

CRONICA DE SALAMANCA.

PERIODICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

Se publica los días 1, 3, 10, 13, 20 y 23 de cada mes.
Los días 1 y 13 se reparte una REVISTA LITERARIA de 24 páginas en cuarto.

LUNES 20 DE ENERO DE 1862.

Se suscribe en la librería de D. Diego Vázquez, calle de la Rúa, núm. 13.
El precio de suscripción 12 rs. trimestre 24 semestre y 48 un año

CRONICA DE SALAMANCA.

FERRO-CARRIL DE SALAMANCA.

ARTICULO 3.º

En los artículos anteriores hemos demostrado, al menos así lo creemos, que colocada la provincia de Salamanca en la alternativa de optar por un ferrocarril que partiendo de la línea general del Norte y pasando por su capital vaya á terminar en Andalucía ó euando menos en Estremadura; ó de otro que arrancando, así mismo, del camino de hierro de Madrid á Irum y pasando por Salamanca se prolongue hasta la costa de Portugal, este último es el que mas conviene á sus intereses generales, el que mejor satisface todas las necesidades del país, y por lo tanto el que merece en absoluto la preferencia.

Después de esto hemos demostrado tambien que el ferrocarril de Estremadura es imposible, fundándonos en que la provincia de Cáceres sin cuyo concurso no puede hacerse no lo quiere, en el echo mismo de querer otro distinto, cual es el de Ajumar á Madrid, pasando por Cáceres, Trujillo y Talavera.

Y por último si no hemos demostrado que el camino de Portugal, es decir, la prolongación del nuestro en aquel Reino desde la frontera hasta la costa, es un hecho de inmediata realización, hemos aducido razones que nos parecen bastantes para convencer de que una vez construido nuestro ferrocarril, el de Portugal no tardaría en hacerse, pero como este punto es el que mas en el aire queda entre todas nuestras afirmaciones, le consagraremos todavía algunas líneas antes de proseguir nuestra tarea para que no pueda con algun fundamento, siquiera sea mas aparente que real, acusarnos de que prescindimos de lo que es tan esencial, dando indicio con esto de un propósito que alguna vez se ha atribuido á los partidarios de la línea á la frontera portuguesa, cual es, el de hacer pasar á la sombra de este proyecto otro de menos importancia.

En Portugal como en España hace ya mucho tiempo que se agita la cuestion de los caminos de hierro, y que el Gobierno, tomando la debida iniciativa, tiene sino estudios completos, por lo menos ligeros ante

proyectos de las líneas que deben constituir la red principal de sus ferros-carriles. Entre estas diferentes líneas ha merecido siempre al gobierno portugués singular predilección la que enlace con nosotros por la Beira, y tanto es así que por orden suya se han hecho por lo menos tres reconocimientos cuyo resultado ha sido demostrar la posible realización de tan importante vía y muy innumerables ventajas. Los Ingenieros que se han ocupado de estos trabajos son los Sres. Brandao, Chelmilki y otro cuyo nombre no recordamos, y todos han convenido en que el camino de hierro de la Beira es uno de los que mas influencia han de tener sobre las relaciones comerciales de ambos países, al mismo tiempo que es la facilidad de su realización como ya hemos indicado.

Y no podia menos de ser así, porque Oporto, extremo de esa línea, es uno de los puntos mas importantes de la Península y con relacion al Portugal lo que Barcelona en España. Su comercio con Inglaterra y con el Brasil es muy considerable y la posición de su puerto en el Oceano mucho mas ventajosa y menos peligrosa para la navegación que la de Bilbao á Santander situados en el Oceano cantábrico. La diferencia en los fletes es grande y los seguros menores en Oporto por las razones que acabamos de indicar.

¿Qué hay pues de extraño en que Oporto coopere á la construcción de un camino que no solo le abre los ricos mercados de nuestras Castillas sino que tambien le acerca como ninguno al centro de la Península?

Tiene además esta línea para los Portugueses un gran aliciente. Es la mas corta desde Lisboa y Oporto á Madrid y á Francia; como vamos á demostrarlo calculando aproximadamente el trayecto de las líneas portuguesas acerca de las cuales no tenemos datos exactos.

