

EL SEGURA

CIENCIAS, LETRAS, AGRICULTURA E INTERESES MATERIALES.

COLABORADORES

- D. Manuel Brunetto
- Adolfo Clavarana.
- Jaime Castells.
- Carmelo Gomez Garcia.
- Ernesto Gisbert.
- Joaquín Ferrer.

DIRECTOR

D. JUSTO LAFUENTE ESQUER.

ADMINISTRADOR

D. NICOLAS PASTOR Y MIRALLES.

COLABORADORES

- D. José Maria Garriga.
- José Maria Lopez.
- José Sanchez Font.
- José Maria Sarget.
- Pedro Turon.
- Federico Torres.

PARTE EDITORIAL.

FERRO-CARRILES

Decíamos en nuestro artículo anterior, que siempre es una ventaja y siempre se adelanta discutiendo con personas competentes de reconocida ilustración. Así es en efecto, y en el presente caso se halla completamente justificado, por cuanto á estas horas tenemos ya la confesión explícita:

1.º De que es preferible el ferrocarril de sistema ordinario á un tram-wia, tratándose de largas distancias y de la comunicación de unas provincias á otras.

2.º De que al tram-wia se le hará la oposición desde el momento en que la construcción del ferrocarril sea un hecho.

Acercá del primer extremo en verdad no ha podido haber nunca duda alguna, pues el suponer que se necesitaran demostraciones para admitir como cierta una cosa tan evidente, sería inferir ofensa á personas cuyos conocimientos especiales y notoria ilustración, ponen muy por encima de tales vulgaridades.

El segundo extremo es digno de algún exámen. ¿Reconocemos de un interés secundario el tram wia, patrocinamos hoy por hoy su planteamiento y construcción, hasta que la empresa del ferrocarril vencidas todas las dificultades, conviertan en

hecho el proyecto? Es decir, que en los momentos mas críticos, cuando una empresa lucha todavía con los obstáculos de todo proyecto, y la zozobra de un negocio completamente aleatorio, ¿hemos de consentir y como patrocinar hechos y aspiraciones que cuando menos pueden tener el riesgo de disuadir la opinión, y aplazar ya que anular no puedan, la realización de una obra tan deseada y tan necesaria? ¿Es prudente rodear un asunto ó una empresa de interés general, de todos aquellos hechos ó accidentes que puedan cercenar su vitalidad y retardar el momento de su completo desarrollo? Si en todas ocasiones, en todos sentidos la opinión general reconoce como evidente, cierto é incontrovertible que proyectos de la especie del que nos ocupa, no pueden prevalecer y prosperar sinó con el concierto de todos, ¿como espresarnos en un sentido que aliente á los que en una provincia tienen medios de acción, á que su vitalidad, su iniciativa y su loable afán de emprender mejoras, tome una dirección que puede ser nociva á otras empresas anteriores con intereses comprometidos, cuya pérdida sería un funesto escarmiento y un acto hasta inmoral? ¿No es mas digno y certero animar si, todas las fuerzas vitales de la provincia, para encaminarlas hácia los diversos puntos que hay todavía por organizar y explotar, y cuyo pronto planteamiento há menester el país para sa-

tisfacer sus mas apremiantes necesidades? Todo está por hacer en nuestro país: en vez de faltar objetos á que dirigir la actividad y afán de emprender, sobran cosas útiles y necesarias, que pueden proporcionar honra y provecho á los que las acometan con fé y decidida voluntad.

No queremos que esta opinión prevalezca como un criterio exclusivamente nuestro: es la opinión general, no solo á estos asuntos, sino á todos los análogos. Ya hemos citado la Memoria escrita y publicada respecto al ferrocarril de Murcia á Granada, que es continuación del de Alicante á Murcia. Su autor el Sr. D. Mariano Vergara, á quien hace honor ese trabajo por su sobriedad de estilo, sus numerosos datos, y el juicio certero que revela en todas sus apreciaciones, dice al decidirse por la línea directa de Murcia por Lorca, Baza, Guadix á Granada, que no perjudica á la de Linares á Almería ni á otra alguna de las proyectadas, y realizando el trayecto de Murcia por Menjíbar á Granada, lo siguiente:

«No tan solo no perjudicará la línea por Lorca, Baza, Guadix á la de Almería á Linares, sino que la favorecerá, por las razones apuntadas arriba, por la que ambos proyectos se cruzan casi en ángulo recto, y por otras muchas que omito por figurarseme pueril vanidad, fundamentar una verdad que por nadie puede ser puesta en duda. Por el contrario, el trazado por Menjíbar correría para-

lelo al de Almeria á Linares desde antes de llegar á Baza hasta despues de pasado Baeza, y tan próximos ambos que tendria cada uno nueve estaciones en los mismos puntos, no pudiendo dudarse por consiguiente de los perjuicios mútuos que sufrirán ambas líneas, si llegaran á construirse ambas, que no se construiria sino una á lo mas, sino es que impiden mútuamente su construccion haciéndose una á otra el perro del hortelano. No menos imposible es que, habiendo ya dos concesiones de Granada á Menjíbar, y no construyendo el camino quizá porque hay mas de una concesion, se añadiera otro proyecto entre Menjíbar y Granada haciendo mas dificultosa la empresa de construir dicha línea, porque pensar en hacer dos y explotarlas, es pensar en lo escusado.»

