

# EL FERRO-CARRIL.

PERIÓDICO DE INTERESES DE LA PROVINCIA.

Director:—D. Aurelio Benito.

Precio:—Por un trimestre, 1 peseta 50 cénts. Administración, calle de los Amantes, 10, entresuelo.

## EXPLOTACIÓN DEL FERRO-CARRIL DE TERUEL Á CALATAYUD.

Uno de los problemas que al tratarse de la construcción de un camino de hierro conviene estudiar tan discreta como detenidamente, es el que se refiere á los rendimientos probables de él relacionados con los gastos de su explotación.

Forman los elementos del tráfico, tanto el conjunto de viajeros que utilizan la vía para trasladarse de un punto á otro, como la cantidad de mercancías que por ella se trasportan; y constituyen los gastos de explotación, las diversas sumas invertidas anualmente en la conservación y reparación del camino, movimiento, tracción, administración y dirección.

Pues bien: la ecuación llamada á resolver concretamente el problema mercantil ó industrial inherente al establecimiento de un ferro-carril, ha de comprender todos esos diversos factores que acabamos de apuntar; y además, los concernientes á los intereses que debe percibir periódicamente el capital invertido en la empresa, para recompensar su empleo, con el aditamento de las sumas destinadas á la amortización, en el plazo de 90 á 100 años, de dicho capital.

La cuestión, como se ve, es en extremo compleja, y por eso mismo, ni nuestras condiciones intelectuales nos permiten seguirla paso á paso, ni en estos momentos, aún cuando intentáramos acometer semejante trabajo, contamos con noticias claras y fehacientes expresando, referentemente á la zona á la cual afecta la línea de Calatayud á Teruel, que es el caso que nos proponemos examinar, la entidad real que mide el flujo y reflujo de mercancías que constituye el comercio propio de la indicada comarca.

Huyendo de optimismos y apasionamientos que, despues de todo, solo sirven para presentar los hechos fuera de la armónica razón de sus condiciones peculiares, veamos si hay algún motivo que siquiera sirva de excusa á la insistente intuición con que muchos admiten la posibilidad de explotar en condiciones aceptables el referido ferro-carril de Ca-

latayud á Teruel, ó si por el contrario, el sostenimiento de dicha vía solo puede conseguirse mediante esfuerzos colosales, y superando dificultades sin cuento, que en último término, acarrearían la ruina de los accionistas.

Tomando enseñanza y fundamento de los datos estadísticos que arrojan las memorias presentadas en las Juntas generales de accionistas por diversas Sociedades de ferro-carriles españoles, viene á deducirse que los resultados obtenidos en el año 1883 á 1884 son como siguen:

Compañías	Producto por kilómetro explotado.
Madrid, Alicante y Zaragoza.	25.548 pesetas.
Norte de España.	55.415 »
Andaluzes.	45.725 »
Asturias, Galicia y León.	10.077 »
Madrid, Cáceres y Portugal.	9.569 »
Almansa, Valencia y Tarragona.	24.619 »
Barcelona, Tarragona y Francia.	59.450 »
Mallorca (vía estrecha).	8.251 »

De suerte que si aceptamos como tipo de utilidad kilométrica y anual, el término medio resultante de las precedentes cifras, se desprende que siendo éste igual á 20,531, los beneficios que reportará la explotación del ferro-carril de Calatayud á Teruel, cuyo trayecto mide, en números redondos, 130 kilómetros, asciende á 2.664.030 pesetas.

¿Cabe hoy día dar asentimiento á semejante resultado? Desde luego contestamos que no, si nos fijamos en el estado presente de la industria de ésta provincia y en los enlaces con que al comienzo de su construcción contará el expresado camino; pero como antítesis de las declaraciones que acabamos de hacer, admitimos también que ese tráfico no es excesivo aplicándolo al momento en que se prolongue aquel para ir en busca de la costa del Mediterráneo, hecho que, dígame lo que se quiera en contrario, se realizará positivamente; pues como decía Fenelón «no es posible interrumpir su marcha natural al comercio, so pena de que se agote como las fuentes cuando se las quiere cambiar de curso,» y lo cierto es que el camino de paso obligado para la importación y exportación recíproca de mercancías entre los pueblos asentados en la cuenca del Duero, del Jalón y del Giloca y las provincias de

Valencia, Alicante, Albacete, Murcia y Andaluzas, es el proyectado ferro-carril de Teruel á Calatayud, sin que quepa reemplazarlo por otro.