La distancia entre Lisboa y Madrid por Badajoz y Ciudad Real es:

	Kilómetros:
De Madrid á Alcazar. . .	147
De Alcazar á ciudad-Real, . .	112
De ciudad-Real á Badajoz. . .	325
De Badajoz á Lisboa. . .	242
De Lisboa á Madrid. Total. . .	824

Por Almeida Salamanca, y Arévalo será:

	Kilómetros.
De Madrid á Arévalo . . .	161
De Arévalo á Salamanca. . .	92
De Salamanca á Aldea del Obispo. . .	100
De Aldea del Obispo á Lisboa	330
Total.	685

Es decir que de Lisboa á Madrid por la línea de Arévalo hay 142 kilómetros menos que por la de Badajoz.

Tratándose de ir á Francia esta diferencia es naturalmente mucho mayor.

En efecto, supuesta construida la línea hasta Arévalo, desde este punto hasta la frontera al trayecto que habrá que recorrer será comun á ambas líneas. La diferencia, pues, que haya entre Lisboa y Arévalo pasando por Salamanca ó por Badajoz será la misma que abrá entre Lisboa y Bayona siguiendo uno ú otro camino.

De Lisboa á Arévalo por Salamanca hay:

De Lisboa a Aldea del Obispo	330
De Aldea á Salamanca. . .	100
De Salamanca á Arévalo. . .	92
Total,	522

	Kilómetros
De Lisboa á Madrid por Badajoz segun acabamos de ver. . .	824
De Madrid á Arévalo. . .	161
Total.	985

La diferencia que resulta pues á favor del trazado por Salamanca es de 985—523 =463 kilómetros, que suponiendo una velocidad media de 40 kilómetros por hora representa 10 horas mas de viaje, y admitiendo el precio de 0 rs. 30 por kilómetros para viajeros de 2.º clase dá una economía de 159 reales.

Para que esta comparación fuese completa tendríamos que examinar qué distancia mediará entre Lisboa y Madrid y Lisboa y Francia una vez construida la línea directa de Cáceres, Trujillo y Talavera acerca de la cual carecemos completamente de datos, ni sabemos que haya estudio alguno hecho que pueda servirnos de guía. De fo-

dos modos creemos poder asegurar por la simple inspeccion de la carta que no aventurará á la de Arévalo con relacion á su trayecto hasta Madrid, y que aunque fuese igual á ella, siempre con relacion á Francia tendria la nuestra en menos los 161 kilómetros que hay de Madrid á Arévalo.

No entraremos en la comparacion del trazado transversal de Cáceres bajo este punto de vista, por que ya hemos dicho que ante la negativa por parte de esa provincia de cooperar á la construccion de esta línea no podrá nunca llevarse á cabo.

Portugal tiene pues, un interés directo en la construccion de la línea internacional que empalme en Almeida y mas que en ningun punto de ese Reino. Oporto que por su posicion al norte se encuentra mas alejado de Madrid y Francia siempre que haya de seguir el camino de Badajoz. Por eso hemos dicho que podiamos contar con la sincera cooperacion que alli se ha ofrecido para la ejecucion de esta importante via.

Si por todas estas razones y las que hemos dado en nuestros anteriores artículos, la línea mas conveniente y la que asegura mayores rendimientos por su doble caracter de línea de viajeros y de mercancías, es la que cruza la provincia de Este á Oeste, veamos de qué punto de la general del Norte deberá arrancar.

Tres son los empalmes posibles y los tres son buenos: Medina, Arévalo y Avila.

Bajo el punto de vista de la conveniencia de acercarnos al centro de la Peninsula, de llevar con los menores gastos nuestros cereales al mercado de Madrid y nuestras lanas á Cataluña, el mejor empalme seria Avila; pero ofrece este trazado dificultades materiales que hacen poco probable su ejecucion. En cambio considerada la línea, como línea de viajeros que viniendo de Portugal pasen á Francia el empalmar en Avila aumenta algo el trayecto que tienen que recorrer y por tanto no es favorable.

