

EL AVISADOR NUMANTINO.

PERIODICO LITERARIO, DE INSTRUCCION PUBLICA,

AGRICOLA, INDUSTRIAL Y DE ANUNCIOS.

Se publica todos los Domingos del año en un pliego marca regular y de buena impresion á tres columnas.—Se suscribe en esta Ciudad en la Imprenta y Libreria de Rioja à 4 rs. el trimestre para esta Ciudad y à 4 y $\frac{1}{2}$ fuera de ella franco de porte.—Derecho del suscriptor à un anuncio gratis cada mes siendo de su pertenencia.—La correspondencia se dirigirá al Editor del Avisador Numantino.

EL ICTÍNEO Ó BARCO-PEZ.

En el número 112 correspondiente al 26 de Mayo último de nuestro periódico dimos conocimiento del invento de navegacion submarina debido á nuestro compatriota el Sr. Monturiol. En el de 20 de Junio número 119 lo hicimos con relacion á la *Correspondencia* de la suscripcion nacional que trataba de abrirse á fin de que pudiera construirse un buque submarino de grandes dimensiones, y hacer experimentos de mayor interés recorriendo las profundidades del mar: y en el mismo concluimos diciendo. «Si como creemos y deseamos, llega á formalizarse la espresada suscripcion, desde luego ofrecemos publicar la lista de las que se hagan en esta capital y su provincia con un elevado designio; en cuya lista tendrá la satisfaccion de contarse *El Avisador Numantino*.

Pues bien ahora que el Sr. Monturiol ha sido llamado á la córte por el Excelentísimo Sr. Ministro de Marina para acordar el modo y donde se ha de construir un Ictíneo de grandes dimensiones, ahora que toda la prensa de Madrid y de provincias se ocupa yá de formalizar y entender una suscripcion nacional con tal objeto, creemos llegado el caso de abrir en las columnas de nuestro periódico un registro de los nombres inscritos y cantidades destinadas á tan laudable fin. A esto se limitará por ahora nuestra intervencion; á dar al público conocimiento de aquellos nombres y de las sumas con que cada uno tenga voluntad de contribuir. Si como debemos suponer en vista de lo que en otros puntos se ha practicado, llega á constituirse una junta ó co-

mision especial, á ella tocará recaudar y hacer llegar á su destino el importe de las suscripciones. Por el pronto,

La Redaccion del *Avisador Numantino* se suscribe por reales vellon. 50
 Los operarios del citado periódico.. 10
 Rs. vn. 60

Por último, del juicio facultativo que el entendido Sr. D. Jorje Lasso de la Vega ha publicado en la *Crónica naval de España* tomamos lo siguiente acerca del aparato submarino que nos ocupa.

El Ictíneo es un vehículo aplicable á las guerras sobre el mar y á las exploraciones científicas. No hay aparato alguno que esté recorriendo el mundo submarino; el *Ictíneo* de Monturiol reúne todas las condiciones necesarias para recorrerlo, y ademas nos presenta un gran número de estudios prácticos y teóricos sobre su aparato, y los movimientos de las aguas del mar, que prueban que él es en la actualidad el hombre á propósito para emprender esta clase de navegacion.» Hablando de las circunstancias que necesariamente ha de tener un *Ictíneo* dice que están reasumidas en las pocas palabras con que su autor dá una idea de él en su *Memoria*, y son las de *vida, movimiento y luz*.

Otro dia podremos dar mas estensos detalles á nuestros suscritores.

FERRO-CARRILES EN LA PROVINCIA DE SORIA.

IV.

En los tres artículos precedentes, y

por medio de consideraciones generales, he procurado demostrar la importancia que ha de tener la apertura de las dos grandes vías-férreas que deben cruzar la provincia, y los medios con que ésta cuenta para alimentarlas. Localizando hoy la cuestion, haré ver que no solamente conviene á la misma provincia que esas dos vías se realizen por Soria, no solo que su construccion por otro punto tiene que ser alta y poderosamente funesta sino que los intereses que han de desarrollarse en el país, se verian perdidos si estas vías dejaran de construirse por Soria. Es mas que cuestion local el enlace de ambos ferro-carriles en esta Ciudad. Para los intereses generales del país es cuestion provincial. No temo, no, sentar una opinion tan absoluta, porque las razones en que la apoyo son muy sencillas.