En efecto: el recorrido para los productos que rriben á Valencia ó partan de esa población, mide para llegar á Calatayud, punto de empalme de la vía de Valladolid, los siguientes kilómetros:

*Línea de Valencia, Sagunto, Teruel á Calatayud.*

Valencia á Sagunto.	29 kilós.
Sagunto á Teruel.	144 »
Teruel á Calatayud.	130 »
Total.	303 »

*Línea de Valencia, Landete, Teruel á Calatayud.*

Valencia á Landete.	140 »
Landete á Teruel.	70 »
Teruel á Calatayud.	130 »
Total.	340 »

*Línea de Valencia, San Carlos, Valdezafan, Zaragoza á Calatayud.*

Valencia á Ulldecona.	163 »
Ulldecona á Valdezafan.	160 »
Valdezafan á Zaragoza.	70 »
Zaragoza á Calatayud.	97 »
Total.	490 »

*Línea de Valencia, Tarragona, Lérida, Zaragoza, a Calatayud*

Valencia á Tarragona.	275 »
Tarragona á Lérida.	83 »
Lérida á Zaragoza.	183 »
Zaragoza á Calatayud.	97 »
Total.	638 »

*Línea de Valencia á Madrid y Madrid á Calatayud.*

Valencia á Madrid.	489 »
Madrid á Calatayud.	245 »
Total.	734 »

Dedúcese, pues, de lo expuesto, lo mismo que ántes afirmábamos, es decir, que el ferro-carril hácia el cual convergen nuestros razonamientos, cuenta para alimentar su movimiento con un recorrido que le libra de toda competencia por parte de otras líneas; así como para mantener á gran altura el

tráfico suyo dispone en cada uno de sus dos extremos de productos que no son similares.

Entrarán á componer el transporte calculado para la vía de Teruel á Calatayud, las mercancías que citamos á continuación: aceite vegetal y mineral, vinos, aguardientes, licores y espíritus, alpargatas y calzado, arroz, jabón, pescado fresco y salado, azúcar y efectos coloniales, cáñamo y esparto, maderas, leñas y carbon vegetal, minerales, cereales y harinas, conservas y pastas, cueros, curtidos y pieles, drogas, productos químicos y materias tintóreas, naranjas, limones y otras frutas frescas y secas, abonos, hortalizas, tejidos, lanas y algodón, loza, cristal y vidrio, maderas, yeso, tejas, ladrillos y otros materiales de construcción, patatas, sal, papel, ganados, hierro y trapos.

Elijase el producto que se conceptúe de más insignificante importancia para el tráfico, aplíquese su exportación ó importación á todos y cada uno de los numerosos pueblos afectos al trazado á que venimos refiriéndonos ó á las vías que con él empalmarán, y podrá formarse un concepto aproximado de las condiciones de bondad que el referido camino reúne.

De otro modo podemos también proceder para averiguarlo: haciendo aplicación, con objeto de calcular el tráfico probable de la línea, del método recomendado por el ingeniero francés, Mr. Jules Michel, ya que ese procedimiento se halla enteramente de acuerdo con los resultados que, *á posteriori*, se han obtenido de las estadísticas del movimiento correspondientes á varias líneas.

Dice dicho Sr.: «En toda region agrícola, la población es proporcionada á las necesidades del cultivo y éste cultivo origina los productos de la exportación; por esa causa la cifra media de las exportaciones anuales guarda relación con el número de los habitantes. La proporción varía con la naturaleza del cultivo. Si se considera una región vinícola, por ejemplo, los departamentos de los Pirineos-Orientales, del An-de, Herault y Gard, no existirá entre el tonelaje de exportación y el número de habitantes la misma proporción que en una comarca en la cual se cultiven exclusivamente cereales y forrajes, como el Beauce, la Brie ó el Alto Languedoc; pero en regiones de cultivo análogo, la cifra media del movimiento de exportación encontrada para la una podrá servir de tipo para la otra. Así, la Brie, región de cereales y forrajes, da por término medio para cada estación *dos toneladas de mercancías como transporte anual por habitante*, y la misma proporción se encuentra en las estaciones del camino de hierro del Oeste, entre Versalles y Rennes, y en las del Mediodía, entre Agen y Carcassonne.»

