña á D. Diego Lobo Taboada, Oficial primero de la propia Fábrica.

Se nombra Administrador principal Guarda-almacen de las salinas de Sangonera á D. Antonio Sanchez Parada, cesante de igual destino por supresion de las de Belinchon.

Se promueve al destino de Inspector de labores de la Fábrica de Tabacos de la Coruña á D. Luis Linares, Depositario-pagador de la de Alicante.

Se nombra Guarda-almacen de Efectos estancados de Córdoba á Don Juan Cuadrado, Visitador cesante de los derechos de Consumos de la misma capital.

Idem Oficial auxiliar de sexta clase del Tribunal de Cuentas del Reino á D. Antonio Villarragut y Estéban, cesante de igual empleo y en la actualidad primer Escribiente en comision del propio Tribunal.

Se promueve al destino de Vista primero de la Aduana de Cádiz á Don Joaquin Fernandez de la Riva, que lo es de la de Irún; y á esta plaza á D. Vicente Perez Santamarina, que lo es sexto en comision de la de Madrid.

Idem al de Administrador de la Aduana de la Junquera á D. Juan de Palma y Escalera, Fiel de Aduanas de la línea del Campo de Gibraltar.

Idem al de Vista primero del Depósito de Comercio de esta corte á D. Demetrio Delgado Rojoy, Oficial de cuarta clase de la Direccion general de Impuestos indirectos.

Idem al de Administrador de la Aduana de Vinaróz á D. Federico Valcárcel y Martinez, Interventor-*vista* de la del Puerto de Santa María.

Idem al de Oficial cuarto primero de la Administracion de Hacienda pública de Valladolid á D. José de Palacios y Ayerra, que lo es de la de Palencia; y se confiere esta resulta á D. Antonio Alonso Ablanado, cesante por supresion de destino análogo en la propia dependencia.

Se nombra Depositario-pagador de la Fábrica de Tabacos de Alicante á D. Juan Revilla, Oficial primero electo de la de la Coruña é Interventor cesante de Consumos de Búrgos.

Idem Oficial quinto segundo de la Administracion de Hacienda pública de las islas Baleares á D. Federico de Algarra y Jimenez, Agente de la Contribucion del Subsidio de las propias Islas.

Idem Oficial tercero de la Administracion de Hacienda de Madrid á Don José Marquez Rojo, Oficial primero Interventor que ha sido de la de Almería y en la actualidad Secretario del Gobierno civil de Huesca.

Se promueve á la plaza de Oficial cuarto primero de la Administracion de Hacienda pública de Málaga á D. Mauricio Zabala, Oficial de la clase de terceros del Departamento de Emision de la Direccion general de la Deuda.

Se nombra Visitador de Rentas Estancadas de Salamanca á D. Carlos Hereña, empleado cesante.

Idem Oficial sétimo segundo de la Administracion de Hacienda de Cádiz á D. Miguel Devesa, empleado cesante.

Idem Jefe de Negociado de tercera clase de la Direccion general de Propiedades y Derechos del Estado á D. Atanasio Magallanes, cesante de igual empleo por reforma de la misma dependencia; y Oficial de la clase de primeros con destino á la propia Direccion á D. Santos María Robledo, cesante del Tribunal de Cuentas del Reino y Abogado de los Tribunales.

Se promueve al destino de Administrador de Hacienda pública de Oviedo á D. Rafael Garcia Tapia, que lo es de Segovia.

Se nombra Administrador Jefe de la Fábrica de Tabacos de la Coruña á D. Mariano Bendito y Carrillo, Inspector de Rentas Estancadas cesante por supresion.

Se asciende á Oficial de cuarta clase de la Direccion general de Propiedades y Derechos del Estado á D. Enrique Solans y Benito, Oficial primero de la clase de quintos de la misma dependencia.

Se nombra Fiel de Aduanas de la línea del Campo de Gibraltar, en comision, á D. Juan Manchon y Sanchez, Vista quinto cesante de la Aduana de Barcelona.

Idem Oficial tercero segundo de la Administracion de Hacienda pública de Murcia, en comision, á D. Francisco Ramirez y Atienza, Oficial segundo que ha sido de la misma dependencia.

Idem Interventor de las minas de Falsét, en comision, á D. Isidro Gombau, empleado cesante por reforma.

Se asciende á Contador de primera clase del Tribunal de Cuentas del Reino á D. Norberto Holgado Diaz, que lo es de segunda clase en el mismo Tribunal, y se confiere esta resulta á don Dionisio María Ayllon y Altola-guirre, cesante de igual plaza por reforma.

Se nombra Oficial segundo de la Contaduría de Hacienda pública de Murcia á D. Victor de la Barrera y Montenegro, Oficial cuarto segundo en comision de la Administracion de Hacienda de Jaen.

Se promueve al destino de Oficial cuarto segundo de la Administracion de Hacienda de Jaen á D. Genaro Carrasco, que lo es cuarto de la Tesorería de Granada.

Se nombra Oficial quinto de la Aduana de Valencia á D. Francisco Gadea, empleado cesante del ramo.

Se promueve al destino de Depositario-pagador de la Fábrica de Tabacos de Cádiz á D. Dionisio Torre, Oficial primero Interventor de la Administracion-Depositaria de Rentas del partido de Llerena, y se confiere esta resulta á D. Manuel Martiuez de Velasco, Contador cesante de la Aduana de Cienfuegos.

Idem á Oficiales de segunda clase en la Direccion general de Propiedades y Derechos del Estado á D. Leopoldo Ayllon y de la Sota y D. Carlos Cortés y Morales, que lo son de tercera, el primero en comision, de la propia dependencia: á Oficiales de tercera clase en la misma á D. Antonio Giraldez, D. Mariano Suarez y D. Ricardo Puente y Brañas, que lo son de cuarta; y á Oficial de esta última clase á D. Federico Fernandez Gallardo, que lo es de quinta en dicho centro directivo.

Idem al destino de Oficial cuarto segundo de la Administracion de Hacienda pública de Málaga á D. Teodoro Grinola, Oficial segundo de la Tesorería de la misma provincia.

Idem al empleo de Abogado fiscal de Hacienda en el Tribunal Supremo de Justicia á D. Pedro Gonzalez, Auxiliar Letrado Jefe de Negociado de segunda clase de la Asesoría general de este Ministerio; á la vacante que resulta por salida de Gonzalez á D. Pedro Larraza, Jefe de Negociado de tercera clase en la misma Asesoría; á la que este deja á D. Valeriano Levenfeld, Oficial de la clase de primeros de la propia oficina; á esta plaza á D. Teodoro Perez del Camino, Auxiliar Letrado Oficial de la clase de segundos de la expresada dependencia; y se confiere esta resulta á D. Rafael Lletget y Lletget, Abogado de los Tribunales del Reino y Licenciado en Administracion.

MINISTERIO DE ULTRAMAR.

El Gobernador superior civil de las islas Filipinas participa con fecha 21 de Agosto último, por conducto del Cónsul de S. M. en Marsella, que no ocurría novedad en aquellas islas.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

RECTIFICACION.

En la GACETA del dia 10 del actual, columna segunda de la plana primera y línea décima del art. 7.º del Real decreto de aquella fecha concediendo rebaja general de condenas á los penados, donde dice «y con violencia en las personas,» léase: «ó con violencia en las personas.»

EXPOSICIONES Á S. M.

SEÑORA: El Teniente General que suscribe, Director general de los cuerpos de Estados Mayores del ejército y plazas, acude á L. R. P. de V. M. para manifestarle que desde el momento en que la prensa publicó un escrito que se decía ser el manifiesto del ex-General Prim, recibió comunicaciones de los Jefes de Estado Mayor de las Capitanías generales, de los Brigadieres Secretario de esta Direccion, Jefe del Depósito y de la Academia, pidiéndole autorizacion para representar contra las alusiones ofensivas á alguno de los individuos del ejército que aquel escrito contiene. Tomada la vènia del Excelentísimo Sr. Ministro de la Guerra, se les autorizó al efecto, y en su consecuencia ha recibido algunas exposiciones que tiene la honra de elevar á V. M., y lo hará de las demás conforme lleguen á sus manos.