Fijese el discreto articulista á que principalmente nos dirigimos, en los párrafos que acabamos de copiar, porque ellos contestan á muchos de los extremos que toca en su escrito publicado en el número del día 27 del pasado, preferimos contestar con lógica ajena, autorizada y fundamental, mas bien que con apreciaciones propias. Lo que se dice y es cierto respecto á la línea de Granada á Murcia, lo es igualmente respecto á la via de Murcia á Alicante. Si allí se trata de dos líneas de igual sistema, en que el daño es absoluto y completo, porque dos fuerzas iguales y contrarias se anulan y extinguen, aqui de cualquier manera hay que restar, porque por poco que haga un tram-wia, algo al fin hemos de suponer que hará, y el daño ó cercenamiento del bien ó de los productos, con poco que se haga es bastante, y como ya se ha dicho, y es evidente y rudimental, que para llevar á cima empresas de gran cuantía, han de aunarse todos los esfuerzos y reunirse todos los elementos y voluntades, cualquier desmembracion, desvio ó detrimento constituye

un grave mal, sobre todo mientras el asunto no ha llegado á términos de completo desarrollo.

Las consideraciones que preceden convencerán á cualquiera que en ningun caso, tratándose de líneas absolutamente paralelas, y cuando una de ellas es parte integrante de una gran via estratéjica, comercial y necesaria á todas luces, no puede ni debe consentirse y patrocinarse, ni por un momento, la concurrencia ó competencia de un tram-wia ó línea económica.

Y negamos que la idea de tram-wia baya asociada á la mayor economía. Habia menos costo tal vez en lo que la empresa gaste por sí, despues de utilizar lo que el Estado ó los pueblos gastaron anteriormente para construir la carretera ordinaria sobre que ha de descansar el tram-wia. Y asi como lo que cuesta dos valiendo cuatro, no es mas caro que lo que valiendo solo uno y medio produce medio de igual manera, atendido el escaso ó nulo resultado del tram-wia (para el caso y punto de que se trata) comparado con el ferro-carril de sistema ordinario, no puede decirse que aquel es mas barato y fácil y conveniente.

Mas útil y mas conveniente es, en buenos principios económicos, la realizacion de un ferro-carril, al menos como el de Alicante á Murcia se intenta, pues suscribiendo de doce á quince millones de reales, entre las dos provincias, como varias veces hemos oido decir al concesionario, hay la seguridad de suscribir en el extranjero lo demás; y aunque se reduzca mucho el presupuesto, y solo se gasten de cuarenta á cuarenta y cinco millones de reales, esa riqueza, ese capital, al pais viene, aqui habrá de quedar, y nadie mas que estas dos provincias se aprovecharian de las ventajas de la via en primer término. ¿Hay cálculo por apatia, por negligencia ó por incomprensibles rivalidades ó infundadas dudas,

renunciar al percibo efectivo de treinta millones de reales que vienen á reanimar primero á los proletarios, luego á la clase propietaria, y en general á la agricultura, industria y comercio de la region atravesada por la via férrea, por no contribuir casi nominalmente con una tercera parte del capital indispensable? ¿Han dudado respecto á esto, ni un instante los pueblos acostumbrados á conocer los efectos del concurso del capital, y de la estension ó aumento de fáciles vias de comunicacion?

Un ejemplo acaba de presentar la afortunada isla de Chipre. El convenio anglo-turco, llamando hácia ella la atencion de los capitalistas ingleses, ha hecho que la propiedad se haya triplicado instantáneamente. La noticia de la próxima construccion de caminos de hierro y otras mejoras materiales ha sido suficiente para que la casa ó finca que no se conseguia apenas diez mil francos de valor en venta, se cotize ahora á treinta á cuarenta mil francos, y á mayores tipos todavia: tal es el aumento que la propiedad, amortizada ó estancada adquiere al contacto mágico de los ferro-carriles, capaces de trasportar grandes mazas de pasajeros y mercancías á considerables distancias con velocidad de 40 á 60 kilómetros por hora.