«Las estaciones del Bajo Languedoc

arrojan una cifra de *tres á tres toneladas y media por habitante*, encontrándose sensiblemente la misma proporción en la Baja Borgoña y en las orillas del Ródano.

El número de viajeros no varía con el cultivo, y salvo ligeras diferencias las estadísticas acusan una media de seis viajeros por habitante.»

Por lo que respecta á nuestra nación resulta que los ferro-carriles Andaluces, Norte de España y en la línea de Almansa, Valencia y Tarragona la cantidad de mercancías transportadas por habitante de los que residen en las estaciones afectas al camino, iguala á los tipos admitidos por Mr. Michel, toda vez que, por ejemplo, en la última de las citadas líneas midió el transporte, en el año 1883 á 1884, 542.839 toneladas de diversos productos, arrastrando además 520.021 cabezas de ganado, lo cual equivale á lo mismo que dejamos espresado.

En el ferro-carril de Palma de Mallorca á Manacor, vía estrecha y completamente aislada, se transportaron en el mismo año 75.164 toneladas, es decir, cerca de dos por habitante de los pueblos que tienen estación.

El número de personas que viajaron en ambas líneas asciende á:

Ferro-carril de Almansa á Valencia y Tarragona, 2.076.499.

Ferro-carril de Mallorca, 318.505.

De suerte que tanto por el tonelaje remolcado, como por los viajeros transportados, encontramos comprobados dentro de España y en términos generales, los tipos admitidos por el referido ingeniero.

Huyendo del uso de espresiones matemáticas para poner más claramente de manifiesto la tesis sostenida y comprobada por dicho Sr., nosotros supondremos que el ferro-carril de Teruel á Calatayud afecta solamente á 80.000 habitantes, distribuidos por los diferentes pueblos y estaciones que le corresponden, admitiendo á la par que toda esa población se halla concentrada para que haya compensación, en el centro de la línea, esto es, á 65 kilómetros de los extremos de ella.

*Se continuará.*

Aunque tenemos la seguridad de que *El Aragonés* nuestro querido compañero ha de arrojarnos venablos cuando lea en nuestro periódico lo que de su patrono escribe *La Comarca*, no podemos menos de transcribir el siguiente artículo que no tiene ningun desperdicio.

Nos gusta tanto lo espuesto por *La Comarca* y abundamos de tal manera en sus ideas respecto al particular que no hemos dudado en retirar la contestación que teníamos preparada para *El Aragonés* y que publicaremos en el número siguiente.

## EL CUNERISMO.

«Ante la incalificable actitud observada por el diputado á Cortes, de Teruel Sr. Rodriguez del Rey, en el asunto del ferro-carril que debe unirnos á aquella olvidada ciudad, los pueblos en cuyo interés consagramos nuestras incesantes tareas, están en la obligación de recordar semejante hecho, para no incurrir en el gravísimo error de conceder sus sufragios al primer advenizo que se les presente.»

El diputado que aludimos, habia ofrecido ya en otra legislatura, patente muestra de su volubilidad y aun más todavía de tener en poco el mandato de sus electores, pasándose con armas y bagajes, del partido fusionista, que entonces le apoyara, al conservador en que hoy milita; y ésta circunstancia debiera haber bastado para que ni Teruel ni sus pueblos, volvieran á honrar con su confianza al Sr. Rodriguez del Rey.

Tanto más, cuanto que éste, ni por su talento ni por sus cualidades oratorias podia ni debia ser considerado sino como una mediocridad, y no es esa clase de hombres la que reviste influencia para conseguir en favor de los distritos que representan aquéllo de que legítimamente precisan.