V. M. verá en ellas, Señora, los sentimientos de este cuerpo distinguido. El que expone no se había equivocado, y tiene una verdadera satisfaccion en ver confirmados sus juicios. ¿Ni cómo dudar de Jefes y Oficiales que han recibido una educacion de caballeros? ¿Ni cómo dudar de los que han hecho estudios profundos de la carrera militar y saben que la mision del ejército es conservar el público sosiego y no ser su perturbador; que están obligados á defender á su REINA y no á causarla pesadumbres; que tienen el deber de sostener al Gobierno que V. M. ha nombrado, no atentar contra él, y que cualquiera infraccion de estos deberes es un delito que la Ordenanza castiga con la pena de muerte, y lo que es más, que imprime una mancha que nunca se borra? V. M., Señora, admitirá, no lo duda el que suscribe, las protestas de lealtad de los Jefes y Oficiales de Estado Mayor, y las que á las suyas une su General Director.

Dios guarde muchos años la importante vida de V. M.

Madrid 9 de Octubre de 1867.—SEÑORA.—A L. R. P. de V. M.—Felipe Rivero.

SEÑORA: El Brigadier Jefe y Oficiales del cuerpo de Estado Mayor del ejército y los de las otras armas del mismo destinados al Depósito de la Guerra, prévia la autorizacion competente, acuden á los piés del Trono de V. M. para protestar enérgicamente, cada uno de por sí y todos en general, contra las alusiones que respecto al ejército se permite el ex-General D. Juan Prim en su manifiesto que ha publicado la prensa, rechazando por lo que á ellos hace toda mancomunidad de ideas en sus propósitos, pues nunca han sido ni pueden ser otros más que los que se originan del juramento que tienen prestado de ser fieles al Trono de V. M. y á las instituciones constitucionales que nos rigen. Este es nuestro deber, y de él no nos separaremos nunca por causa ni persona alguna; y al consignarlo de esta manera, dignese V. M. aceptar las seguridades del más acendrado amor que á su augusta y Real Persona y Familia profesan estos sus súbditos.

Dios guarde á V. M. muchos años.

Madrid 9 de Octubre de 1867.—SEÑORA.—A L. R. P. de V. M.—El Brigadier Jefe del Depósito, Juan Carlos de Emilio.—Tenientes Coronales: Luis Otero.—Pedro Ruiz Cam.—Fernando Monet.—Comandantes: José Coello y Quesada.—Joaquin Ahumada.—Victoriano de la Torre.—Pedro de Cuenca.—Gregorio Jimenez.—Mariano Capdepon.—Capitanes: Luis de Cubas.—Emilio de Arjona.—Teniente Coronel de Estado Mayor de plazas, Francisco de Selgas.—Tenientes de infantería: Ricardo Godo.—Eduardo Flores.—Juan García.—Juan Cuaranta.—Secciones-archivos: Tenientes: Pascual Perez.—Carlos del Barco.—Angel Rodriguez.—Alférez de infantería, Paulino Fernandez.

SEÑORA: Los Jefes y Oficiales del cuerpo de Estado Mayor del ejército que con los de las Secciones-archivo forman la de Valencia han visto en los periódicos de esta capital un manifiesto firmado por D. Juan Prim, por el que pueden creerse deberes militares los contrarios á los que establecen nuestras sábias Ordenanzas; cumple, pues, á Oficiales de Estado Mayor que deben ser los primeros del ejército en acatar estos, protestar muy alto contra principios que solo pueden cuadrar á revolucionarios: los Oficiales de Estado Mayor, al abrazar la noble carrera de las armas, lo hicieron con conocimiento de los deberes que imponia, y como hombres de honor juraron, una vez por todas, cumplirlos constantemente; y, Señora, cabe la satisfaccion á los que tienen la honra de dirigirse á V. M., de haberlo llenado hasta ahora sin que por nadie pueda decirse nada en contrario ni poner en duda su adhesion al Trono de V. M. y augusta dinastía, ni su amor á la patria, ni su respeto á las leyes; y nada en el mundo será capaz de hacerles abandonar ni por un instante sus deberes como honrados y leales soldados, buenos españoles y fieles servidores de su REINA y del Estado.

Dignese V. M. admitir benévola estos sentimientos sinceros de los que en tanto tienen el honor del ejército, la prosperidad de su patria y el sostenimiento del Trono, áncora de salvacion en medio de las tormentas revolucionarias.

Valencia 8 de Octubre de 1867.—SEÑORA.—A L. R. P. de V. M.—El Coronel Jefe de Estado Mayor, Angel Alvarez de Araujo y Cuéllar.—El Teniente Coronel del cuerpo, Paulino Garcia y Bayo.—El Coronel graduado Teniente Coronel de caballería y Comandante del cuerpo, Emilio Terrero y Perinal.—El Comandante graduado Capitan del cuerpo, José de Nicolau y Tovar.—El Teniente Coronel de caballería Capitan del cuerpo, Mariano de Goicorchea y Ugarte.—El Capitan del cuerpo, Justo Calvo y Tomás.—El Capitan del cuerpo, César Villar y Villatè.—El Capitan del cuerpo, Luis Nebot y Bòrges.—El Capitan Oficial primero de la Seccion-archivo, Pedro Carrasco y Julia.

SEÑORA: Los Jefes y Oficiales con destino en la Academia del cuerpo de Estado Mayor del ejército, autorizados convenientemente, tienen la honra de ponerse á los Reales piés de V. M. para reiterar, con motivo de algunas frases emitidas por D. Juan Prim en su manifiesto de 25 de Setiembre último, sus sentimientos de lealtad al Trono constitucional, obediencia al Gobierno legítimamente constituido y fiel observancia de los principios consignados en las Ordenanzas generales del ejército, que han sido, son y serán constantemente su guía.

Dios guarde dilatados años la importante vida de V. M.

Madrid 11 de Octubre de 1867.—SEÑORA.—A L. R. P. de V. M.—El Brigadier Subdirector, Miguel de la Puente.—El Coronel Jefe del detall, Carlos Navarro.—El Comandante Profesor, Ramon Noboa.—Los Capitanes Profesores, Julio Serriña.—Juan Pacheco.—José Rogi.—José Galbis.—Antonio Carrió.—Rafael Alcántara.—José Bascaran.—Pedro Mella.—Los Capitanes ayudantes Profesores, Leopoldo Cano.—Genaro Ribot.

DIRECCION GENERAL DE

SECCION DE ESTA

ESTADO comparativo de los principales artículos que se han importado de Europa y Africa, América y Asia por las Aduanas tanto en cantidades como en valores y derechos.