En diferentes provincias de España se ha notado esa misma transformacion, la propiedad territorial y agrícola, ha adquirido aumentos desconocidos, y esa esperiencia ha animado á Municipios y Diputaciones á contribuir eficaz y resueltamente á la construccion de vias férreas, con recursos cuantiosos y efectivos. Consigna el articulista tres párrafos en su escrito que principian por la palabra *conviene*, que parecen revelar desaliento y desconfianza. Sin duda al recordar que el puerto de Dénia está completamente desatendido, cuando un interés de humanidad debiera haberlo hecho mirar con atencion preferente; al ver que el de Torreveja, á pesar de la inmensa importancia, que en senti-

do económico tiene su mejoramiento, ha sido también mirado con desden; que la cuestión de aguas vitalísima para Alicante, sigue *in Statu quo*, sin que sirva de ejemplo ni estímulo lo que han hecho Jerez de la Frontera, Ronda y otras poblaciones de menos importancia; al considerar que el ferro-carril de Alicante á Alcoy, no obstante su notoria conveniencia, no ha recibido la acogida y apoyo que era de esperar tratándose de la recíproca é inmediata utilidad de dos poblaciones tan importantes; al fijar su situación, al parecer, en una y otra y cien mejoras de apremiante conveniencia y necesidad que siguen sin realizarse, quedando por lo mismo esta provincia poco mas ó menos al nivel de Almería, Teruel ó Huesca, desespera de ver llevada á cabo nada útil y provechoso, por falta del apoyo natural que han de prestar las personas influyentes por su posición, carácter é importancia política y social.

No desconfiemos tanto. Podremos ir un poco rezagados, pero parece llegado el momento de que en todas las provincias veamos los efectos del trabajo y mejoras que todo lo vá invadiendo. Una ley de gravitación general arrastra todos los cuerpos sujetándolos á movimientos inevitables: las distancias se acortan, la necesidad y el ejemplo del trabajo y de los adelantos estrechan mas y mas cada momento, y es imposible resistir: lo que ha de ser será.

El Sr. Vergara en su notable Memoria ya citada, hablando del espacio comprendido entre Valencia y Granada dice: «En este espacio hay dos secciones, la de Valencia á Murcia, y la de Murcia á Granada, de las cuales, aquella es fácil comparada con esta, por cuyo motivo y por ser seguro que empujarían su construcción las provincias de Murcia, Alicante, Valencia, y toda Cataluña y Francia, no me ocuparé de ella afirmando tan solo que el día en que se inicie la construcción del ferro-carril de Murcia á Granada, está asegurada la del trozo de Murcia á Valencia, y la razón es obvia porque, hecho lo

mas difícil y costoso de una obra, se hace sin género ninguno de duda, lo mas fácil: *cuando toda la obra es necesaria*.

La opinión del inteligente Diputado Sr. Vergara, es bien explícita, y ciertamente no se tendrá por parcial al considerar bajo ese punto de vista la cuestión y apreciarla en los términos que lo hace. ¿Porqué pues tanta desconfianza? Si el ferro-carril de Alicante á Murcia estuviera aislado, y entregado por completo tan solo á la iniciativa y recursos de los pueblos de su corto trayecto, podría establecerse alguna duda; pero formando parte central de una gran vía, que á levante tiene ya mas de 900 kilómetros construídos y en explotación, y á poniente mas de 600. ¿Como puede concebirse que quede, ese solo trozo de 60 kilómetros sin construir, siendo su construcción tan fácil ó tan poco costoso? No es esto posible.

Esa duda habría sido parecida, completamente igual á la que pudiera haberse suscitado respecto al trozo del ferro-carril de Figueras á Perpignan. ¿Podría creerse que el fin no se hiciera? No. Y sin embargo, siendo el primer trozo que debió construirse, nada menos que en 1849, como se hizo el de Barcelona á Mataró, ha sido el último, 29 años después. Como ese trozo, como ese ejemplo, pudiéramos citar algunos otros, en los cuales han concurrido causas estrañas ó especiales, no de todos conocidas, que han anticipado como retardado determinados hechos sin que la generalidad de las gentes pueda juzgar con acierto, sinó muy aventuradamente á cerca de las verdaderas causas del suceso.

Cree sin duda el apreciable articulista que motiva estas indicaciones, que en el asunto del ferro-carril de Murcia á Alicante se ha hecho poco. Lea el Diario de las Sesiones de las cortes desde 1865 hasta 1870 y encontrará motivo para reconocer que cosas que parecen sencillas, cuestan mas de lo que á primera vista se nos figura. Ya hemos dicho en otra ocasión que había tres empresas, cada una de ellas, con sus elementos ac-

vos que desarrollaban fuerzas que se balanceaban sin obtener un resultado provechoso para nadie, vencidas esas dificultades se tocaron otras; y si lo que ha tenido que hacerse y sacrificarse se hubiera invertido á la luz del sol, algunos kilómetros de vía se verían construídos, y se hubiera hablado menos, haciéndose bastante mas.

Hay que ser justos é imparciales, y no proceder de ligero para juzgar y pronunciarse en uno ú otro sentido, conviene antes enterarse bien porque á veces debajo de una apariencia de sencillez hay una complicación ó un trabajo importante, que no debe anularse de una plumada.