Tal carencia de dotes, puede sustituirse, sin embargo, por la circunstancia, que siempre debiera ser atendible, de que el diputado fuese natural de la comarca donde resultase elegido, con lo que no se daría, de seguro, el caso de que votase ningún proyecto contrario á sus propios intereses.

De otro modo, es decir; continuando los distritos, como muchos de ellos continúan, siendo representados por personas extrañas á los mismos, sin arraigo en éstos ó sin que pueda considerárseles verdaderas eminencias, el cunerismo será perjudicial á los pueblos que lo alimenten, y he aquí lo que deseamos se evite á todo trance.

Hubiérase conseguido tal resultado en Teruel, máxime cuando en aquélla provincia no faltan hombres que por su ilustración la honran, y tiempo hacia que la división de las líneas de ésta á la referida localidad y á Sagunto, habriase efectuado, como ahora, hallándose ya acaso, muy adelantada, por lo ménos, la construcción de la primera de dichas vías ó sea la que ha de comunicarnos con la turolense tierra.

Que las lecciones de la experiencia sirvan de enseñanza á la ciudad de los amantes, naturalmente hermana de la nuestra y el cunerismo será allí, en lo sucesivo, *letra muerta*.

Mucho ganariamos todos con que así sucediese.»

Por nuestra parte y suponiendo que lo mismo pensarán nuestros numerosos amigos, aseguramos á *La Comarca* que Rodriguez y Rey no volverá á ser Diputado por Teruel.

## NOTICIAS.

Nuestro querido amigo el Médico de Sta Eulalia D. José Garces, ha llevado acabo un acto de abnegación y caridad que pudiera traerle graves consecuencias.

Segun las noticias que hemos recibido, el dia 28 del pasado, al hacer su visita ordinaria y al pasar por casa de D. Manuel Mora, se encontró con un amigo, el cual le dijo que iba á mandar abrir la puerta porque, aprovechando el Manuel la ocasion de estar su familia en misa, se habia cerrado por dentro.

Una vez abierta, entraron y, ya en la cocina, oyeron un rumor parecido al estertor de la agonía; en uno de los ángulos de la misma estaba el pozo y de su fondo salia el qu-jido.

Entonces el Sr. Garces, sin discurrir ni pensar mas, se arrojó al pozo, apoyándose con las espaldas, manos y pies hasta el fondo; pudiendo, despues de heróicos esfuerzos, tomar en sus brazos al desgraciado Manuel que aun respiraba, prodigándole los auxilios que le sugirió su imaginación en tan angustioso trance, lo aseguró bien por medio de sogas y, despues de muchos apuros, salieron fuera; á los pocos momentos dejó de existir el Manuel, y el Sr. Garces fué llevado á su casa teniendo que guardar cama, víctima de el enfriamiento y de la emoción que sufrió.

Felicitamos por este rasgo de humanidad al Sr. Garces, sintiendo de veras que su abnegación no fuera bastante á salvar la vida del desgraciado suicida.

La Comisión exploradora y de propaganda nombrada por la Junta gestora de esta Capital, saldrá el dia 11 del actual á empezar la correría por los pueblos de la línea, yendo directamente á Daroca, donde en unión de las comisiones de Calatayud y Daroca, conferenciarán y acordarán lo más útil para que el proyecto del ferro-carril llegue á feliz término.

El dia 30 del pasado mes se puso á discusión en el Congreso el dictámen de la comisión autorizando al gobierno para conceder la rehabilitación en sus derechos á la compañía que subastó las obras del ferro-carril de Val de Zafan á San Carlos de la Rápita.

Consumió el primer turno en contra el Sr. Solsona, y al ocuparse de tan vitalísimo asunto para la región aragonesa, hizo una exposición de la situación desgraciada en que se encuentran las comarcas aragonesas por lo que se refiere á las vías de comunicación.

En tésis general impugnó todo género de plazos y prórogas concedidos á las empresas de ferro-carriles y advirtió al Gobierno que, al concederse, abandonaba la tutela que corresponde al Estado en el desarrollo de los intereses públicos.