ARTÍCULOS.	Cuento , peso ó medida.	EN 1865.		
		Cantidades.	Valores.	Derechos.
			Escudos.	Escudos.
Azúcar de todas clases y procedencias.....	Kilógramos.	5.869.718	2.170.646	435.559
Tejidos de algodón puro.....	»	33.753	203.585	103.749
Tejidos de lana de todas clases.....	»	41.584	406.995	99.425
Hierros de todas clases y en todas formas.....	»	3.142.363	207.442	88.831
Carbon mineral y el para depósitos.....	»	23.097.680	250.609	64.308
Hilaza de cáñamo ó de lino, de abacá etc.....	»	745.364	1.212.853	70.167
Cacao de todas clases y procedencias.....	»	743.887	646.014	142.583
Tejidos de seda de todas clases.....	»	5.269	190.860	33.631
Bacalao de todas procedencias.....	»	988.169	71.151	75.626
Algodon en rama de todas procedencias.....	»	1.408.747	781.305	32.099
Aguardiente de todas clases.....	Litros.	1.068.790	253.781	63.152
Tejidos de cáñamo ó de lino, de abacá y de yute.....	Kilógramos.	26.134	111.026	28.093
Pieles de todas clases.....	»	33.631	84.214	21.093
Cueros al pelo y los salados en fresco.....	»	574.181	295.525	20.226
Hoja de lata en planchas y la labrada en varios objetos.....	»	134.542	46.190	17.801
Pasamanería de todas clases y materias.....	»	18.302	51.771	15.058
Ganados de todas clases.....	Unidades.	11.183	263.306	26.140
Café en grano.....	Kilógramos.	250.209	89.525	15.354
	Unidades	3.608		
Maderas de todas clases.....	Metros cúbicos.	3.858	140.867	9.618
	Kilógramos.	778.763		
Muebles y artefactos de madera.....	Valor.	»	41.342	10.593
Hilo de algodón para fabricacion de tejidos y el para coser y bordar.....	Kilógramos.	8.496	24.267	9.398
Vidrios huecos y planos de todas clases.....	»	111.519	44.121	11.003
	Metros cuadrados.	4.242		
Tejidos con mezcla de todas clases.....	Kilógramos.	4.266	27.003	10.066
	»	28.636		
Laton en barras, en planchas y el en quincalla comun.....	Valor.	1	565.119	23.474
Máquinas de todas clases, incluidas las de agricultura.....	Kilógramos.	10.475	26.188	8.583
Perfumería de todas clases.....	»	121.394	19.210	4.659
Alambre y hierro de todas clases.....	»	56.033	19.362	4.846
Acero de todas clases.....	»	956		
Herramientas de todas clases y para todas industrias.....	Docenas.	42.434	32.671	7.260
	Kilógramos.	11.808		
Botones de todas clases.....	Kilógramos.	3.898	33.708	6.907
	Litros.	20.607		
Vinos extranjeros en barriles, botellas y medias botellas.....	Unidades.	20.607	19.804	5.057
	Kilógramos.	11.834		
Seda de todas clases.....	»	12.857	338.901	4.120
Añil de todas procedencias.....	»	40.376	84.470	1.737
Canela de todas clases.....	»	18	86.765	16.624
Carruajes de todas clases.....	Unidades.	786	148.000	40.000
Duèlas de todas clases.....	Millares.	3.696	86.200	3.975
Té de todas procedencias.....	Kilógramos.	7.299	10.339	3.369
Manteca de todas clases.....	»	437	5.811	1.489
Embarcaciones de todas clases.....	Toneladas.	3.669.673	56.810	6.030
Guano.....	Kilógramos.		293.574	34.844
			9.479.657	1.591.979
			»	178.330
			9.479.657	1.770.309

Los derechos que aparecen en este estado son los de arancel, con exclusion del equivalente al de consumos, que gravan á su importacion en el reino é Tampoco figuran las cantidades, valores y derechos del material importado con destino á ferro-carriles y demás obras públicas.

Madrid 9 de Octubre de 1867. — El Consejero de Estado, Comisionado Régio Inspector de la Direccion general de Impuestos indirectos, José G.

IMPUESTOS INDIRECTOS.

DÍSTICA COMERCIAL.

de la Península é islas Baleares durante los meses de Mayo de 1865 y 1866, y las diferencias de más ó de menos en el de 1866,

EN 1866.			DIFERENCIAS EN 1866					
Cantidades.	Valores.	Derechos.	EN LAS CANTIDADES.		EN LOS VALORES.		EN LOS DERECHOS.	
	Escudos.	Escudos.	De más.	De menos.	De más.	De menos.	De más.	De menos.
	—	—	—	—	—	—	—	—
	Escudos.	Escudos.	Escudos.	Escudos.	Escudos.	Escudos.	Escudos.	Escudos.
6.650.368	2.456.795	492.166	780.650	»	286.149	»	56.607	»
52.294	296.503	119.534	18.541	»	92.918	»	15.785	»
39.724	402.376	105.152	»	1.860	»	4.619	»	5.727
2.381.047	241.204	103.942	»	761.316	33.762	»	15.111	»
26.992.152	292.865	76.573	3.894.472	»	42.256	»	12.265	»
704.580	1.069.929	65.963	»	40.784	»	142.924	»	4.204
335.914	237.100	40.202	»	407.973	»	408.914	»	102.381
4.165	172.562	31.058	»	1.104	»	18.298	»	2.573
372.393	64.052	30.203	»	615.776	»	7.099	»	45.423
1.494.791	824.579	30.146	86.044	»	43.184	»	»	2.853
402.767	108.463	27.733	»	666.023	»	145.318	»	37.419
22.031	110.254	26.135	»	4.103	»	772	»	1.958
53.038	81.109	20.327	19.387	»	»	3.105	»	766
522.461	267.202	18.954	»	51.720	»	28.323	»	1.272
128.862	44.893	17.357	»	5.680	»	1.297	»	444
7.310	55.973	16.878	»	11.082	4.202	»	1.220	»
19.221	270.529	14.877	8.038	»	7.223	»	»	11.263
186.215	67.988	14.510	»	63.994	»	21.537	»	844
1.222	»	»	»	2.386	»	»	»	»
7.383	234.297	12.255	3.525	»	93.430	»	2.637	»
933.055	»	»	154.292	»	»	»	»	»
»	261.579	12.019	»	»	220.237	»	1.426	»
10.585	31.933	11.971	»	»	7.666	»	2.573	»
124.749	40.172	9.928	13.230	»	»	3.949	»	1.075
4.146	»	»	»	96	»	»	»	»
3.728	21.898	8.117	»	538	»	5.105	»	1.949
21.937	29.306	7.685	»	6.699	»	8.931	»	4.247
»	121.211	7.530	»	»	»	443.908	»	15.944
10.859	27.148	6.811	384	»	960	»	»	1.772
176.528	28.234	6.717	55.134	»	9.024	»	2.058	»
76.741	27.493	6.636	20.688	»	8.131	»	1.790	»
725	»	»	»	231	»	»	»	»
37.848	44.174	6.053	»	4.586	11.503	»	»	1.207
12.604	»	»	»	796	»	»	»	»
5.083	29.432	5.942	1.185	»	»	4.276	»	965
16.094	16.281	4.135	»	4.513	»	3.523	»	922
8.577	161.905	3.471	»	3.257	»	176.996	»	649
20.490	134.619	3.036	7.633	»	50.149	»	1.299	»
7.097	11.783	2.365	»	33.279	»	74.982	»	14.259
9	8.800	2.285	»	9	»	139.200	»	37.715
490	60.850	2.284	»	206	»	25.350	»	1.691
1.900	4.940	1.740	»	1.796	»	5.399	»	1.629
3.461	3.254	830	»	3.838	»	2.557	»	659
88	5.738	504	»	349	»	51.072	»	5.526
411.371	5.554	391	»	3.258.302	»	288.020	»	34.453
	8.374.977	1.374.415			910.794	2.015.474	118.498	336.062
	»	320.285			»	»	141.955	»
	8.374.977	1.694.700			910.794	2.015.474	260.453	336.062
							»	75.609
							»	1.104.680

islas Baleares al azúcar, bacalao, cacao, café, té, clavo de especia, canelas y pimienta.

Barzanallana.

ANUNCIOS OFICIALES.

CAJA DE AHORROS DE MADRID.

Estado de las operaciones verificadas el domingo 13 de Octubre de 1867, autorizadas por los señores que suscriben.

INGRESOS.

Plazuela de las Descalzas.	Rs. m.	Número de imposiciones.	Nuevos imponentes.	Total de imponentes.
Seccion 1. ^a	»	»	»	»
Idem 2. ^a	28.132	94	70	164
Idem 3. ^a	52.404	281	»	281
Idem 4. ^a	58.437	273	»	273
<i>Plazuela de San Millan, núm. 11.</i>				
Seccion 5. ^a	18.622	102	6	108
<i>Calle de Fuencarral (Hospicio).</i>				
Seccion 6. ^a	12.876	84	3	87
TOTALES.....	170.561	834	79	913

REINTEGROS.

Plazuela de las Descalzas.	Rs. m.	Número de pagos por saldo.	Idem á cuenta.	Total número de pagos.
Seccion 1. ^a	145.144,23	73	28	101

El Director de semana, José Genaro Villanova.—Los Vocales: Marqués del Socorro.—José Sanz y Barea.—Manuel Serantes.—Juan Travesedo.—Andrés Ibarbia.—Jacobo Ramirez de Villaurrutia.—Antonio Baquer de Retamosa.—Julian Mendieta.—Ignacio Muñoz y Baena.—José Maseda de Quirós.—Francisco de Paula Mendez.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ALMERÍA.