Medina es el punto que mejor convendria si solo quisieramos acortar la distancia entre Lisboa é Irum, pero los 50 kilómetros que asi se economizan, con relacion á la línea de Arévalo, representan á lo mas un aumento de una hora entre ambos puntos, cantidad insignificante tratándose de un viaje tan largo. En cambio á su vez se aleja de Madrid en 22 kilómetros y este recargo recaerá mas sobre mercancías que sobre viajeros, encontrándose por tanto en peores condiciones.

Entre Medina y Avila el punto intermedio mas importante es Arévalo que por las condiciones del terreno en que se halla situado y por la feracidad de su término y de los que le rodean sino compite con ellos por lo menos crece diariamente en importancia y riqueza. Este punto es pues el que mejor concilia los intereses dobles de la línea de viajeros y mercancías que proponemos. Veamos ahora considerada la cuestion bajo otro aspecto las razones que abogan en favor de cada uno de estos empalmes.

Empalme en Avila. La principal ventaja que traeria el empalmar en este punto seria el acortar la distancia de Salamanca á Madrid á cuyo mercado llegarían los cerea-

les con mucho menor recargo en su transporte. Pero el tener que llevar la línea por un pais quebrado y el encontrarse Arévalo en condiciones muy semejantes á las suyas nos escusan de estendernos mas sobre la conveniencia ó inconveniencia de este empalme, tanto mas cuanto que por estas mismas razones nadie ha intentado el llevar á cabo este estudio y que nosotros solo queremos considerar la cuestion en el terreno puramente práctico.

Nos limitaremos pues, á la comparacion entre Medina y Arévalo.

Empalme en Medina. Tres son las principales razones alegadas por los defensores de la línea de Salamanca á Medina. 1.^a que acerca á Salamanca á los puertos del Norte. 2.^a que será mas barata su construccion. 3.^a que atraviesa la Armuña.

La primera razon deja de serlo desde que pueda probarse que no está en los intereses de la provincia el buscar para esportar sus trigos los puertos de Santander y Bilbao teniendo mas inmediato otro tan ventajoso como lo es Oporto.

Hemos demostrado ya antes que construidas las líneas ferreas, hoy en proyecto, la fanega de trigo llegará á Oporto con una economia de 2 rs. 20, poniéndonos en el caso mas desfavorable, es decir, suponiendo que el punto de partida de los granos fuese Salamanca. Dijimos tambien que para los partidos de Ledesma, Vitigudino y Ciudad-Rodrigo esta economia seria mas considerable; y tanto es así que si limitamos la comparacion á Ciudad-Rodrigo tendremos que desde este punto á Oporto habrá un desarrollo de ferro-carril de unos 205 kilómetros distribuidos del modo siguiente:

	Kilómetros
Desde la estacion mas próxima á Ciudad-Rodrigo hasta Almeida.	45
De Almeida á Vico.	100
De Vico á Oporto.	90
Total.	205

De ciudad Rodrigo á Santander habra:

	Kilómetros.
De la estacion mas próxima á Ciudad-Rodrigo hasta Salamanca.	85
De Salamanca á Medina.	78
De Medina á Santander (segun hemos visto, artículo 2. ^o).	310
Total.	473

Luego la diferencia entre ambos trayectos será de. . . 268

Suponiendo iguales tarifas y de 0,025 por fanega y kilómetros resultará que el porte de la fanega de trigo será:

De ciudad-Rodrigo á Santander.	11 rs. 82
De id. id. id á Oporto.	5 12

Diferencia Rs. 6 70

Luego la economia que se obtiene en el transporte es de 6 rs. 70. No se nos diga que carece de exactitud el supuesto de que las tarifas sean iguales, pues por difícil que sea la construccion de la línea portuguesa no lo será nunca tanto como la del ferro-carril de Isabel 2.^a que tiene que atravesar desde Barcena á Reinosa las elevadas cumbres de la cordillera cantábrica.