Nosotros nada prejuzgamos, ni intentamos que nuestra opinión sea la culminante, pero hemos oído al concesionario una y otra vez datos y antecedentes que nos hacen respetar su eficacia, su constancia y su desinterés, dedicando tiempo y otros elementos de valía en beneficio de una idea, porque este sacrificio podía anticipar la fecha de la realización, ó al menos asegurarla esta, en términos convenientes para el país. A ningun lado nos inclinamos, ni será para nosotros jamás este asunto, de personalidades ni preferencias, sino de abnegación y patriotismo. Aceptamos con gusto lo que ha hecho el que tomó la iniciativa, y si el día de mañana viéramos aparecer en el horizonte quien con mas medios ó elementos de positiva garantía augurara y asegurase su desarrollo inmediato, rápido é inevitable, seríamos los primeros en aconsejar al concesionario que cediera sus elementos y su puesto á otro mas afortunado que le reemplazara para bien del país; y tal es la idea que tenemos de las personas que en él intervienen, que no titubeamos en creer y confiar, que nuestras indicaciones serían atendidas y que jamás será un obstáculo el que ha sido el primer pedestal de la obra.

Mientras esa nueva situación no venga atenémonos á la actual en que se nos anuncia para un término breve, soluciones altamente satisfactorias, de cuya esperanza preferimos alimentar nuestro espíritu, antes que

entregarnos á las zozobras y á las dudas y desconfianzas que intranquilizan al parecer el ánimo del ilustrado articulista á que principalmente dirigimos estas desaliñadas observaciones.

J. M.^a Lopez.

AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO.

CULTIVO DE LAS PLANTAS FORRAJERAS.

Con el nombre de forrajes artificiales, se comprenden ciertas plantas de la familia de las leguminosas y de las gramíneas, cultivadas especialmente para la alimentación del ganado.

Los vegetales empleados con este objeto son numerosos, y aunque son muchos los de que pensamos tratar, no son los únicos que podrían cultivarse con éxito en nuestro país. Pero lo esencial no es multiplicar las plantas, sino saber elegir las mejores y emplearlas con oportunidad.

Tales como las poseemos, pueden bastar ampliamente para procurarnos todos los recursos que se pueden desear, y cuando nuestros ganados padecen hambre, cuando de resultas de esto nuestras cosechas son mezquinas, es siempre más ó menos por nuestra falta; es por haber olvidado el antiguo y sabio proverbio: quien tiene heno, tiene pan.

I. Alfalfa.

La alfalfa abona la tierra.
Agrum stercorat medica
Columela.

La maravilla de los campos, como la llama Olivier de Serres, patriarca de la Agricultura francesa, es en efecto la primera de las plantas forrajeras por su prodigiosa fe-

cundidad, y las muchas ventajas que ofrece al cultivador.

La alfalfa es en la Europa meridional lo que el trebol en la central, es decir el forraje predilecto de la naturaleza, el que mejor se dá, más abunda y más aplicaciones tiene. Originaria del Asia y del Africa en donde no existe invierno propiamente dicho, su vejetacion no se interrumpe nunca. Transportada á Europa desde siglos, ha conservado su disposicion natural á emitir nuevos brotes mientras la temperatura lo permite, por cuya razon es la planta predilecta de los países cálidos y templados, permitiendo su raiz larga y vivaz que penetra á una gran profundidad, ir á buscar la humedad necesaria á su vejetacion, pudiendo resistir sequías que no soportaria ninguna otra planta forrajera europea.

En los países del Norte, es menos productiva, sin embargo hasta bajo el clima de Paris, se la considera todavia como la reina de las praderas artificiales.

Esta planta exige una tierra profundamente labrada, y un subsuelo que no sea impermeable y compacto; pues así que sus raicillas llegan á una capa compacta y muy húmeda se pudren. Las tierras sueltas, calizas y margosas, muy fértiles y bien mullidas son las mejores.

La alfalfa verde ó seca nutre y engorda perfectamente los bueyes, dá á las vacas una leche rica y abundante, y restablece los caballos demacrados.

La alfalfa entra en vejetacion cuando la temperatura media del aire se eleva á más 8°, brota con más ó menos vigor segun las circunstancias en que se encuentra, y florece despues de haber recibido 852° de calor total sobre más 8° de temperatura media. Asi, por ejemplo, segun M. de Gasparin, en Orange, desde el 15 de Marzo en que la temperatura media llega á más 8°

hasta el 10 de Noviembre en que vuelve á bajar á este grado, la suma del calor total del año asciende á 4864 grados, que, dividida por 85, da por cuociente 57 1/10 número de cortas posibles, siempre que con regularidad se siegue á la flor. En Paris, desde el 1.º de Abril al 15 de Octubre, ha observado el mismo M. de Gasparin 3855° de calor total, que divididos por 852, dán 4 5/10. En España, país privilegiado para la produccion de esta planta, se dán, segun los países y los años, desde 5 á 14 cortas.