Por otra parte, la ejecucion de estas dos importantes vías-férreas, viniendo á unirse en esta Ciudad, beneficia los intereses y la conveniencia general de España. Y por último la realizacion de éste pensamiento se halla resuelta de un modo terminante y esplicito en la real orden que autoriza sus estudios.

Bajo cuatro aspectos puede, por consiguiente mirarse esta cuestion.

- 1.º Con relacion á los intereses generales de España.
- 2.º Con relacion á los intereses generales de esta provincia.
- 3.º Como cuestion puramente local.
- 4.º Como cuestion legal.

Con relacion á los intereses generales de la Península, puede aun subdividirse en dos partes. Una por ser mas corta ésta línea que las del Norte y de Madrid á

Zaragoza, entre la Côte y el vecino Imperio. Otra, porque Soria es el punto único por donde ésta línea debe ejecutarse. En la primera parte por algunos se objeta que va á lastimar la línea de Soria los intereses de la del Norte y Zaragoza, No es esto verdad. Pero aun cuando en parte lo fuera, ¿podría tener preponderancia en el Congreso de los diputados una indicacion que solo se funda en un sentimiento egoista, y cuanto egoista, injusto? No, seguramente. Pero hay más. El temor que por esta circunstancia se ha querido infundir en el país, es solo una fantasma. ¿Saben los que esto dicen si los interesados en aquellas líneas, se opondrán, y si en el caso de oponerse lo harán con tan debilísimo punto de apoyo? No temo aventurarme afirmando que no se opondrán, porque su ilustracion les hará comprender que en las cosas públicas, contra la razon no hay fuerza, y que como la razon está en favor de Soria, es inútil la oposicion, que todo lo más que alcanzaria, seria á dilatar la ejecucion del proyecto. Pero supongamos que realmente hubiéra esa oposicion. Lucharíamos hasta vencerla. ¿No están de nuestra parte la razon, y el derecho? ¿Qué! ¿Seríamos hoy menos enérgicos que lo fuimos cuando la construcción de la carretera transversal se ventilaba? Luchemos, sí, cuando el caso llegue. Pero entretanto, trabajemos con fé, sin temor á peligros, que todavia no han llegado, y con el ardimiento que como buenos hijos debemos á nuestra Ciudad querida. Y hé aquí la ocasion de contestar una idea que ha circulado por el país, en apoyo del estudio por el campo de Gómara. Se ha dicho que és con objeto de dar menos pretexto á la oposicion de los interesados en las líneas del Norte, y Zaragoza. Como si estos pudieran detenerse por legua mas, ó menos. ¿Que les importa que venga por donde venga esta línea? De hacer la oposicion la harian á todo trance, por que si les perjudica, de todos modos les perjudica. Hablo en esta parte con tan profunda conviccion, tengo tal fé en el porvenir, que puedo asegurar que jamás he dudado de que el ferro-carril se hará y que se hará por Soria. Bueno es preveer todas las contingencias; bueno es estar alerta, cuando se trata de intereses tan grandes; bueno es trabajar constantemente, y sin descanso trabajar. Pero tan bueno és, que en el trabajo nunca éntre el desaliento, y que los obstáculos sirvan no mas que de incitativo para vencerlos.

He dicho que no es verdad que la lí-

nea de Soria haya de lastimar los intereses de las del Norte, y Zaragoza. No es una novedad la razon que tengo para juzgar así. Para las relaciones internacionales con el vecino Imperio, van á servir á España las tres líneas, del Norte, de Soria, y de Zaragoza. ¿Pero es para ellas este el único, ó por lo menos el principal interés? No, seguramente. Lo son las que en el interior del Reino van á desarrollar. Aquel es muy secundario.