En cuanto á la ganaderia que constituye otra parte importante de la riqueza de la provincia de Salamanca, es indudable que se hallaria considerablemente gravada al tener que recorrer la línea hasta Medina para buscar su salida hácia Madrid y las provincias del medio dia. No tiene pues sólido fundamento la 1.^a razon que alegan los defensores del empalme en Medina. Menos errónea es la 2.^a si bien de muy escasa importancia.

No negaremos que la construccion de la línea de Arévalo cueste mas puesto que tiene mas kilómetros de longitud, pero tampoco se nos negará que al empalmar en Medina en el ángulo formado por la línea del Norte y la de Zamora, atravesando una gran zona servida por ambas, serán improductivos sus últimos 20 kilómetros ó sino lo son será en perjuicio de la línea zamorana.

De aqui ha de resultar un recargo de los demas kilómetros ó sean menos rendimientos por kilómetros. Finalmente, que atraviese la Armuña es el tercer argumento con que se pretende demostrar la superioridad del empalme en Medina; pero no es este mas sólido que los otros dos, puesto que la de Arévalo tiene una estacion en Babila-fuente y pasa inmediata á Aldearrubia y S. Morales, es decir, que la cuestion seria de si favoreciendo en general á toda la Armuña uno y otro camino, se ha de dar la preferencia unos ú otros pueblos cosa en verdad de la que ni debe hacerse mencion, cuando todos son igualmente ricos.

(Se concluirá).

Los cedros mas viejos del Libano, cuyo número asciende en el dia tan solo á ocho, tendrán aproximadamente una edad de 800 años. Los cipreses de Motzuma en Méjico, los cuales pertenecian probablemente á un jardin de aquel (1520), tenían ya en 1832 una circunferencia de 34 á 56 pies, ascendiendo su edad, segun dice Dacandolle, de 4 á 6,000 años: de aqui que pueden ser considerados como los árboles mas viejos de la tierra. Tambien en Constantinopla existia (1835) en el valle de Bujukdereh un plátano hueco de 90 pies de alto y 50 de circunferencia, y al decir del mismo Dacandolle contaba 4,000 años.

En 1861 se ha concedido la gran cruz de Carlos III á los Sres. D. Francisco Santa Cruz y D. Pedro Gomez de Laserna. Los generales Quesada, Turon, Ustariz, Orozco Rubin, Lemery y el brigadier duque de Gor, la han recibido igualmente como recompensa de sus servicios en Africa.

Por las negociaciones de tratados la han recibido los ministros de Negocios extranjeros de Francia y alguna otra potencia de Europa, y Mr. Barcot en Madrid. Fuera de

estas grandes cruces, apenas se ha concedido ninguna de Carlos III en el transcurso del último año.

Segun la *Guia* del año actual que se ha publicado y repartido ya, entre las banderas de Maria Luisa que S. M. ha concedido en 1861, se cuentan la de la señora doña Encarnacion O'Lawlor esposa del señor D. Manuel Bermudez de Casiro, la de la señora doña Maria del Pilar Zavala y Guzman, hoy marquesa de Torreblanca, y la de la Señora de Tacon.

Una esposa preguntaba al médico:—¿Qué tiene mi marido?—Una *gastro enteritis*.

—Pero señor, ¿de donde le han traído ese gato enterito?

De los datos estadísticos correspondientes al ramo de minería, que ha publicado en su Memoria la dirección de agricultura, industria y comercio, resulta: que en 1860 había 1,988 minas en productos que abarcaban 220.589,352 metros cuadrados de superficie dentro de sus demarcaciones, y produjeron las materias y cantidades siguientes: hierro 1.755,029 quintales métricos; plomo 5.168,189; plata 42,500, solamente del distrito de Huelga de la Encina, si bien los plomos y hierros de otros distritos son también argentíferos; cobre 1.460,054; estaño 68; cinc 1.088,022; azogue 80,432, casi todo de la provincia de Oviedo; cobalto 35, de la provincia de Castellon; antimonio 600, de la de Zamora; manganeso 288,628; sal comun 638; sosa 175,573; azufre 230,450, de Murcia exclusivamente; hulla 3.217,734. en su parte más considerable procedente de los abundantes criaderos de Asturias, a cuyo distrito siguió en importancia el de Pajares; lignito 175,300; asfalto 628; y por último, 1,509 de turba explotada en la provincia de Guadalajara.