Elocuentemente hizo un llamamiento á las Córtes para que reflexionasen sobre los riesgos de conceder aquellas pró-

rogas, casi siempre obtenidas con perjuicio de las comarcas interesadas

Defendió ardientemente el derecho de toda la región aragonesa á obtener mayores miramientos por parte de los gobiernos en los asuntos de las vías de comunicación.

Nuestro querido amigo Sr. Sastrón consumió el 2.º turno en contra, estando conforme con las apreciaciones hechas por el Sr. Solsona; y dijo que si se dan prórogas á la compañía concesionaria, no llegará nunca á construirse ese ferro carril, continuando sin explotar en grande escala las hermosas cuencas carboníferas de aquel país.

La empresa de las diligencias de Calatayud á Teruel, ha establecido un nuevo servicio alternado entre Calatayud y Daroca. La salida de la primera de estas poblaciones es en los días pares á la llegada del tren mixto de Zaragoza; y de Daroca para Calatayud los impares, enlazando con el tren mixto de Madrid á Zaragoza.

Los precios son diez reales.

Por iniciativa y bajo la presidencia del Sr. Cruz, Alcalde de Daroca, se celebró el día 25 en la misma Ciudad, una reunión á la que concurren, además del Ayuntamiento y vecinos de Daroca, representantes de los pueblos interesados en la construcción de la línea férrea Calatayud Teruel.

Indicado por el Sr. Alcalde el motivo de la reunión, que no era otro que invitar á aquella comarca á prestar el concurso de sus fuerzas, para la construcción del citado ferro-carril; se principió por dar un voto de gracias al Señor Santa Cruz y Señores que con él han trabajado en esta cuestión.

Cuantas personas usaron de la palabra manifestaron unánimemente la conformidad en que se encontraban para reconocer la conveniencia que en vuelve la idea de la formación de una sociedad anónima del país, para cuyo patriótico fin Daroca y su comarca consagrarían los sacrificios que estuvieran á su alcance; firmes en este propósito, y hasta que llegue el día en que se pueda formar el Consejo de administración, se acordó nombrar una Junta gestora para que se entienda, revestida de amplias atribuciones, con las nombradas por Calatayud y Teruel, quedando elegidos:

Presidente, D. Andrés Cruz; individuos de la Junta, por Daroca D. Félix Lozano, D. Buenaventura Ferrán y don Iñigo Melendo; por Atea, D. Mateo Soler; por Manchones, D. Florencio Soler; por Murero, D. Felipe Guillen; por San Martín, D. Alejandro Pablo; por Fuentes, D. Francisco Lázaro, y por Horcajo, D. Emilio Valenzuela; recayendo el cargo de secretario de esta junta gestora en D. Emilio Pelayo.

La coalición electoral en esta Ciudad campa por si sola; el partido conservador no ha tomado parte en las elecciones: él sabrá porqué, y nosotros le

alabamos tan oportuna determinación.

Las mesas se constituyeron en unas secciones, y en otras siguen las interinas.

Reina entre los coaligados gran entusiasmo y trabajan con grande ardor para que saquen sus candidatos una votación nutrida é importante.

El resultado del primer dia es el siguiente:

- D: Juan Torán, 23 votos.
- » Fidel Marín, 20
- » Blas Castellote, 15
- » Mariano Giménez, 11
- » Francisco Esteban, 19
- » Pedro Punter, 19
- « Timoteo García, 15
- » Domingo Miguel, 29
- » Fermin Fortea, 8

Se han recibido, y estan en poder del Presidente de la Comisión científica, los estudios y memoria del proyecto del Ferro-carril Teruel Calatayud.

El Domingo 10 tendrán lugar en la Sociedad Económica Turolense los exámenes públicos de las Escuelas de Música y Dibujo á las diez y media de la mañana y siete de la tarde respectivamente.

El Jueves, tuvo lugar en nuestro Teatro la primera función de abono, poniéndose en escena la comedia *Los guantes del cochero* y la pieza en un acto *el Secreto en el espejo*.