El terreno que se destina á alfalfar, se tendrá limpio de malas yerbas que le perjudican mucho; por esto se acostumbra sembrar despues de un barbecho ó de un cultivo escardado y abonado; se labra una ó dos veces muy hondo y si se considera poco fértil el suelo se le esparce un abono pulverulento.

Se siembra á puño y espeso, para que sofoque las yerbas adventicias, sirviéndose de la grada para enterrar la simiente. Se emplean de 20 á 25 kilogramos por hectárea.

La alfalfa se siembra por lo comun en otoño en el Mediodia, á fin de resguardar á la tierna planta de la aridez estival; pero en el Norte es preciso hacerla en primavera, y tanto en una como en otra estacion puede hacerse juntamente con un cereal, con las arbejas, ú otra planta de rápida y corta vejetacion. Por este medio se protege la alfalfa tierna, vejetando bien las dos plantas juntas, pero han de segarse verdes para forraje. Algunos la mezclan con el trebol, cuya práctica es excelente, por mas que algunos autores hayan dicho y repetido que no conviene semejante mezcla. Nosotros hemos empleado 22 y medio kilogramos de alfalfa y 3 kilogramos de trebol por hectárea y hemos obtenido grande abundancia de for-

raje, y mientras el trebol ha cubierto la tierra, ha sofocado toda mala yerba, que es el enemigo capital del jóven alfalfar.

Mr. de Gasparin aconseja sembrar la alfalfa sola, y con todo el esmero posible, en otoño, si así lo permite la disposición de los trabajos de la labranza, ó en primavera, cuando en otoño no ha sido posible completar los trabajos ó reunir los estiércoles necesarios. La siembra de otoño debe verificarse en época en que la planta encuentre ya en el suelo la suficiente humedad, y tenga todavía antes de que lleguen los frios el tiempo necesario para brotar y echar raíces. Ahora bien, como la alfalfa no entra en vejetación á menor temperatura que mas 8°, y como antes de llegar á esta temperatura debe vejetar su raíz por espacio de dos meses, para estar al abrigo de los rigores del invierno, opina Mr. de Gasparin que en Paris debe sembrarse á fines de Agosto, y en el valle del Ródano á mediados de Setiembre.

Esta es también la época, en que, salvo en las costas de Levante y Mediodía, naturalmente mas templadas que el resto de España, debe en nuestro país procederse á la siembra autumnal de alfalfa.

En la de primavera no debe pensarse hasta el momento en que no sean de temer las heladas. La siembra se escogerá de un hermoso color amarillo, porque si es blanca, indica no haber sazonado bastante, y si morena puede considerarse dañada por la desecación.

La alfalfa se escarda siempre que las malas yerbas se apoderen de ella. Se obtiene el mismo resultado pasando el escarificador en la primavera á lo largo y através del alfalfar. Los abonos que conviene aplicarle directamente son el yeso, el superfosfato de cal, las cenizas y los abonos líquidos; siendo útil variar-

los. La aplicación del yeso se hará en tiempo de calma y en el momento en que la planta se halla cubierta de rocío. Bastan dos hectólitros de yeso en polvo para una hectárea.

La alfalfa en el primer año no hace mas que vejetar, pues sus productos no empiezan á ser abundantes hasta el segundo ó tercer año, pudiendo continuar dándolos por espacio de 15, 20 y mas años; sin embargo, con el objeto de facilitar las combinaciones culturales, generalmente no se la deja durar mas que 5 ó 6 años.

Córtase la alfalfa siempre que está en flor, procurando no hacer el último corte estando muy adelantada la estación ni dejar entrar el ganado á fin de que quede el último corte para preservarla de la helada. El instrumento que con mejor éxito se emplea para esta operación, es la guadaña.

El producto en las provincias del Norte es de 8 á 10 000 kilogramos del mejor forraje seco; en el Mediodía, en tierra que se riegue, de 15 á 20.000 kilogramos por hectárea.

El procedimiento mejor para secar la alfalfa, consiste en dejarla por un día en el campo tal como se ha segado, para que se deseque un poco, y se recoge al principio en pequeños montones que aumentan de volumen á medida que la desecación avanza. Todas las mañanas se abren y espareen los montones. Cuando amenaza lluvia se reúne la alfalfa en montones de ocho ó diez piés de altura.

Quando un alfalfar declina y se vá aclarando, se le rompe, sembrando en el primer año avena ó cebada; el segundo año un cultivo escardado y el tercero trigo.

Descuajada la alfalfa debe tardar otros tantos años en volver á ocupar la tierra en que una vez vejetó. Esta condición es igualmente de rigor para los trévoles, la esparceta y los guisantes.