Para formar una idea acerca del desarrollo de la industria algodonera en Inglaterra, basta fijar la mirada en las cifras de la elaboración del algodón en Lancashire. Hace cinco años el consumo de este material en rama ascendió a 826 millones de libras. Calculando el desperdicio al hilarle en 1 3/4 de onza por libra, resulta una producción de hilado de 735.656,250 libras. De esta cantidad fueron esportados en hilos 168 1/2 millones, en artículos fabricados del peso del hilo 396 millones, y el consumo en Inglaterra mismo, 171 millones. Contando como precio medio 8 den. por libra, sube el valor del material en rama a 26 1/2 millones de libras esterlinas. El valor declarado a que subió la esportación en hilos, componía la suma de 9 1/2 millones, de 29 1/9 millones el respectivo al género fabricado y de 17 1/4 millones, en fin, el del consumo dentro del país.

El valor productivo total ascendió, por consiguiente, a 56 1/2 millones, y despues de deducido el precio del material en rama de 26 1/2 millones, resta para gastos de combustible, máquinas, materias de tinte, blanqueo é impresión, réditos del capital,

jornales, etc., la cantidad de 50 millones de libras esterlinas. De las apreciaciones consignadas por Ellison despréndese que el capital invertido ó destinado á la industria algodonera, asciende próximamente á 55 1/2 millones de libras esterlinas. En los establecimientos de filatura y de tejido en Inglaterra ocupanse unas 400,000 personas, cuyos salarios componen al año la suma de 10 millones de libras esterlinas. Además hay todavía para unas 300,000 personas trabajo tal como en el ramo de tintorería, blanqueo, impresión, empaque, etc., y finalmente, ejerce la industria en cuestion una influencia indirecta sobre otras industrias, como constructor de máquinas, minería, navegación, caminos de hierro, etc.; de manera que la cifra total de las personas que directa ó indirectamente se ocupan, sube á 4 millones.

Por el resumen rectificado con arreglo á los proyectos de carreteras estudiados, puestos en ejecución y terminados en fin de 1860, segun el plan general aprobado por el ministerio de Fomento, el total de kilómetros a que estas ascendian son 33,281.32, distribuidos del modo siguiente: 13,352.90 de primer orden, 9,966.92 de segundo y 9,961.50 de tercero. Las construidas representaban las siguientes cifras: 9,097.40 de las de segundo y 629 de las de tercero. El precio medio de construcción de cada kilómetro para las primeras, fue el de 6,000 duros, 4,500 para el de las segundas y 3,000 para las últimas.

La estadística comparativa de carreteras de primer orden construidas en los últimos cuatro años arroja los siguientes datos. En 1857 se terminaron 230 kilómetros; 303 en 1858; 493 en 1859, y 633 en 1860. Se vé, pues, que en tan corto espacio se ha triplicado casi el desarrollo dado de estas vías de comunicacion.

Calculase que siguiendo el impulso últimamente dado á la construcción de carreteras, y contando por supuesto con paz y con los recursos necesarios, que no podrán faltar continuando el país en el estado próspero y bonancible en que se encuentra, y contribuyendo las provincias con la parte que les corresponde, el plan general de carreteras formado por el gobierno, ó sean los 20 ó 21,000 kilómetros que deben construirse todavía, podrán quedar terminados en un plazo de diez a doce años. Como para esa época deben hallarse también concluidas todas las líneas de ferro-carriles, España contará entonces un sistema completo y bien ordenado de comunicaciones que le permita desarrollar en grande escala sus considerables elementos de riqueza y prosperidad.

En 17 de Enero de 1862 han sido nombrados los maestros que a continuación se expresan.

con 2000. rs.

D. Antonio Alvarez Lopez, Cernadilla. D. Gregorio Centeno Coderal, Ferreras de Arriba.

con 1000 rs.