La Secretaría del Ayuntamiento de Cantoria, en esta provincia, dotada con el sueldo anual de 540 escudos, se halla vacante por haber obtenido su jubilacion D. Juan de Mata Sanchez que la servía. Los aspirantes á dicha plaza presentarán sus solicitudes, acompañadas de sus respectivas hojas de servicios certificadas en la forma que se previene en el art. 3.º del Real decreto de 19 de Octubre de 1853, á la corporacion municipal de dicho pueblo en el improrrogable término de 30 días, que principiarán á contarse desde la fecha en que este anuncio tenga por tercera vez insercion en este periódico oficial.

Almería 7 de Setiembre de 1867.—Andaya. 1495—1

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA.

Se halla vacante la Secretaría del Ayuntamiento de la ciudad de Montilla, dotada con 900 escudos anuales. Y habiendo de proveerse esta plaza con sujecion al Real decreto de 19 de Octubre de 1853, se hace público para que los aspirantes dirijan sus solicitudes al Alcalde Presidente de aquella corporacion municipal dentro del término de un mes, contado desde el dia en que tenga lugar la insercion del primer anuncio en la GACETA y Boletín oficial de la provincia.

Córdoba 4 de Octubre de 1867.—El Gobernador, Fernando Lozano.

1493—1

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE VALDESAZ.

Se halla vacante la Secretaría de Ayuntamiento de este pueblo de Valdesaz, dotada con 200 escudos anuales pagados del presupuesto municipal.

Los aspirantes que deseen obtenerla presentarán sus solicitudes al Alcalde Presidente dentro del término de 30 días, contados desde la insercion de este anuncio en el Boletín oficial de esta provincia y en la GACETA DE MADRID; trascurrido dicho período se proveerá con arreglo á las leyes vigentes.

Valdesaz 30 de Setiembre de 1867.—El Alcalde, Juan Manuel Lopez.

1493—1

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE FONSGRADA.

No habiéndose presentado al acto de sorteo y declaracion de soldados los quintos del reemplazo del corriente año que á continuacion se expresan, por hallarse ausentes en ignorado punto, se les cita, llama y emplaza por término de 30 días, á contar desde la insercion de este anuncio en el Boletín oficial de la provincia y en la GACETA DE MADRID, para que comparezcan ante esta corporacion municipal á ser tallados y excepcionar lo que les convenga; con apercibimiento de que trascurrido dicho plazo se les formará causa de prófugos y les parará el perjuicio consiguiente:

Número 1. Francisco Fernandez Lledin, vecino de Peinzais: edad 20 años, 11 meses y 20 días; estatura de ordenanza, pelo, cejas y ojos negros, nariz ancha, barba naciente, boca regular, color trigüeño.

Núm. 13. Antonio Fernandez, vecino de Dradas, edad 21 años, 9 meses y 21 días; estatura la de ordenanza, pelo castaño oscuro, ojos id., nariz regular, barba lampiña, boca regular, color trigüeño.

Núm. 62. Francisco Castela Vega, vecino de Eirixin: edad 20 años, 6 meses y 29 días; estatura corta, pelo castaño y poco, ojos pardos, nariz regular, barba lampiña, boca regular, color trigüeño, con tiña en la cabeza.

Núm. 115. Antonio Alvarez Lopez, vecino de Souto Cercijido: edad 20 años, 2 meses y 14 días; estatura la de ordenanza, pelo negro, ojos id., nariz regular, barba naciente, boca regular, color bueno; carece del primer falanje del dedo índice de la mano izquierda.

Fonsagrada 5 de Octubre de 1867.—El Alcalde Presidente, Manuel Antonio Rodriguez.

1541

ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE PERALES.

La plaza de Médico-cirujano de este pueblo, que corresponde á los de tercera clase con arreglo á las prescripciones del art. 2.º del reglamento de 9 de Noviembre de 1864, se halla vacante; consta su dotacion de 200 escudos pagados del presupuesto municipal y las iguales de los vecinos pudientes que se han asociado entre sí para pagar con arreglo á sus facultades 600 escudos, que unidos á los 200 del presupuesto, suman 800 escudos anuales.

Es obligacion del Facultativo asistir á los pobres de solemnidad que el Ayuntamiento le señale, inoculacion de vacuna, asistir á los reconocimientos de los quintos y demás casos judiciales, quedando á las resultas de los juicios.

Lo que se anuncia al público para que los aspirantes á dicha vacante puedan presentar sus solicitudes debidamente documentadas al Presidente de este Ayuntamiento en el término de 30 días, contados desde su insercion en el Boletín oficial de la provincia y GACETA DE MADRID.

Perales 4 de Setiembre de 1867.—El Alcalde, Máximo Moreno.

1545

ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE CHINCHILLA.

D. José Juan Tebar, Alcalde constitucional de esta ciudad de Chinchilla.

Hago saber que por renuncia del que la desempeñaba se halla vacante la plaza de Farmacéutico titular de esta ciudad, dotada con 200 escudos anuales pagados del presupuesto municipal por trimestres vencidos, con la obligacion de suministrar todas las medicinas que necesiten las familias pobres de esta poblacion, ya estén enfermos en sus casas, ya en el Hospital ú otro punto cualquiera del término, siempre que se hallen provistos de un certificado expedido por el Secretario de Ayuntamiento y visado por el Sr. Alcalde que acredite aquella circunstancia.

Los aspirantes que se hallen adornados de los requisitos que la ley exige presentarán sus solicitudes en la Secretaría de este Ayuntamiento en el término de un mes, á contar desde la insercion de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Chinchilla 21 de Setiembre de 1867.—El Alcalde, José Juan Tebar.—El Secretario, Ramon Navarro.

1546

CAJA MERCANTIL DE VALENCIA.

Estado de la situacion de la misma en 31 de Agosto de 1867.

	Escs.	Mils.
ACTIVO.		
Acciones emitidas: 62 por 100 por cobrar.....	1.240.000	
Acciones por emitir.....	1.000.000	
Caja.....	156.673,663	
Efectos en cartera á cobrar y negociar.....	576.482,681	
Fondos públicos, precio de adquisicion.....	69.987,250	
Préstamos.....	105.826,760	

Mobiliario.....	10.088,497
Varios.....	114.484
<i>Total.....</i>	<i>3.273.542,851</i>
Depósitos de valores.....	209.809,500
Garantías de préstamos.....	115.535,410
<i>Suma total.....</i>	<i>3.598.887,761</i>
PASIVO.	
Capital.....	3.000.000
Acreedores diversos.....	21.547,757
Obligaciones emitidas.....	100.000
Cuentas corrientes.....	151.240,266
Fondo de reserva.....	353,366
Ganancias y pérdidas.....	401,462
<i>Total.....</i>	<i>3.273.542,851</i>
Depósitos de valores.....	209.809,500
Garantías de préstamos.....	115.535,410
<i>Suma total.....</i>	<i>3.598.887,761</i>

El Jefe de Contabilidad, Secretario, Antonio Polo de Bernabé.— El Director de turno, José Fernandez.

SOCIEDAD DE CRÉDITO Y FOMENTO DEL ALTO ARAGON.

Estado de su situacion en 31 de Agosto de 1867.

	Escs.	Mils.
ACTIVO.		
Acciones emitidas: 70 por 100 por cobrar.....	630.000	
Idem por emitir.....	300.000	
Caja y cuenta con el Banco de España y Caja de Depósitos.....	21.606,674	
Efectos en cartera á cobrar y negociar.....	211.332,387	
Fondos públicos, precio de adquisicion.....	69.979,705	
Cuentas corrientes.....	215.270,455	
Obras públicas.....	15.814,171	
Mobiliario.....	3.238,077	
Varios.....	44.767,561	
<i>Total.....</i>	<i>1.512.099,030</i>	
Depósitos de valores.....	492.200	
<i>Suma total.....</i>	<i>2.004.299,030</i>	
PASIVO.		
Capital.....	1.200.000	
Acreedores diversos.....	171.888,100	
Cuentas corrientes.....	129.555,484	
Fondo de reserva.....	2.973,596	
Ganancias y pérdidas.....	7.681,850	
<i>Total.....</i>	<i>1.512.093,030</i>	
Depósitos de valores.....	492.200	
<i>Suma total.....</i>	<i>2.004.293,030</i>	

El Jefe de Contabilidad interino, Martin Valiente.— P. P. del Director, Antonio Ordás.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

D. Eusebio Herreros y Aragon, Teniente del regimiento infantería de San Fernando, núm. 11, de la primera compañía del tercer batallon, y Juez fiscal militar de la plaza de Alicante.