Para recoger la semilla se deja granar la tercera ó cuarta cosecha del último año, y agúardese á que se pongan negras las vainillas ó silículas que dicha semilla encierra. En este estado se procede á la siega y acto continuo á la trilla á mano, sacudiendo las matas y quebrantando luego las silículas para sacar de ellas el grano.

En medio del cereal sembrado, así que se ha descuajado el alfalfar, brotan siempre algunos piés que producen excelente semilla. Recójase con cuidado.

Uno de los mas temibles enemigos de la alfalfa es la cúscuta, planta trepadora que se agarra al tallo de la alfalfa, la oprime y la ahoga. De todos los procedimientos aplicados para su destrucción, los mejores son los siguientes:

1.º En los meses de Junio, Julio y Agosto, se corta con frecuencia á raíz de tierra la alfalfa atacada por esta planta, cuidando de separar minuciosamente todos los filamentos de los tallos que existen en la tierra.

El 2.º medio consiste en segar las partes invadidas por este vegetal, cubrirlas de una capa de paja de 10 á 20 centímetros de espesor, y á la cual se prende fuego.

Por este medio se destruye la mayor parte, sinó la totalidad de los filamentos y cápsulas de la parásita. Si reaparece la cúscuta, se repite la operación.

SECCION LITERARIA

EL ARTE.

Arte, creación infinita
Que al espíritu enagena:
Voz potente que resuena
Donde el talento palpita.
Gérmén de luz que se agita
Y cual Dios al decir «Sea»
Se levanta y centellea,
Dándole vida y aliento
Al informe sentimiento
Con el buril de la idea.

Arte, torrente fecundo
De emanaciones del cielo:
Aguila de ráudo vuelo
Que abarca gigante al mundo.
Poder eterno y profundo,
Que con rocas desiguales
Y peñones colosales
Hace erguirse en los espacios
Nubes de inmensos palacios,
Montañas de catedrales.

Astro de gloria y ventura
Que alzándose de la sombra,
A las naciones asombra
Con su espléndida hermosura:
No es la griega arquitectura
Sin las gracias del pudor
La que luce su esplendor;
Es el arte de Ticiano
El que en el templo cristiano
Representa al Redentor.

Es la ciencia prepotente
Del que muriendo en la Cruz
Dió al hombre mundos de luz
Que irradiaban de su frente:
Es el destello luciente
De la razon soberana,
Que iluminando el mañana
Con vivas emanaciones,
Mató las preocupaciones
De la cultura pagana.

Arte, sublime invencion,
Que al cielo Van-Dik levanta,
Y con sus pinceles canta
La mas potente cancion.
Por él el gran Calderon
Graba su nombre en la historia,
Y alcanza que su memoria
Pase á la vida inmortal
Sobre el régio pedestal
Del talento y de la gloria.

Por él las cosas pequeñas
Llegan hacerse gigantes,
Representando á Cervantes
Los Mármoles y las peñas.
Por él, el oro y las breñas
En amistoso convenio
Forman el rico prosenio,
Donde todo el mundo á coro
Entona un himno sonoro
A la grandeza del genio.

Y vá Murillo que vuela
Con sus divinas creaciones,
Y Gounod con sus canciones
Y con su ascento Stradella.
El progreso se nivela
Entre la fé y la razon,
Pues aunque zumba el cañon
Al piè de fiero estandarte,
Está mientras tanto el arte
Dando vida á la creacion.

Ya no hay tierra ni lugar
Donde se escuche su nombre,
Que no le levante el hombre
Con entusiasmo un altar.
Sobre las olas del mar
Con abismos por escalas,
Bajo sombras, entre galas,

Por dó quier y á todas horas,
Cruzan mil locomotoras
Y pensamientos con alas.

Arte: por el noche y dia
Se admira la gloria inmensa
Del prodigio de la prensa
Y la fiel fotografia
Por él el génio confia
En la mágia de su anhelo.
Pues hay quien remonta el vuelo
Hasta tocar á la luna
Y descubre una por una
Las maravillas del cielo.

Los lienzos de Rafael
Que á Fortuny estimularon;
Los templos que se elevaron
Con piedras de Macael;
El martillo y el cincel
Y todo aquello que nos
Impulsa á correr en pos
De la verdad y lo bello,
Es un divino destello
De la mirada de Dios.

—Artistas que de tal suerte
Gozais de fama cumplida,
Siendo el trono de la vida
Y el panteon de la muerte:
El rayo de luz que vierte
Vuestra gigante memoria
Es la gloria de la historia,
Pues mientras el arte exista
Bastará el nombre de artista
Para ser sol de la gloria.

J. Ruiz Noripga.

INSTRUCCION PUBLICA

Por real decreto de 28 de Agosto último se crea en la Universidad de Valencia una Escuela superior del Notariado, la cual abrirá sus aulas desde el próximo curso de estudios de 1878 à 1879.