D. Manuel Perez, Riomanzanas. D. Andrés Perez, Valer.

con 2000. rs.

D. José Rodriguez Rodriguez, Bercianos, de Aliste. D. Isidro Calvo, Gallegos del Rio. D. Estanislao de S. Gregorio, Muga de Alba. D. Agustín Fernz. Villalba, Olmillos de Castro. D. Victoriano Guillermo, Palazueto de las Cuevas, D. Francisco Martin, Rabano de Aliste. D. Victor Rodriguez, S. Cristóbal de Aliste. D. Manuel Garcia, Santa Maria de Valverde.

con 1500. rs.

D. Miguel Baquero, Arcillera. D. Manuel Turiel, S. Blas. D. Francisco Crespo, Tolilla.

D. Felipe Fernandez, maestro de Mote-ruelas de la Carballada, fué trasladado á Torre del Valle, con 2000 rs.

El jueves á la siete de la noche hubimos de presenciar una desgracia en la Plaza Mayor. Iban á recoger las balijas en la Administración de correos á todo escape dos conductores, y uno de ellos al llegar á la plaza se separó del otro y en lugar de entrar por el arco del toril atravesó los portales pasando por otro arco inmediato, punto al cual atropelló á una muger causandola el susto que es consiguiente y pisándola la caballería, en que iba montado el bárbaro conductor. Ya otras ocasiones hemos llamado la atención de la autoridad sobre estos abusos, y tiempo es ya de que se les ponga remedio.

La Salmantina. En nuestro número, anterior nos olvidamos de dar cuenta á nuestros lectores de la función que *La Salmantina*, sociedad de Recreo y Enseñanzas, puso en escena la noche del 12 del corriente. Se compuso del aplaudido drama del Señor Escrich, titulado *La mala Semilla*, y de la canción española la denominada *Las ventas de Cárdenas*. En el drama, la seccion activa dió una prueba mas de su mérito escénico, teniendo nosotros el gusto de ver al Sr. Giron á mayor altura que la primera vez que se puso en escena esta producción, *En las ventas de Cárdenas*, aplaudimos una vez mas la desenvoltura y gracejo del Sr. Chalon, que las repitió á instancia del público entero entusiasmado de verlo de nuevo en la escena. Se confirma la noticia de que muy pronto veremos en este Liceo, *el Juramento*. Los ensayos estan ya muy adelantados. No dudamos en asegurar un buen éxito, gracias al infatigable celo de los socios activos. También tenemos entendido que se proyectan algunas reformas en el salon de funciones y escenario.

Hemos tenido el gusto de ver el Reglamento de las Academias de música de la Escuela de N. y B. A. de S. Eloy, aprobado por la Junta de Gobierno el dia 18 del pa-

do Diciembre. Para el día 18 del presente estaba anunciada la primera Academia.

El Gobierno de la provincia de Zamora al acusar el recibo de los 1500 rs. y medalla de honor destinados por los alumnos de esta Universidad al valiente de aquella provincia que mas se distinguiese en la Guerra de Africa, tiene la mayor satisfaccion en participarlo para conocimiento de los citados alumnos ofreciendo dar cuenta del nombre del que sea acreedor á dicho donativo.

Hemos oido que el Teatro de esta Ciudad ha sido rematado en 13.500 rs. para los bailes de Máscaras, que han de celebrarse durante la temporada de este año: teniendo lugar el primero el Domingo 26 del corriente: esperando no desmerecer en lo mas minimo á los celebrados en años anteriores á jugar por los preparativos que la empresa está haciendo al efecto.

Tenemos una verdadera complacencia y especial satisfaccion al anunciar á nuestros suscriptores, que en el presupuesto provincial para el año 1862 se halla consignada la cantidad de 20.000 rs. para el establecimiento de una Cátedra de Agricultura teórico-practico en esta Ciudad; de suerte que en el curso próximo venidero se abrirá esta enseñanza en el Instituto agregado á esta Universidad. No podemos menos de elogiar el celo del ilustrado Sr. Rector, de todas nuestras autoridades y de cuantas personas hayan contribuido al planteamiento de esta Cátedra, cuya necesidad se hacia ya sentir hace mucho tiempo y que tantas mejoras está llamada á producir en nuestra Provincia, segun distintas veces tenemos manifestado.