Habiéndose ausentado de la villa de San Vicente los paisanos José Botella Argués y Ramon Pastor y Moya, á quienes estoy procesando por resultar complicados en la causa que se instruye en averiguacion de atentado contra la Autoridad del mismo pueblo é interceptar la via férrea y romper los hilos del telégrafo en la noche del 15 de Agosto; y usando de las facultades que S. M. tiene concedidas en estos casos á los Oficiales de su ejército, por el presente llamo, cito y emplazo por primer edicto y pregon a José Botella Argués y á Ramon Pastor y Moya, naturales y vecinos de la citada villa de San Vicente, señalándoles la cárcel pública de la ciudad de Alicante donde deberán presentarse personalmente dentro del término de nueve dias segun previene la ley de Orden público, que se cuentan desde la fecha, á dar sus descargos y defensas; y de no comparecer en el referido plazo se seguirá la causa y sentenciará en rebeldía por el Consejo de Guerra, sin mas llamarles ni emplazarles, por ser esta la voluntad de S. M.

Fijese, pregónese para que llegue á noticia de todos.

Alicante 24 de Setiembre de 1867.—El Fiscal, Eusebio Herreros.—Por su mandado, el Escribano de la causa, Francisco de Prado y Gomez. 1466

D. Eusebio Herreros y Aragon, Teniente de la primera compañía del tercer batallon del regimiento infantería de San Fernando, núm. 11, y Juez fiscal militar de la plaza de Alicante.

Habiéndose ausentado de la villa de Onil el cabecilla Francisco, alias el Palloc; de la de Petrel los paisanos José Montesinos, alias el Zurdo, y Tomás Bertomeu, como igualmente el de Alicante Antonio Visent y Baró, conocido por el Pintor, á quienes estoy procesando por resultar jefes de la partida facciosa capitaneada por Francisco, alias el Palloc, y sobre presuntos réos del daño hecho en la interceptacion de la via férrea y corte de los hilos del telégrafo en la noche del 15 de Agosto, y quema del puente del Verdégas en la noche del 22 del mismo mes; y usando de las facultades que S. M. tiene concedidas en estos casos á los Oficiales de su ejército, por el presente llamo, cito y emplazo por primer edicto y pregon á Francisco, alias el Palloc, José Montesinos, alias el Zurdo, Tomás Bertomeu y Antonio Visent y Baró, naturales de las citadas villas, señalándoles la cárcel pública de la ciudad de Alicante, donde deberán presentarse personalmente dentro del término de nueve dias, segun previene la ley de Orden público, que se cuentan desde la fecha, á dar sus descargos y defensas; y de no comparecer en el referido plazo se seguirá la causa y sentenciará en rebeldía por el Consejo de Guerra, sin más llamarles ni emplazarles, por ser esta la voluntad de S. M. Fijese y pregónese para que llegue á noticia de todos.

Alicante 25 de Setiembre de 1867.—El Fiscal, Eusebio Herreros.—Por su mandado, el Escribano de la causa, Francisco de Prado y Gomez.

1465

En virtud de providencia del Sr. D. Francisco Soler y Perez, Juez de primera instancia del distrito del Centro de esta capital, refrendada del Escribano de número del crimen D. Sinforiano Vicente y Revilla, se cita y llama á un sujeto que en el dia 22 de Abril último le fué sustraído un bolsillo con 4 duros en la Puerta del Sol, para que dentro del término de seis dias se presente en el expresado Juzgado y Escribanía á prestar una declaracion en causa criminal que con motivo de dicho hurto me hallo instruyendo.

1549

PARTE NO OFICIAL.

EXTERIOR.

Los rumores concernientes á la revision probable del convenio de 15 de Setiembre, difundidos por los periódicos franceses é italianos, son puestos en duda por el *Memorial diplomático*, que asegura, con referencia á noticias fidedignas, que el viaje del Sr. Nigra á Biarritz no ha tenido por objeto negociacion alguna referente á este asunto entre los Gabinetes de Florencia y París.

«Háse hablado, añade el citado periódico, de una nota remitida por el Sr. Nigra al Gobierno francés ántes de su partida, referente á la revision del convenio mencionado. Podemos asegurar que dicha nota no ha sido expedida y que no se espera en París comunicacion alguna de este género por parte del Gabinete italiano.»

Un telégrama de Berlin anuncia haberse entablado las negociaciones relativas á la cuestion del Schleswig septentrional, habiendo sido nombrados comisionados al efecto en representacion de Prusia el Sr. Buscher, Consejero de Legacion, y por parte de Dinamarca el Sr. de Quaade.

Anuncia *El Monitor* de la tarde que el Parlamento británico se reunirá en los primeros dias de Noviembre para votar la aprobacion de los créditos necesarios para la expedicion de Abisinia. Las últimas noticias recibidas de aquel país no indican que haya variado la situacion de los prisioneros que continúan en el fuerte de Magdala, ni que el Emperador Theodoro haya modificado sus disposiciones acerca del particular. El Gobierno inglés insiste con energía en su proyecto, y los preparativos continúan en grande escala, así en Inglaterra como en la India.

INTERIOR.

MADRID.—Hemos tenido el gusto de oír hace días informar en los estrados del Tribunal Supremo de Guerra y Marina al joven Abogado señor Lezameta y Gutierrez, con motivo de la vista de una causa criminal elevada en consulta por el departamento de Canarias. La lucidez y acierto con que el señor Lezameta expresó los conceptos de su bien meditada defensa, fueron parte muy principal para que le oyeran con particular atención aquellos dignos Ministros, quienes en su fallo dictaron la absolución que pretendía nuestro amigo.

Le felicitamos por ello y por las especiales cualidades que demuestra para la difícil carrera del foro.

— *Estado sanitario.*—Aunque en los últimos días de la anterior semana se presentó el tiempo revuelto, que continuó en los dos primeros de la presente, haciendo hasta frío por las madrugadas y por las noches, sin embargo luego mejoró aquel. Así es que la columna termométrica llegó á marcar hasta 22°; los vientos siguieron soplando de los mismos cuadrantes; el barómetro en la variable y á 26 pulgadas, y la atmósfera despejada por lo comun, si bien no faltaron celajes, ráfagas, nubes y nubarrones más ó ménos densos.

Enfermedades puramente otoñales fueron las reinantes, en todas las cuales predominó el elemento bilioso, ó sea el policólico de los antiguos; así es que se observaron muchas calenturas biliosas y gástricas, de las cuales se hicieron algunas tifoideas ó nerviosas en el segundo período; cólicos y diarreas de la misma índole, irritaciones gastro-hepáticas, enteritis y fiebres intermitentes de toda clase de tipos, algunas de ellas bastante rebeldes á la acción de los antitípicos. Hubo también bastantes casos de anginas tonsilares, de erisipelas, de sarampión, de flujos sanguíneos y de congestiones al hígado y cerebro.

Entre las enfermedades crónicas, que no dejaron de ocasionar bastantes defunciones, predominaron las tisis tuberculosas, las gastro-enteritis, las pleuro-neumonías, las hepatitis, las afecciones de la médula espinal, del corazón y de los grandes vasos y los infartos viscerales consecutivos á calenturas intermitentes, que dieron lugar á las hidropesias. (*Siglo Médico.*)

VARIEDADES.

Insertamos á continuación el siguiente artículo crítico-literario que con el epígrafe de *Una excelente obra* ha publicado recientemente uno de nuestros colegas, en el cual D. Miguel Sanchez, su autor, emite su opinión respecto del *Diccionario latino-español* dado á luz por los Sres. D. Raimundo de Miguel y Marqués de Morante, quienes con esta publicación han probado una vez más su reconocida ilustración y su profundo conocimiento en el idioma del Lacio, suministrando al mismo tiempo un auxiliar poderoso para el estudio de las obras clásicas de Roma. Hé aquí el artículo:

«Hemos tenido el gusto de hojear el magnífico *Diccionario latino-español y español-latino* que acaban de componer y publicar los ya tan conocidos literatos D. Raimundo de Miguel y el Sr. Marqués de Morante. Confesamos con toda ingenuidad que nos ha sorprendido muy agradablemente este nuevo *Diccionario*. Como estamos tan acostumbrados á ver y deplorar obras de texto en las cuales solo se piensa por lo comun en formar volúmenes, obtener el privilegio y buscar venta, francamente, no esperábamos tener la inmensa satisfacción de tropezar con un gran libro de excelente método, lleno de muy sólida y muy bien dirigida erudición y escrito á la antigua, es decir, con toda la posible meditación y á veces hasta con escrupulosa conciencia. El siglo del vapor y de la electricidad no nos tiene muy acostumbrados á trabajos de esta índole. Esto explica nuestra sorpresa.