En virtud de Real orden de 14 del mes próximo pasado, se declara, que hasta tanto que se adopte una disposicion general sobre libros de texto en las escuelas de primera enseñanza, los Inspectores provinciales, al examinar los presupuestos de material de las escuelas, no pueden aprobar en los mismos la inclusion de otras obras, que las que han obtenido la competente aprobacion, y se hallen comprendidas en las listas publicadas por el Gobierno para dicho objeto.

El dia 20 del mes actual darán principio los ejercicios de oposicion, en el instituto de segunda enseñanza de Alicante, para designar los alumnos mas distinguidos que en el curso próximo hayan de disfrutar las pensiones ó auxilios pecunarios que dispone el Real decreto de 10 de Agosto de 1877.

Para ser admitidos á los ejercicios, deben los aspirantes justificar falta de recursos y haber obtenido tres notas de sobresaliente, ó dos por lo menos si solo hubiesen cursado el primer año de la segunda enseñanza.

Los ejercicios serán dos, oral y escrito, en la forma que señalan los artículos 34 y 35 de las Instrucciones de 15 de Agosto de 1877.

Leemos en un periódico.

Sabemos que por la Direccion General de Instruccion pública se han dictado las disposiciones mas precisas y terminantes para que cumplan en todas sus partes los preceptos contenidos en la Real orden vigente de 16 de Julio de 1876, sobre pago de los Maestros, exigiendo la responsabilidad consiguiente á todos los Alcaldes que hayan faltado á lo que previene la Real orden citada.

El Gobierno ha dado las gracias al Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra, provincia de Sevilla, por conducto del Gobernador, y en nombre de S. M. en vista de los felices resultados obtenidos en el pago de los Maestros, lo cual demuestra su loable celo y visible interés por el fomento de la enseñanza de la niñez.

La Junta de Instruccion Pública de la provincia ha acordado declarar obra útil, y como libro de consulta para los Maestros y Maestras, la titulada «Elementos de Aritmética» que está publicando D. Agustin Furió y Suarez, la cual ha de facilitar la enseñanza, por el método con que se ha escrito y por la claridad de los conceptos.

Dicha Corporacion recomienda la adquisicion de un ejemplar á cada uno de los profesores, cuyo importe será de cargo al material de sus respectivas escuelas.

VARIEDADES

Ha llegado á esta ciudad, nuestro particular amigo y paisano D. Andrés Die y Pescetto, Canónigo Magistral de la Catedral de Valladolid.

El dia 16 del presente mes ha tenido lugar en el colegio de 2.^a enseñanza de Sto. Domingo de esta ciudad, la apertura del curso académico de 1878 á 1879.

Este solemne acto literario se verificó en la magnífica Iglesia del antiguo convento de Dominicos, y á él concurrieron, el Excmo. é Ilmo. Sr. Obispo de esta diócesis, algunos Sres. Alcaldes y consejales del municipio, y una escogida concurrencia, aumentada con muchos forasteros que acompañaban á los jóvenes alumnos.

Después de la misa celebrada por S. E., el Sr. Director del Colegio, leyó un brillante discurso alusivo al acto; terminando con la lectura de los nombres de los Sres. Profesores, y lista de los alumnos internos y externos matriculados en aquel magnífico establecimiento de enseñanza.

El consejal Sr. Rebollo, decomisó el domingo último algunas libras de carne por falta de peso, siendo entregada á la sociedad de S. Vicente de Paul, para repartirla entre sus pobres enfermos.

Muy bien Sr. Rebollo, esto es lo que se llama cumplir con su deber.

El arquitecto D. José Maria del Prado, ha recibido encargo de hacer el plano y presupuestos de la reforma de las cárceles de este partido judicial.

Ya tenemos arquitecto, lo que con

seguridad no tendremos será reforma.

El director de «El Imparcial» D. Luis Polanco, ha tenido la horrible desgracia de ver morir en S. Sebastian á un hijo de cuatro años,

Reciba nuestro compañero el mas sentido pésame.

Adelina Patti ha ganado después de su casamiento con el Marqués de Caux la suma de tres millones y medio de francos.

¡Dichoso V., Sr. Caux! y digo dichoso, por la parte que le toca.

Hemos visto con mucho gusto que los dependientes de la autoridad riegan algunas tardes el paseo de la Alameda, y como esto es una noticia fresca que en estos tiempos agrada á nuestros lectores la consignamos con gusto dando por ello las gracias á quien se ha acordado del refran que dice; *mas vale tarde que nunca.*

Por disposicion del Ayuntamiento de esta ciudad, y de acuerdo con S. E. el Sr. Obispo de esta diócesis, se celebrarán tres dias rogativas públicas, para implorar del cielo la divina gracia con motivo de la pertináz sequía que nos aflige.