Ahora bien: la línea del Norte comprende una gran parte de las provincias de Castilla, de la Rioja y de las Vascongadas: pone en relacion mas ó menos directa otras muchas á las cuales se acerca: enlaza con el de Alar á Santander: va por fin á terminar en Francia. La línea de Zaragoza, despues de recorrer parte de ambas Castillas se divide en la ciudad invicta, corriendo todo Aragon y Cataluña hasta el puerto de Barcelona, y subiendo por la fértil ribera del Ebro á cruzar la Navarra, y desde su capital á entrar en Francia. ¿Puede darse mas importancia á estas dos grandes vias? ¿Disminuye en algo su grandeza? ¿El establecimiento de una tercera línea, perjudica en algo á los intereses que aquellas abrazan? No, porque ésta tiene á su cargo otros intereses que no pueden aquellas desarrollar, y que lejos de perjudicarlas ha de aumentar su preponderancia, llevandoles productos que necesitan y que han de servirles de alimento y vida. No hay, por consiguiente, perjuicio alguno para las dos vias que se quieren presentar en lucha con la de Soria. Lejos de haberlo, resulta el beneficio general de aumentarse las comunicaciones interiores, y de acortar las distancias para Francia.

Soria es el punto único por donde ésta línea puede y debe ejecutarse. Así lo aconsejan cuantas reflexiones pueden hacerse en tan importante asunto. Construidas las dos líneas del Norte y Zaragoza, vendrá á resultar que con la de Soria habrá tres de servicio general, que correrán paralelas en gran parte. Terminando todas en la frontera, todas tambien llenarán esa parte de su destino. Quedará por consiguiente, con profusion cubierto este servicio.

La direccion que las dos primeras llevan, obliga á la de Soria, á procurar el mayor alejamiento posible de cada una. De la del Norte yá por la distancia, yá por las cordilleras de sierra que se interponen, puede separarse todo cuanto se crea conveniente. Pero con relacion á la

de Zaragoza, no es tanto el campo de que se puede disponer, y es necesario, por consiguiente obrar con más cuidado. De construirla desde Almazan, por el campo de Gómara, sin tocar en Soria, vendrá á resultar que á una distancia de seis leguas ó poco mas, correrán dos grandes vias, que por una misma razon, por terminar en la frontera serán de primer orden. ¿Y esto es conveniente?

Viniendo por Soria el ferro-carril, y procurando acercarlo lo mas que sea posible á la sierra N. E. de la Ciudad, á la vez que se aleja de la línea de Zaragoza, pone en comunicacion la mayor parte de la provincia, y hé aquí el segundo aspecto de los cuatro bajo los cuales he dicho que puede mirarse esta cuestion.

Con efecto; cuanto mas se aleje de Soria, cuanto mas al S. de la capital se construya, menos participará la provincia de los beneficios de esta via-ferra. Abriéndola directamente desde Almazan por el campo de Gómara, muy pocos son los pueblos que ha de atravesar, y estos de escasisima importancia. Ademas, como á seis leguas corre la de Zaragoza, resultará que los pocos pueblos que una y otra comprenden tendrán el beneficio de las dos, al paso que mas de cuatro quintas partes de la provincia no tendrán ninguna.

Lo contrario sucederá viniendo por Soria. Todos los pueblos situados entre N. y E. verán el ferro-carril á sus puertas ó á muy corta distancia. Los de la parte S. tendrán el de la línea de Zaragoza. Y los del campo de Gómara y todos los que queden en el espacio que media entre ambas vias, podrá disfrutar de una ú otra.

La construcción por Soria tiene otra ventaja para el país. Puede servir para que toda la provincia alcance los beneficios que estos medios de comunicacion proporcionan; toda vez que en un porvenir no lejano ha de abrirse el ferro-carril que una al del Norte con el de Zaragoza y Alsasua. Para entonces vendrá bien tener abierta la línea por Soria, para traer á empalmar en esta ciudad la via que parta de la del Norte, con economia grande de distancia y de millones, y con ventaja de tiempo para su explotacion. Hé aquí indicada la importancia que para la provincia en general tiene la apertura del ferro-carril por Soria.

Puede decirse que en ésta cuestion Soria y la provincia son dos fuerzas que por necesidad tienen que ayudarse, por que tienen intereses comunes. De aquí que bajo el interés general del país, la

provincia auxilia á la ciudad, y que ésta á su vez protege á aquella con su interés local. Vamos á verlo.