El nuevo *Diccionario*, lo decimos así porque así lo creemos, no ha tocado sin duda á los últimos límites de la perfección; pero lo aseguramos sin vacilar, es obra destinada á no morir ni en un siglo, ni en dos, ni en veinte. Las generaciones futuras uniendo este *Diccionario* por su mérito intrínseco al tan célebre de Nebrija, lo considerarán por su valor relativo como un gran adelanto, cual un riquísimo tesoro en el cual se encierran todas las joyas que vió y todas las que no pudo ver en su tiempo el padre de las letras latinas en España.

El nuevo *Diccionario* está dedicado al Consejo de Instrucción pública. Precede á la obra un eruditísimo prólogo, ó mejor dicho, una disertación preliminar en la cual se explica el mé-

todo que se sigue, se hacen advertencias de suma importancia y hasta la evidencia se demuestra la necesidad de un buen *Diccionario* que en nada se pareciese á los ramplones vocabularios que hoy por desgracia se ponen en manos de los niños en las clases de latín.

En este discurso preliminar, los esclarecidos autores del *Diccionario*, aduciendo textos irrecusables, hacen ver á todo el mundo que en los vocabularios que más circulan se olvidan escandalosamente las leyes de la Prosodia, se dan definiciones absurdas, se hacen traducciones ridículas, y hasta se multiplican los más repugnantes plágios y más reprobados galicismos. Después de enterarse de lo que en su análisis ó juicio crítico dicen el Marqués de Morante y D. Raimundo de Miguel, es imposible el hojear los vocabularios corrientes sin que al instante aparezca la sonrisa del desden en los labios. Se encuentran errores de tanta valía y descuidos tan inconcebibles, que solo pueden explicarse recordando que los tales vocabularios son malísimas traducciones en las cuales los autores ni aun han acertado á corregir las erratas del autor.

En prueba de lo que acabamos de decir, por brevedad aduciremos un solo ejemplo. En un vocabulario moderno que circula mucho por desgracia se define así la palabra *Vegetatio*; *Isid.* «Acción y energía (de un pescado).»

Es evidente que aquí hay un error grosero; esto no lo ignora nadie; pero se necesita advertir que hay además una inadvertencia digna de lástima.

El autor ó traductor copiaba literalmente al literato francés Quicherat, quien sin duda por errata de imprenta puso: «*énergie d'un poisson*,» energía de un pescado, en vez de: «*énergie d'un poisson*,» con una sola *s*, que vale tanto como energía de un veneno. Pues bien: tan de prisa se hacía la traducción, tanto empeño había en llenar muy pronto muchas cuartillas, que ni siquiera hubo tiempo para corregir este garrafal defecto. Y téngase en cuenta que estos descuidos no son aislados ni poco numerosos. A veces en una sola letra y hasta en una misma raíz se encuentran tantos descuidos como palabras. En el nuevo *Diccionario* se suministran en abundancia pruebas evidentes y aun evidentes del vacío que acabamos de señalar.

Y es que por lo general los libros de texto, tanto en Francia como en España, se escriben y se imprimen al vapor. De aquí el que ni los autores puedan meditar, ni los impresores tengan tiempo para repetir y confrontar las pruebas.

Además, los galicismos de los vocabularios que más circulan son casi innumerables, y muchos tan notables, que no se comprende ni siquiera cómo han podido ser admitidos y compuestos por los cajistas. De seguro que los autores ó traductores podrían conocer muy bien el francés; pero desconocían por completo el castellano.

Sentimos muchísimo el expresarnos así; pero es indispensable el señalar los vicios de las obras de texto, para que ó se enmienden por sus autores, ó sean borradas del catálogo de los libros autorizados por el Gobierno. Nada debería escribirse con más escrupulosidad que un libro de texto, y sin embargo por lo comun nada se redacta con ménos meditación ni con más ligereza. Esto es lamentable. Hé aquí por qué no nos cansaremos de encomiar el nuevo *Diccionario*. Aunque lleva la fecha del siglo XIX, parece compuesto en el siglo XVI y en el silencio y la soledad y con toda la calma de los célebres monasterios del Escorial ó Alcalá de Henares.

Después del discurso preliminar y ántes del *Diccionario* como en un segundo prólogo, se encuentra un índice alfabético de los autores que se citan, con una ligera noticia biográfica de ellos y bibliográfica de sus obras. Este índice no puede ser ni más útil ni más oportuno. En él sin dificultad ninguna encuentran los niños una verdadera historia de la literatura latina. Ven citado á César, por ejemplo, y al instante, con solo buscar el índice biográfico, encuentran en muy pocas líneas un exactísimo resumen de la vida política y literaria del gran Emperador romano.

Oyen pronunciar el nombre de Cicerón, registran el mencionado índice y al instante se enteran de su vida, la índole de sus estudios, la brillantez de su elocuencia y el número, nombre y género de sus obras. Lo propio ocurre á los estudiantes con los nombres de Terencio, Plauto, Séneca, Salustio, Virgilio y todos los célebres poetas, oradores y literatos de la antigua Roma. Basta y aun sobra con esta sencilla indicación para que nuestros lectores se convenzan de la utilidad de la obra que analizamos.

Como en un tercer prólogo, aunque brevísimo, ántes de entrar en el cuerpo de la obra, por vía de advertencia, se fijan y explican los cuatro períodos ó edades de la literatura latina, y

se indican los nombres de los antiguos escritores que pueden considerarse cual modelos ó fuentes de la más pura latinidad.

A todo esto debe añadirse la circunstancia de que en el nuevo *Diccionario* hay en realidad tres grandes y notabilísimos Dictionarios. El primero, el latino-español, consta de 997 páginas en folio, con tres columnas de letra muy metida en cada página. Como el papel es muy bueno, los tipos son muy claros y la impresion muy correcta y hasta muy esmerada, lo pequeño y aun metido de la letra no perjudican en nada á la claridad de lo escrito. Aun bajo el punto de vista material, la edicion es inmejorable. Aquí no podemos ménos de lamentar el que el estado de la industria editorial en España haya hecho indispensable el hacer la impresion del nuevo *Diccionario* en Leipzig, ó sea en el corazon de Alemania.

El segundo Dictionario, de sinónimos latinos, es sumamente curioso. Los Sres. D. Raimundo Miguel y Marqués de Morante, no solo han querido reunir las palabras latinas de parecida significacion, sino que con bastante erudicion y muy buen criterio han procurado señalar la parte en que convienen y hacer resaltar la parte en que discordan los vocablos conocidos con el nombre de sinónimos.

Este segundo Dictionario será sin duda, no solo de grande utilidad para los niños que se dediquen al estudio de la lengua latina, sino hasta necesario para los hombres que se crean consumados ó muy peritos en el noble y majestuoso idioma de Ciceron y Tácito.

El tercer Dictionario, el español-latino, es un verdadero compendio. Sin embargo, está escrito con mucha conciencia y puede ser de gran provecho. Aunque no es ni puede ser completo, porque solo consta de 256 páginas, contiene todo lo indispensable para poder formar discursos de filosofía ó teología, literatura ó jurisprudencia, arte militar ó ciencias médicas. En los ramos que acabamos de indicar serán muy pocas las palabras que se echen de ménos. Aunque las explicaciones son muy breves, las definiciones, por ser concisas, no dejan de ser exactas.

En el Dictionario latino, que es el principal, se ha puesto especialísimo esmero en explicar con claridad las palabras que no pueden ofrecer dudas, y definir con suma concision y aplicar con toda la posible extension los vocablos que por la índole de su significacion pudieran dar margen á equivocacion, empleo inoportuno ó extraña confusion.