En *Los guantes del cochero* estuvieron bien la Sra. Lis y la Srta. Martínez. El Sr. Martínez interpretó con mucha naturalidad su papel.

En el *Secreto en el espejo* el Sr. Rodríguez hizo las delicias del público.

El Domingo, ante un numeroso público que llenaba todas las localidades, se representó la comedia arreglada al teatro español por D. Ventura de la Vega, *Bruno el Tejedor*. En ella el señor Martínez no estuvo á la altura en que sabe colocarse en otras ocasiones; nos pareció que es demasiado fino para trasladar fielmente á la escena el tipo de Bruno: sin embargo hubo momentos que aun olvidándose que era el rústico Bruno, dijo con tal cariño, que el público realmente conmovido aplaudió con entusiasmo. El Sr. Rodríguez cumple siempre con lo que sin duda se propone, y mantiene en constante hilaridad al público; todos los actores contribuyeron al éxito alcanzado.

Despues de la loa *Dos de Mayo*; leyeron poesías la Sra. Lis y la Srta. Martínez, y los Sres. Martínez, Huerta y Esteve, resultando autores de ellas, segun dijeron los lectores, el Sr. Comandante de la guardia civil y los señores Martínez, Huertas y Atrian. Todas las poesías fueron muy aplaudidas.

Deseamos á la empresa muchas entradas como la del Domingo.

Sr. Director de EL FERRO-CARRIL.

Calamocha 2 de Mayo de 1885.

Muy Sr. mio y querido amigo: Estamos en pleno periodo electoral. Los dos bandos en que se halla dividida esta villa, compuesto el uno exclusivamente de los Riveras con sus escasos adeptos, y el otro en representación de todas las clases de la sociedad, á cuyo frente se halla el dignísimo é ilustrado abogado D. Rafael Angulo, joven simpático y sin color alguno político, disputábase la elección del Ayuntamiento en totalidad, por cuanto el que venia ejerciendo las funciones de tal, lo era interino, á consecuencia de la dimisión presentada hace un año por el Ayuntamiento propietario, fundando su renuncia en *no hallarse conforme con la política del Gobierno actual*, lo cual no pudo menos de llamar la atención, puesto que muchos, sino todos los que le componían, nos tenían acostumbrados á verles figurar afiliados á cuantos partidos han turnado en el poder de algunos años á esta parte.

Mas como dicho Ayuntamiento propietario lo formase el primero de los bandos citados; al ver la popularidad é inmensa mayoría que sus contrincantes, aunque noveles en estas lides contra aquellos que no tienen otra carrera que hacer políticas hasta las cuestiones locales, como la de que se trata, iban á llevar á las urnas; y al ver que su insaciable sed de dominación no pueden ya satisfacerla por haber despertado de su letargo este paciente pueblo, han apelado al Gobierno con cuya política no se hallaban conformes, pidiendo su reposición en el Ayuntamiento, para, de esta suerte, no siendo total sino parcial la renovación, quedar dentro de él con una mayoría que indefectiblemente no hubieran podido obtener acudiendo á las urnas. Su derrota no ha podido ser más desastrosa, moralmente hablando, así como glorioso el triunfo de las clases populares.

En vista, pues, de no ser posible sacar la mayoría que estas últimas se habían propuesto, y que indudablemente hubieran obtenido, han optado por el retraimiento, previa protesta, esperando otra ocasión para volver á demostrar la impopularidad de sus adversarios, apesar de sus arteras y seductoras promesas.

Soy de V. afectísimo amigo y S. S.  
El corresponsal.

## VARIETADES.

### VA PICANDO EN HISTORIA.

Con el título de los *Los Fusileros*, se estrenó hace poco en Madrid, una zarzuela, música del Maestro Barbieri y letra de no recordamos que autor.

En esta producción, vemos comprobadas una vez mas, las esperiencias que desde algun tiempo á esta parte veniamos haciendo; és, que la mayoría de los libretos no corresponden ni con mucho á las excelencias de la música, y tanto es así, que por el camino emprendido pronto pudiera convertirse en regla general, sino en absoluto, bastante

aproximada, aun contra la voluntad de los mas apasionados entusiastas del arte lirico.