La situacion topográfica de la capital, la constituye el centro de toda la provincia. Corta es la diferencia de distancias que aparece comparando la que los pueblos mas lejanos tienen de la capital. Esta circunstancia, unida á las relaciones de todo género que la capital tiene con los pueblos, hace que el punto de depósito de la mayor parte de los productos de la provincia sea Soria. Lejos de haber resistencia para ello de parte de los pueblos, encuentran ventajas, ya por la mejor venta, ya por la más fácil esportación. Y así se explica que Soria tenga comercio tan activo, que entre lanas, granos, maderas y otros artículos que se almacenan en la Ciudad diariamente salen cargados y en diferentes direcciones sobre treinta carros. Considérese por este antecedente cuanto será el beneficio que Soria reporte, ya por la comision, ya por la venta de esos artículos; beneficios que á su vez obtienen los pueblos productores que los importan á la ciudad, por que además de la economia de tiempo y de molestias, hallan un mercado próximo donde venden sus productos á buen precio.

Ahora bien. Abierta la vía-férrea por un punto cuatro leguas distante de Soria todo el comercio de la ciudad tiene que desaparecer no solo sin ventaja, si no con daño de los productores, que al inconveniente y los gastos de mas largo camino, tienen que aumentar la mayor dificultad en la venta, sin que por eso los compradores ganen, toda vez que los artículos han de tener su estima en proporcion de los mayores desembolsos que ocasionen. Es decir; que se van á sacrificar todas las razones de conveniencia general y particular, sin provecho alguno. Y digo sin provecho alguno, porque no lo hay en lo poco que pudiera acortar la línea por el campo de Gómara en los seis ú ocho millones de menos que con relacion á la de Soria costaria su construcción. Nó, no hay provecho. En distancia, porque á los productores de la provincia se les obligaria á llevar sus productos mas lejos. En gastos, porque aun cuando por de pronto se economizasen esos seis ú ocho millones en la construcción, son incalculables los que resultarían de perjuicio, por la mayor distancia á que habrían de conducirse los productos, y por el mayor precio á que el comprador tendria que adquirirlos.

Por otra parte. ¿Tiene la vía-férrea

por Soria el único y principal objeto de acortar la distancia para Francia? No. Lejos de tener ese único objeto lleva además el muy atendible de contribuir á la prosperidad de las comarcas que atraviese. Y como estas son en su mayor parte de la provincia de Soria, y como segun he demostrado, á los intereses de la provincia no conviene otra direccion que por Soria, no solo es lícito, sino que es indispensable ese pequeño rodeo y ese pequeño gasto, si la línea ha de tener los resultados á que está llamada.

Hay mas: un rodeo de cuatro leguas es insignificante en un ferro-carril, y se dá por bien hecho cuando los resultados que produce lo compensan ventajosamente. Y en cuanto al mayor gasto, en cuanto á los seis ú ocho millones de esceso, hay una circunstancia especialísima, que tal vez ninguna otra ciudad de España puede utilizar como Soria.

Sin gravamen de su vecindario, sin perjuicio de su presupuesto, sin mas sacrificio que un poco de voluntad, puede dar esos seis ú ocho millones y mas. Soria tiene diez y nueve montes propios. Entre ellos se cuenta el pinar de Ciudad y Tierra. No es posible que yo fije detalladamente su estado. Pero por su número, por la estension que abrazan, y por la importancia y nombre de algunos de ellos, no creo aventurar diciendo que Soria puede ofrecer doscientas mil traviesas, que al pié de la vía representan trescientos mil duros. En esta parte no hago mas que una indicacion. Pero tal como es, pudiera estudiarse por lo que en su dia hubiera de servir.

Por último, la cuestion legal se resuelve en favor de Soria, tanto por los términos explícitos de la Real orden de 26 de Abril del año actual, cuanto porque ninguna otra disposicion existe que destruya la fuerza del derecho que concede á la capital. Aquella previene terminantemente que tomando por puntos de partida Sigüenza ó Medinaceli, y empalmado en el mas oportuno de la línea de Zaragoza á Alsasua, se hagan los estudios de un ferro-carril que pase por Soria. El punto forzado que el gobierno designa está terminante y explícitamente marcado. De él no puede prescindirse, porque es el único señalado en absoluto en la Real orden. Las palabras de ésta no admiten interpretacion. Un exámen comparativo de ellas lo demostrará. Como puntos de partida señala nominalmente dos; Sigüenza ó Medinaceli. Para su tránsito, tambien nominalmente uno; Soria. Para su empalme, deja facultad dis-