En las últimas Pascuas acaba de hacerse en Roma un empadronamiento, del cual resulta que la poblacion ha tenido en un año el aumento de 10,500 almas, elevándose el número actual de sus habitantes á 194.587.

El número de vecinos se eleva á 40,000; y ademas hay 40 Obispos, 1,385 sacerdotes, 2,474 religiosos, 1,657 seminaristas y colegiales, 2,052 religiosas y 2,613 pensionistas en los conventos y orfelinatos.

Desde la Pascua de 1860 á la de 1861 se han celebrado 1,270 matrimonios y 5,374 bautizos, y han ocurrido 5,013 defunciones. El número de varones, comprendidas todas las edades, sobrepuja al de hembras en 11,300: los menores de catorce años suman la cifra de 29,093; los célibes de mas de catorce años de edad, suman 31,936. Varones casados hay 39.285, y viudos 4,332.

Las congregaciones de religiosos, que ascienden á 55, y que reúnen el número de religiosos arriba expresado, se dividen: en Basílios, uno; Benedictinos, 21; Camaldulenses, 20; Cartujos, 17; Monjes de Vallembreuso, 8; Cisternienses, 39; Olivetanos, 7; Silvestrinos, 15; Rutenienses, uno; Antoninos, 15, y Armenios uno. Las órdenes mendicantes tienen: 172 Dominicos; 212 menores de la Observancia; 136 Reformados; 41 Alcantarinos; 89 Conventuales; 196 Capuchinos; 23 Carmelitas de la antigua obser-

vancia; 79 Carmelitas descalzos; 56 Servitas; 5 de la Merced; 70 Trinitarios; 36 Minimos; 21 Gerónimos, y 29 Penitentes.

Canónigos y sacerdotes regulares hay: 27 Canónigos de San Juan de Letran; 14 Teatinos; 28 Bernabitas; 52 Somascos; 289 Jesuitas; 20 clérigos regulares menores; 48 Hospitalarios; 19 Padres de la Madre de Dios; 48 Escolapios, y 40 religiosos de San Juan de Dios.

Congregaciones de sacerdotes y Hermanos existen: 23 del oratorio de San Felipe; 5 del oratorio de San Gerónimo de la Caridad; 35 Doctrinarios; 5 sacerdotes de la Congregacion de Obras Pias; 71 Lazaristas; 87 Pasionistas; 51 Redentoristas; 16 Rorminianos; 15 Misioneros de la Preciosa Sangre; 21 sacerdotes de la Sociedad de Misioneros; 5 miembros de la Congregacion de Santisimos Corazones; 14 de la Santa Cruz; 13 religiosos de la Resurreccion; 56 Hermanos de las Escuelas cristianas, y 50 Hermanos de la Misericordia. Total: 2,474 religiosos.

En 1852 el número de seminaristas y colegiales que habia en Roma era de 506; en 1,861 ascienden, como dejamos dicho, á 1,657, de los cuales en el Seminario romano hay 79, en el Seminario Pio 66; en el Seminario del Vaticano 42; colegio de la Propaganda 105; colegio germánico húngaro 49; colegio inglés 24; colegio escocés 11; colegio irlandés 40; colegio griego 11; colegio belga 6; Seminario francés 54; Seminario americano del Norte 42; Seminario americano del Sur 45, pension de Benedictinos de San Vicente de Paul 24; Academia eclesiástica 14; y en los Hermanos de las Escuelas cristianas de Francia 40.