Por lo comun, en estos casos los ilustres autores del nuevo *Diccionario* hacen disertaciones eruditísimas, en las cuales con textos terminantes de los clásicos se demuestra lo que dicen.

Advirtamos no obstante que estas disertaciones, por estar redactadas en estilo completamente didáctico, dicen muchas cosas en muy pocas palabras. Así es que la erudicion ilustra y la extension no fatiga ni abruma.

Son muy notables por lo general las definiciones y aplicaciones de los verbos, adverbios y proposiciones. Pero donde más se extienden y más luz arrojan los autores del nuevo *Diccionario* es en la explicacion de algunas letras, como la *A*, y la exposicion de las palabras *En* y *Ergo*, *Et* y *Etiam*, *In* y *Quin*, *Per* y *Pro*, en cuyo uso tantos errores suelen cometerse. La justicia nos obliga á manifestar que en la explicacion de estas preposiciones ó conjunciones se encuentran datos que en vano se buscarian en Nebrija, el Brocense y aun en el propio Cejudo. Los Sres. Marqués de Morante y D. Raimundo de Miguel, no solo explican la significacion de las palabras para utilidad de los niños, sino que con autoridades irrecusables de los clásicos señalan el más propio uso, la más recta acepcion y la más perfecta sintaxis para conveniencia de los literatos.

Aun no hemos podido leer una por una todas las definiciones del nuevo *Diccionario*. Há pocos días que lo recibimos, y solo hemos podido fijarnos en la parte más difícil, y por lo mismo más peligrosa.

Hemos consultado la explicacion y exposicion de las letras, adverbios, conjunciones y preposiciones, y podemos asegurar que no hemos encontrado ni una línea que censurar, ni un solo ápice que corregir. Y por decirlo todo, no ocultaremos que si en algunos casos hemos tropezado con ligerísimos defectos, que bien pudieran calificarse de culpas veniales en literatura, siempre ha sido en la parte castellana, y nunca en la latina. En el prólogo, por ejemplo, se repite cuatro veces el artículo *la* ante los nombres propios de naciones, Alemania, Italia, Francia é Inglaterra, lo cual es un defecto aunque no grave en nuestra lengua. Pues bien; este descuido que suele encontrarse al hablar en español no se halla nunca cuando se escribe en latin, lo cual prueba que los autores del nuevo *Diccionario*, no solo conocen muy á fondo la lengua latina, sino que han puesto especialísimo esmero en explicarla con toda la posible exactitud y

exponerla con todo rigor y absoluta pureza. Hasta los descuidos que muy rara vez se descubren cuando se escribe en castellano prueban que ante todo se pensaba en no olvidar nunca la perfeccion del latin.

Concluyamos manifestando que en España acaso únicamente los Sres. D. Raimundo Miguel y Marqués de Morante han podido componer una obra de esta índole. Sabido es que el Sr. Marqués de Morante ha consagrado gran parte de su inmensa fortuna á la formacion de una riquísima biblioteca. Acaso en este punto no tenga quien le aventaje ni aun quien le iguale en nuestro país.

En España, por desgracia, hay personas que consúmen miles de pesos y aun millones de reales en la adquisicion de muebles que no tienen más valor que el de la cruel y caprichosa moda, y son muy contadas las que se atreven á invertir ni aun miles de reales en la compra de buenos cuadros, en la adquisicion de ricas estatuas ó en la formacion de buenas bibliotecas. El señor Marqués de Morante, apartándose de este sendero, ha procurado reunir, y la ha reunido, una biblioteca que tiene pocas que le sean superiores en Europa y que es digna del más espléndido y más rico Soberano. En la biblioteca del Sr. Marqués de Morante se hallan á centenares los ejemplares de todas las ediciones de todos los autores clásicos. Y esto que es una gran gloria para el magnate ha sido un poderosísimo auxilio para el escritor.

ANUNCIOS.

VICE-PRESIDENCIA DE LA CORPORACION DE CAPELLANES Reales de San Lorenzo del Escorial.—Se saca á pública subasta la corta de 776 robles y fresnos inútiles que se hallan marcados en el cuartel de Milanillo y Prado Nuevo, en un solo y único remate que se celebrará el día 24 del actual, á las once de su mañana, en la Contaduría de este Real Monasterio, bajo el pliego de condiciones que se halla de manifiesto en la misma.

Igualmente se saca á pública subasta la corta de 600 robles y fresnos secos é inútiles que se hallan marcados en el cuartel de Campillo, en un solo y único remate que se celebrará el mismo día 24 del corriente, á las doce de su mañana, en la indicada Contaduría, bajo el pliego de condiciones que está de manifiesto en la misma.

Tambien se saca á pública subasta el arrendamiento del pozo de la nieve, sito en el cuartel de Cuelgamuros, en un solo y único remate que se celebrará el día 25 del mes de la fecha, á las once de su mañana, en la mencionada Contaduría, bajo el pliego de condiciones que estará de manifiesto en la misma.

San Lorenzo 11 de Octubre de 1867.—Dionisio Gonzalez. 1548

SOCIEDAD ESPECIAL MINERA PERLA Y TEMPESTAD.—Efectuada la venta de las minas de esta sociedad, acordada en la junta general extraordinaria celebrada el 15 de Setiembre próximo pasado, y hecha la liquidacion, corresponden 416 rs. por accion.

Lo que se avisa á los señores sócios, sin perjuicio de haberlo hecho á domicilio, para que se sirvan pasar á recoger lo que á sus acciones corresponda en el término de ocho días, contados desde la fecha, y entregando las láminas de las mismas, á casa de D. Ramon Arias, calle Mayor, núm. 54, tienda, de diez á doce de la mañana y de cuatro á seis de la tarde.

Madrid 13 de Octubre de 1867.—El Presidente, Ramon Arias.

1540

BANCO DE PAMPLONA.—LA JUNTA DE GOBIERNO, EN CUMPLIMIENTO del art. 32 de los Estatutos, ha acordado que la general ordinaria de accionistas tenga lugar en el día 25 de Noviembre, á las cuatro de la tarde, en el local del Banco.

Pamplona 8 de Octubre de 1867.—C. A. de la J. de G., Ramon Viña, Secretario.

1538—2

SE HALLA DE VENTA EN ESTA ADMINISTRACION LA LEY Sobre Capellanías colativas de sangre, con arreglo al Concordato de 1851 y Convenio de 1859 con la Santa Sede, al precio de 4 rs. —10

SOCIEDAD ESPECIAL MINERA CARBONÍFERA Y METALÍFERA de Bélmez y Espiel.—El Consejo de administración de esta sociedad ha resuelto convocar á junta general extraordinaria para el día 27 del actual, con objeto de poner en conocimiento de la misma un acuerdo que se ha adoptado en uso de la autorización que le fué concedida en la última junta general; cuyo acto tendrá lugar en las oficinas de esta sociedad, cuesta de Santo Domingo, núm. 2, cuarto principal, á las doce de la mañana.

Los señores accionistas se servirán pasar á recoger oportunamente las papeletas de que trata el art. 61 del reglamento, de cuya credencial se les proveerá en las referidas oficinas.

En las mismas habrán de entregarse, cuando ménos, tres días ántes de la celebracion de la junta los poderes de representacion de que habla el art. 62 de dicho reglamento.

Madrid 11 de Octubre de 1867.—El Director gerente accidental, José del Olmo. 1539

UNE BONNE MAISON DU VINS Á BORDEAUX DEMANDE UN REPRESENTÉ. Une position sera faite á un homme capable. Ecrire franco á Monsieur Engelbrecht á Bordeaux. 1547—2

CORRESPONDENCIA PARTICULAR DE LA GACETA.

DIA 13.

Murcia.—Sr. Administrador de Hacienda pública; inserto el anuncio relativo á citacion de D. Manuel Villero, núm. 985.

Piñarra (Málaga).—Sr. Alcalde constitucional; id. id. vacante de la plaza de Secretario de ese Ayuntamiento, núm. 1440.

Granja de Escarpe (Lérida).—Sr. Alcalde constitucional; id. id. id., número 1485.

Parres (Oviedo).—Sr. Alcalde constitucional; id. id. id., núm. 1467.