creccional. ¿Y no hay diferencia ninguna en estos términos? ¿Esta concesion es igual á otras que en términos generales autorizan los estudios de una vía-férrea de un pueblo á otro pueblo, de un ferro-carril á otro ferro-carril, ó de una de estas indicaciones á una cuenca carbonífera, designando con vaguedad los puntos de partida y empalme, ó tal vez no designándolos, así como tampoco los que ha de comprender en su tránsito? Si es igual, está demás el señalamiento de Soria como punto forzado en la Real orden. Ignoro los términos en que la solicitud para esa Real concesion se haria. Si fueron designando á Soria como punto de tránsito, tenemos la súplica y la concesion. Si fueron sin designar punto alguno, quiere decir que la Real orden ha impuesto este precepto, que es tanto como una condicion de indispensable cumplimiento. De todos modos se resuelve en favor de Soria la cuestion. Se ha dicho en apoyo del estudio por el campo de Gómara que los términos de la Real orden no son claros ni explícitos en favor de Soria, pues con ésta palabra, con este nombre no se designa solamente la ciudad, sino toda la provincia. Bastan para vencer de la falta de apoyo de esta utilidad las consideraciones que dejo consignadas, y á las que puede unirse cuanto se desprende del sin número de concesiones hechas por el gobierno respecto de ferro-carriles.

Tambien se ha dicho que segun aconsejan las reglas científicas puede considerarse el estudio por el campo de Gómara necesariamente comprendido dentro de la zona que abraza la concesion. En mi primer artículo hice la salvedad de que ni es mi propósito, ni aunque lo fuera, puedo disputar con la ciencia, á la cual tengo además profundísimo respeto. Como profano si diré que no comprendo cómo puede cumplirse la condicion precisa de la Real orden de 26 de Abril, siendo terminante de que se hagan los estudios del ferro-carril por Soria, y no haciéndose por Soria. Hay mas. En cuantos casos de duda se han resuelto por el gobierno sobre carácter y denominaciones de las concesiones de ferro-carriles, siempre el gobierno ha determinado de un modo estricto, pero preciso y terminante que se observen los términos de las cédulas de concesion. Véanse en prueba, entre otras que pudieran citarse de casos análogos, las Reales órdenes de 24 de Marzo, 27 de Mayo y 10 de Setiembre de 1856. Por último se ha pretendido apoyo tambien para el estudio

por el campo de Gómara, indicando que lleva por objeto salir al paso del gobierno y de las Cortes, si á uno ú otras pareciera difícil, largo ó costoso el trazado por Soria. Esta ni aun como indicacion puede admitirse, porque el gobierno al autorizar los estudios por Soria, lo que quiere es saber la posibilidad de la ejecucion de las obras. Si son posibles, que es lo primero que hay que resolver, entrará despues la apreciacion de la distancia y el coste. Y solo cuando se haya resuelto la inconveniencia ó la imposibilidad de los estudios por Soria, ó en el caso de otra concesion distinta, podrán ser legales otros estudios que no sean por Soria. Pero bajo la misma concesion, respetando como respeto la ciencia, no vacilo en sentar mi opinion negativa.

Hay tambien otras razones que aconsejan la ejecucion del ferro-carril por Soria. Se ha pretendido por algunos suplir su falta con un ramal que partiendo de la línea del campo de Gómara terminara en esta ciudad. Ya el *Avisador Numantino* en su número 152 correspondiente al dia 27 de Octubre último, haciéndose cargo de ésta indicacion, demostró las probabilidades de que el tal ramal no se construyera y por consiguiente que aun admitiendo el buen deseo de los iniciadores de ese pensamiento Soria quedaria sin ferro-carril. Pero hay mas. Aun admitiendo ese proyecto hipotéticamente, si una de las causas que se aducen en contra de Soria es el mayor coste de la línea por esta ciudad; ¿no vendrá á suceder que entre la construccion del ramal y la de la parte del trazado por Gómara, que puede economizarse compensen el gasto de la línea total por Soria? Sí, indudablemente. Luego si el rodeo por Soria es insignificante, atendidas las condiciones de una via-férrea, y el mayor gasto se compensa con el que tendria ese ramal, todas cuantas razones se han rebuscado para cohonestar el estudio por el campo de Gómara, quedan victoriosamente destruidas. Luego todo concurre á probar que el trazado por Soria es el único conveniente, posible, legal y el mejor.