El pobre libreto, presentado al maestro Barbieri para que escribiese su partitura, hizo que las bellezas mas salientes de esta, decayesen en gran manera en la representación y gracias á sus excelencias no naufragó la obra, saliendo por lo tanto á flote de una manera más ó menos brillante y que nosotros no pasaremos á discutir.

Y lo que ha sucedido con *Los Fusileros*, sucedió tambien con *El Alcalde de Toledo* de Marqués, con *La flor de Lis* de Chapi, con *Gubluara* de Brull, y con otras muchas que no recordamos en este momento pero que demuestran el título con que encabezamos estas líneas.

Y escita nuestra curiosidad, que despues de tantos hechos como nos presenta la experiencia, se repiten y se repiten, sin que apenas nos podamos dar una esplicación del todo satisfactoria.

Como la verdad no se encuentra siempre que se busca, hemos procurado sin embargo aproximarnos á ella todo lo mas posible, examinando por separado cada una de las circunstancias que concurren á la formación de las producciones objeto de estas líneas.

Así, nos hemos fijado como punto preferente, en las condiciones en que escriben el músico y el poeta y hemos visto las diferencias tan considerables que hay entre ambos. El poeta, al elegir un argumento, rara vez encuentra trabas, cortapisas ni imposiciones de ningun género, siendo por lo tanto completamente libre.

El músico por el contrario, tiene que adaptarse estrictamente á los caracteres de cada personaje y, dentro de cada uno de estos, á sus pasiones, á sus sentimientos y en una palabra á todas las evoluciones que sean susceptibles de verificar.

Por esta razón parecia natural que, estando del último la peor parte, habian de corresponder en este sentido sus producciones, y precisamente sucede lo contrario.

¿Por ventura, nos hemos preguntado, no tenemos poetas capaces de equilibrar la balanza en que en uno de sus platillos

colocásemos al génio músico y en el otro al poético? No nos atrevemos á aventurarlo, por no llegar al enojoso extremo de herir susceptibilidades; y tanto es así que creemos oportuno recordar aquello de

A todos y á ninguno  
Mis advertencias tocan....

Sin duda alguna, el músico antes de dar á luz una producción, mide y examina sus fuerzas, y parece como que esto origina cierta timidez que hace disminuir considerablemente el número de maestros compositores. Al paso que poeta cualquiera lo es, si se me permite la libertad de llamar así á todo el que hace versos aunque luego resulten como aquellos célebres que empiezan,

Por un rato momentaneo, y que se han visto recitar en las tablas. Estos últimos irán aumentando de dia en dia mientras haya gentes que se despepiten por hacer regloncitos cortos y que no pierden ocasión de dar rienda suelta á su numen, como dice muy oportunamente Andrés Corzuelo.

Como resultado de los hechos que estamos analizando, quien siempre sale perdiendo es el público, que se vé privado de admirar las bellezas de Marqués, Barbieri ó Chapi, por no poder consentir la representación de ciertos libretos, dignos de ser rechazados por mas de un concepto.

Por esa razón oí decir no ha mucho tiempo á cierto reputado crítico, que el mejor medio de dar solución á este problema era seguir el ejemplo del insigne maestro alemán.

Vagner escribia indistintamente la letra ó la música.

Martin Piñango.

## GABINETE DE CONSULTA

del Dr. Benito,  
de 11 á 2 todos los dias. Gratis á los pobres. Amantes, 10, principal.

Imp. de V. Mallen, á cargo de F. Marin.



LA M. I. SEÑORA  
D.<sup>A</sup> LORENZA PEREZ-OCHANDO,

DE GARCÍA PUIG-SAMPER,

Falleció en Madrid el dia 7 de Mayo de 1881.

Todas las misas que se celebren el jueves, 7 del actual, en las Iglesias de San Pedro y el Salvador seran aplicadas por el alma de dicha señora.

D. Mariano Garcia Puig-Samper, Delegado de Hacienda en esta provincia, sus hijos, hermanos, sobrinos y demás parientes, suplican á sus amigos se sirvan tener presente á la finada en sus oraciones.