Sopelana (Vizcaya).—Sr. Alcalde constitucional; id. id. id., núm. 1456.

Vega de Rivadeo (Oviedo).—Sr. Alcalde constitucional; id. id. id., número 1449.

Aragon.—Excmo. Sr. Capitan general; id. id. citando á los paisanos Don Pablo Nogués y otros, núm. 1448.

Aragon.—Excmo. Sr. Capitan general; id. id. id. á D. Francisco Añños, núm. 1425.

Andalucía.—Excmo. Sr. Capitan general; id. id. id. á D. Antonio Vera, número 1426.

Búrgos.—Sr. Gobernador de la provincia; id. id. citando á D. Joaquin Segura, núm. 1527.

Inclusa.—Sr. Juez de primera instancia; id. id. id. á D. José Rosendo Alvita, núm. 1533.

SANTOS DEL DIA.

San Calixto, Papa y Santa Fortunata, Mártires.

Cuarenta Horas en la iglesia del hospital de Monserrat.

REAL OBSERVATORIO DE MADRID.

Observaciones meteorológicas del día 13 de Octubre de 1867.

HORAS.	Barómetro reducido á 0 en milímetros.	TEMPERATURA EN GRADOS		Dirección del viento.	ESTADO DEL CIELO.
		Reaumur.	Centígrados.		
6 de la m.	701,56	5°,9	7°,4	E.....	Cási despejado.
9 de la m.	702,36	9°,7	12°,1	E. S. E.	Idem.
12 del día..	702,01	16°,8	21°,0	S. O.....	Despejado.
3 de la t..	701,12	17°,8	22°,3	S. O....	Cási despejado.
6 de la t..	701,35	15°,6	19°,5	O.....	Nubes.
9 de la n..	702,20	12°,2	15°,2	O.....	Despejado.
Temperatura máxima del día.....		18°,3	22°,9		
Temperatura máxima al sol.....		22°,6	28°,3		
Temperatura mínima del día.....		4°,1	5°,1		
Evaporacion en las 24 horas.....		3,7 milímetros.			
Lluvia en id. id.....		»			

DESPACHOS TELEGRÁFICOS recibidos en el mismo Observatorio sobre el estado atmosférico á las nueve de la mañana en varios puntos de la Península y del extranjero el día 13 de Octubre de 1867.

LOCALIDADES.	Altura barométrica á 0° y al nivel del mar en milímetros.	Temperatura en grados centesimales.	Dirección del viento.	Fuerza del viento.	Estado del cielo.	Estado de la mar.
Bilbao.....	771,2	15,9	S. E....	Brisa...	Despejado..	Tranq.
Oviedo.....	754,6	11,3	N. E....	Idem..	Cási desp.°	»
Coruña.....	752,3	14,9	O.....	Idem..	Nubes.....	Bella.
Santiago....	754,8	13,5	S. O....	Idem..	Idem.....	»
Oporto.....	753,9	16,4	S. O....	Idem..	Celajes....	Al.°ag.ª
Lisboa.....	756,2	16,2	S. O....	Viento.	Cási cub.°	Bella.
Badajoz.....	758,7	13,0	S.....	Brisa...	Nubes.....	»
San Fern.° á 8	759,6	19,3	S. E....	Idem..	Cubierto..	Oleaje.
Sevilla.....	760,4	21,6	S.....	Idem..	Nubes.....	»
Tarifa.....	757,8	31,4	O.....	Idem..	Cási desp.°	Tranq.
Granada....	760,1	14,8	S. E....	Calma.	Despejado..	»
Alicante....	759,8	19,8	S.....	Idem..	Idem.....	Tranq.
Murcia.....	760,6	18,8	S. S. O.	Idem..	Cási desp.°	»
Valencia....	759,3	21,6	O.....	Brisa...	Despejado..	»
Barcelona...	758,7	16,0	O.....	Idem..	Nubes.....	Tranq.
Zaragoza....	753,7	12,4	N. O....	Idem..	Despejado..	»
Soria.....	755,2	11,4	E.....	Calma.	Idem.....	»
Búrgos.....	760,0	9,5	N. E....	Idem..	Celajes....	»
Valladolid...	757,9	15,0	N. E....	Idem..	Idem.....	»
Salamanca...	756,9	18,6	S. O....	Brisa...	Despejado..	»
Madrid.....	759,1	12,1	E. S. E.	Calma.	Cási desp.°	»
Ciudad-Real..	759,9	17,6	N.....	Brisa...	Despejado..	»
Albacete....	»	»	»	»	»	»
Brest á S.....	758,2	11,5	O.....	»	Lluvioso...	Calma.
Bayona id....	753,0	7,0	S. E....	Viento.	Cirrus.....	Bella.
Cette id.....	765,0	14,0	N.....	V.° fte.	Bruma....	Calma.
Marsella id...	764,1	10,3	E. S. E.	Viento.	Cubierto..	Idem.

DIRECCION GENERAL DE TELEGRAFOS.

Segun las partes recibidos, ayer no ha llovido en ninguna provincia.

ALCALDIA-CORREGIMIENTO DE MADRID.

De los partes remitidos en el día de ayer por la Intervencion de Arbitrios municipales, la del mercado de granos y nota de precios de artículos de consumo resulta lo siguiente:

PRECIOS DE ARTÍCULOS AL POR MAYOR Y MENOR EN EL DIA DE HOY.

Carne de vaca, de 3,600 á 4,300 escudos arroba, y de 0,212 á 0,260 escudos libra.
 Idem de carnero, de 0,212 á 0,284 escudos libra.
 Idem de ternera, de 0,400 á 0,600 escudos libra.
 Tocino añejo, de 0,284 á 0,306 escudos libra.
 Jamon, de 0,500 á 0,700 escudos libra.
 Aceite, de 7,700 á 7,900 escudos arroba, y de 0,260 á 0,284 escudos libra.
 Vino, de 4 á 4,600 escudos arroba, y de 0,118 á 0,160 escudos cuartillo.
 Pan de dos libras, de 0,160 á 0,190 escudos.
 Garbanzos, de 4,200 á 6 escudos arroba, y de 0,144 á 0,212 escudos libra.
 Judías, de 2,400 á 2,800 escudos arroba, y de 0,096 á 0,166 escudos libra.
 Arroz, de 3 á 3,400 escudos arroba, y de 0,118 á 0,166 escudos libra.
 Lentejas, de 1,600 á 2 escudos arroba, y de 0,096 á 0,118 escudos libra.
 Carbon, de 0,600 á 0,700 escudos arroba.
 Jabon, de 6 á 6,600 escudos arroba, y de 0,236 á 0,284 escudos libra.
 Patatas, de 0,500 á 0,600 escudos arroba, y de 0,024 á 0,036 escudos libra.
 Lo que se anuncia al público para su inteligencia.
 Madrid 13 de Octubre de 1867.—El Alcalde-Corregidor, el Marqués de Villamagna.

BOLSAS EXTRANJERAS.

Londres 10 de Octubre.—Consolidados, 94 3/8 á 94 1/2.—Interior español, 33 1/2 á 34 1/2.
 París 10 de Octubre.—Interior español, 30 1/2.—Diferido 29.

ESPECTACULOS.

TEATRO REAL.—Hoy no hay funcion.—Mañana primera representacion de *La Favorita*, ópera en cuatro actos.
TEATRO DEL PRÍNCIPE.—Hoy, á las ocho y media de la noche.—Primer turno par.—*Batalla de Damas*, comedia en tres actos.—*No mateis al Alcalde*, pieza en un acto.
TEATRO DE LA ZARZUELA.—Hoy, á las ocho y media de la noche.—25.ª funcion de abono.—*En casa del gaitero*....—Bailé.
TEATRO DE NOVEDADES.—Hoy, á las ocho y media de la noche.—*Las Amazonas del Tormes*.—Un concierto casero.
TEATRO DE LOS BUFOS MADRILEÑOS.—Hoy, á las ocho y media de la noche.—1.ª funcion de abono.—Primer turno.—*Pablo y Virginia*, zarzuela en dos actos.—*Soy mi hijo*, zarzuela en un acto.

IMPRENTA DE JULIAN PEÑA,
 CALLE DE RELADORES, NÚM. 13.