Militan en favor de la capital otras circunstancias. Soria, la secular capital de la provincia, tiene que ver amenazada su existencia desde el momento en que el ferro-carril cruce por otro punto; porque sobre no adquirir la importancia que las vias de esa especie dan, irá gradualmente perdiendo la que hoy conserva. El desarrollo de prosperidad en que ahora vá entrando, merced á la afluencia de las

carreteras que la atraviesan; prosperidad de que son muestra las construcciones de edificios nuevos que en el año último no habrán bajado de treinta, se verá paralizado. Las fortunas que hoy viven y se acrecientan á la sombra de esa prosperidad, desaparecerán. Y Soria volverá á aquel estado de atonia, pobreza y de inaccion en que se hallaba hace doce años.

Ahora bien. ¿Nada son estas consideraciones? ¿Ninguna merece un pueblo cuya vida y cuya fortuna van intimamente unidas á la resolucion de ésta cuestion? Si por fin con una resolucion contraria á los intereses de Soria, resultara algun bien. Pero ninguno, absolutamente ninguno ha de crearse. En cambio, tal vez, despertarian antiguas rivalidades de localidad, que para felicidad de la provincia conviene acallar, porque en último término solo producirian agitacion y enemistad.

Hé terminado, por ahora, la tarea que al dar principio á estos artículos me impuse. No por esto me despido de continuarla, en cuanto lo crea necesario á la causa que los motiva, y las circunstancias lo aconsejen, y V. Sr. Director siga franqueándome su apreciable periódico, porque creo con Timon que en los tiempos que corren, nuestro deber es discutir, y que una opinion que calla ante las opiniones que hablan, acusa su propia debilidad, se pierde en la escentricidad y hace su dimision.

LORENZO AGUIRRE.

NOTICIAS GENERALES.

—Del 29 de Octubre al 4 de Noviembre circularon por la línea férrea de Madrid á Alicante 11,121 viajeros; por la de Madrid á Zaragoza 8,464 y por la de Alcázar á Ciudad-Real 3,832. Los productos generales de la primera línea fueron 929,713 rs. 84 cénts., los de la segunda 103,044-33 y los de la tercera 70,092 rs. 76 cénts.

—El príncipe Muley-el-Abbas ha dado 40,000 rs. para los establecimientos de beneficencia de la corte.

—Es un hecho positivo y oficial el nombramiento del general Prim para comandante general y en jefe de las fuerzas expedicionarias que van á Méjico.

Las tropas combinadas de la Francia é Inglaterra, serán mandadas por dicho general. Saldrá éste en breve para Cuba.

—De real orden fecha 1.º de Setiembre espedida por el ministerio de la Gobernacion, se ha resuelto á propuesta de la junta de distribucion del crédito extraordinario para las inundaciones, que se fije el improrogable término de un mes para que las juntas que no lo hayan hecho ultimén y remitan á la general todos los documentos relativos á las pérdidas de que se trata; advirtiendo á dichas corporaciones que si, contra lo que es de esperar alguna de ellas dejase de cumplir en este plazo tan importante cometido, se pondrá su falta en conocimiento del público por medio de la *Gaceta* oficial; y que se fije el mismo improrogable término de un mes para que los interesados puedan dirigir solicitudes á las juntas auxiliares, quedando las mismas juntas obligadas á proponer á la general lo que proceda en su concepto dentro de los 15 dias siguientes al de la presentacion de dichas instancias.

ANUNCIO.

EL ESPLORADOR

Revista semanal Científica, Industrial y Literaria.

Se publica en Barcelona todos los Domingos y regala á sus suscritores una Biblioteca exclusivamente dedicada á ellos. La primera obra será *El Ictineo-Monturiol*, reseña histórica del descubrimiento de la Navegacion Submarina, de los principales descensos verificados, descripcion de los mas notables festejos dedicados al autor etc.

Precio 5 rs. al mes y 12 por trimestre en provincias.

Se suscribe en esta Ciudad en la Libreria de Rioja.

CALENDARIO

DE CASTILLA LA VIEJA

PARA 1862

Conforme á los anuncios astronómicos publicados por el Observatorio de Marina de la Ciudad de S. Fernando con arreglo al meridiano de Búrgos.

Un cuaderno letra gruesa y buena impresion. Se vende en la Imprenta y Libreria de Rioja á cuatro cuartos cada uno.

Francisco P. Rioja, Editor responsable.

SORIA.—Imprenta de D. F. P. Rioja.