Roma posee 72 conventos de religiosas, de los cuales solo las de 40 tienen votos solemnes. Hay cuatro monasterios de Benedictinas, y de ellos uno pertenece á la congregacion de Camaldulenses y otro á la de Cisternienses. De Claras hay 9 conventos, 3 de Dominicas y 6 de Carmelitas. En otros muchos se profesa la regla de San Agustin. De Damas del Sagrado Corazon hay tres casas que suman 138 religiosas. Las del Buen Pastor ascienden á 72. Congregaciones de Hermanas, á quienes no obliga la clausura, hay 21, bajo las advocaciones de Hermanas de la Misericordia, de Santa Dorothea, Escolapias, Hermanas de la Preciosa Sangre, de la Caridad, Hijas de San Vicente de Paul, Hermanas de San José, idem, de la Compasion, Hijas del Sagrado Corazon, Hermanas de la Providencia, de San José de Cluny y de la Cruz, y por último, Hijas de Maria.

El número de militares de todas las clases residentes en Roma al hacer este empadronamiento era de 5,746.

Ademas residian en Roma en aquella ocasion 284 infieles, herejes ó cismáticos, y 4,226 judios.

Yo el gacetillero—de mente sutil—que en lo presente—y en lo por venir—pues que diz que agrado,—pecador de mí:—si mando las calles—barrer por hai:—zagalejas bellas—atentas oid,—escuchad los soñes—de mi tamboril.—Erase que se era,

—yo no sé porqué,—la ciudad del Tórmes—la flor del zurguén.—Erase que se era—yo no sé porqué—me quedé dormido—me dormi y soñé,—¡Ay madre y que sueño—que sueño fué aquel—mariposa en alas—y en el rosider!—Era cual mi musa—alegre y cortés;—ved si era galante,—ved lo que soñé:—Yo vi á Salamanca—mas limpia que el sol,—perdóneme el astro—la comparacion.—Barridas las calles—sin aquel atroz,—lodo do mil veces—mi pie se atascó—de noche la plazas—con tanto farol,—aun mas que en los dias—de revolucion;—dias en que mandan—no quede balcon—sin su luminaria,—porque asi es mejor.—¡Qué gás y que asfalto!—Y aun mas que el charol—despidiendo todo—vivo resplandor.—Ni habia gallinas,—ni aquel gruñidor,—de quien es preciso—hablar con perdon.—Ni á la inculta puerta—del toril ferroz—tanto pebetero—de homicida olor.—Ni las fregatrices—desde el mirador—lanzaban al suelo—turbio chaparron.—Y habia (sin duda—te pasmas. lector)—paseos con fuentes,—y ¡oh prodigios, oh!—las fuentes tenian—raudal bullidor—calles los paseos—y árboles y flor.—Vi la acera libre—de cuadrupedós,—mal lo he acentuado—corregidlo vos.—Las tiendas tenian—muestras sin la atroz—ruda ortografia—que causa temblor—sin Burras de leche—Botas de charol—ni otros comestibles,—como cal, carbon.—Ni aquellos Divanes (de raro primor) para señoritas—de ébano y charol.—Pero esto vá largo—Se continuará,—que el gacetillero—soñando aun está.

Estando trabajando el sábado 18 por la tarde dos albañiles en el callejón cerrado junta á S. Martin, se aruinó un terraplen que pillando á los dos infelices causó á ambos algunas heridas de poca gravedad y al otro una de consideracion en la cabeza.

El 26 del corriente se celebrará en la capilla pontificia de esta Universidad á las diez y media de la mañana con la solemnidad la fiesta al Beato Juan de Rivera, predicando el presbitero D. Juan Vinader.

No ha habido alteracion en el mercado de Valladolid. Sigue siendo muy escasa la entrada de trigos y el precio de la fanega de 94 libras de 48 reales.

Cebada: á 59 rs fanega.

Harina: 18 reales arroba.

—El Secretario de la Redaccion,

MANUEL HERRERO,

EDITOR RESPONSABLE, Juan Aguilera.

ANUNCIOS.

VENTA DE UN PIANO.

Se vende muy arreglado, un piano inglés, de caoba y teclado de marfil. de seis octavas, de la célebre fábrica de Bfodarf. Dará razon Angel M. Gomez, afinador de pianos, calle de Bermejeros (Parra) número 14.

Imp. de Diego Vazquez, c. de la Rua, n. 15