Nosotros que tenemos obligacion de mirar por los intereses de nuestro pueblo no podemos menos de llamar la atencion de quien corresponda acerca del abandono en que se encuentra el alumbrado público.

Los vecinos del arrabal roig se quejan, y con razon, de que á las diez de la noche no se puede transitar por aquellas calles sin perjuicio de romperse la crisma.

Esperamos se pondrá á este mal, el correctivo que merece.

El Sr. Cardenal Patriarca de las Indias, por decreto fecha 10 del ac-

tual se ha servido nombrar Notarios Castrenses de esta diócesis á los Sres. D. Jose Maria Garriga Lillo, D. Antonio Turon y D. Atanasio Garcia Cubero.

Felicitemos á los interesados por tan honrosa distincion.

El martes 17 tuvo lugar el reconocimiento del puente de tablas de esta Ciudad, por el Ingeniero D. José Maria Moreno, acompañado del Teniente de Alcalde Don P. Ramon Mesples; resultando de dicho reconocimiento, estar apollilladas varias de las piezas ó serchones de que se componen los arcos, con especialidad la parte que entra en la pared, para punto de apoyo, las correderas, y en general todo el piso, al efecto parece que se está formando el presupuesto para su reparacion.

REVISTA AGRICOLA Y MERCANTIL.

Aceite.	47 á 48 rs. arroba.
Vino.	7 rs. 1½ cántar
Trigo.	17 á 17 1½ rs. barc.
Cebada	7 á 7 1½ reales id.
Habas.	14 á 15 id. id.
Cáñamo superior.	180 á 190 rs. q.
Idem corriente.	160 á 170
(Encalmados.)	
Pimiento superior	33 á 34 rs. arroba.
Idem corriente.	31 á 32 id. id.
Idem id. regular	24 25 y 26 id. id.
Idem nuevo.	33 á 34 id. id.
Idem bajo, no hay.	

CAMBIOS.

Marsella.	falta papel.
Barcelona.	1½ beneficio.
Valencia.	par.
Madrid.	1½ daño.
Murcia.	1¼ "
Cartagena.	1¼ "
Alicante.	par.

A LOS ANUNCIANTES.

Se advierte á los señores anunciantes que quieran continuar insertando sus anuncios, que desde el próximo número dejaremos de publicar todos aquellos que con anticipacion no hayan abonado su importe en esta Administracion.

SECCION DE ANUNCIOS.

LA UNION.

COMPANIA GRAL. DE SEGUROS CONTRA INCENDIOS.

Asegura por económicas primas anuales toda clase de edificios, moviliarios, mercancías y cosechas, almacenadas y al aire libre, en las poblaciones, huertas y campos.

El representante de este distrito D. José María Martínez. Bellot, 10.

El mismo agente de la Union, compra títulos amortizables de la deuda del Clero, y toda clase de papel referente al empréstito de Guerra, á los precios de la Bolsa de Madrid.

Perros.
Pasadores.
Visagras.
Sierras.
Serruchos.
Verdugos.
Azuelas.
Cepillos.
Hachas.
Gubias.
Barreras.

Tornillos.
Puntasde Paris.
Hojas de latas
Estante.
Linias.
Escofinas.
Triángulos.
Alcates.
Cerrajas.
Formones.
Roblones.

SANTO BALBUENA
2. = Hostales, = 2.

ERREROS Y DEMAS OFICIOS.

A LOS CARPINTEROS

BARBERIA DE MINGUEZ

Puerta Nueva.

POSTIZOS, añadidos, y toda clase de trabajos de peluquería.

LICOR DE BREA

CONCENTRADO Y DOSIFICADO

SEGUN LOS PROCEDIMIENTOS

DE GUYOT.

Las principales preparaciones cuya base es la **BREA DE NORUEGA** pueden obtenerse fácilmente por medio de este licor.

Con él se prepara instantáneamente una **AGUA DE BREA** claralimpida, de sabor agradable y tan recomendada por la medicina para combatir las enfermedades del pecho, los catarros pulmonares, los nerviosos, el asma, la ronquera, las afecciones catarrales de la vejiga, enfermedades de la piel, etc. etc.

Frasco 6 rs.

LABORATORIO QUIMICO

DE ALEJANDRO

Calle Mayor núm. 36,

frente á la Catedral.

CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

«EL SEGURA» SE PUBLICA CUATRO VECES AL MES.

PRECIOS:—En Orihuela. Un mes, una peseta.—Un trimestre 2 pesetas 50 céntimos.—Fuera. Un trimestre, 3 pesetas.

Anuncios y comunicados á precios convencionales.

Los pagos adelantados en letra, ó giro de fácil cobro.

Redaccion y Administracion S. Agustin 9.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE «EL SEGURA»

Se admiten encargos de todas clases, relativos al arte de imprenta, con un diez por ciento mas barato que en los demás establecimientos.

Imprenta de «EL SEGURA»