

## MADRID



## MODERNO

POR

D. MIGUEL MARTINEZ GINESTA.

DESCRIPCION DE TODOS SUS EDIFICIOS Y MONUMENTOS PÚBLICOS Y PARTICULARES.—NUEVAS CONSTRUCCIONES Y OBRAS DE ARTE.—ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES.—TALLERES Y ESTUDIOS DE ARTISTAS.—FOMENTO Y REFORMAS QUE NECESITA LA CAPITAL DE ESPAÑA.—SU IMPORTANCIA.—DOCUMENTOS OFICIALES DE INTERES GENERAL.—ACUERDOS DEL AYUNTAMIENTO Y DIPUTACION PROVINCIAL.—BIOGRAFÍAS Y RETRATOS DE OBREROS, DE ARTISTAS Y DE CUANTOS SE HAYAN DISTINGUIDO EN PRÓ DE MADRID.—DEFENSA DE LOS PROPIETARIOS Y CONTRIBUYENTES.—CONOCIMIENTOS ÚTILES.—CRÓNICA DE MADRID.—AUTÓGRAFOS DE PERSONAJES ILUSTRES.—BIBLIOGRAFÍA, ETC., ETC. (*Es propiedad.*)

SUMARIO.—*Distincion honrosa para MADRID MODERNO.*

—*Ventajas del sistema de camion y ómnibus tranvia, inventado por el Sr. Conde de Canterac, y noticias biográficas é industriales del mismo.*—

—*Nuevo Reglamento de Policía urbana.*—*Nuevo bando sobre paseos y jardines públicos.*—*Comprobacion de pesas y medidas del sistema decimal.*—*Recaudacion sobre el impuesto de canales.*

Grabados.—*Vista posterior del ómnibus-tranvia.*—

*Vista de costado y seccion del mecanismo de cuñas.*—*Vista de frente de un camion-tranvia.*

## DISTINCION HONROSA

## PARA MADRID MODERNO.

Cuando iniciamos esta publicacion, consignamos que teníamos fé, en la patriótica empresa de dar á conocer tanto esfuerzo de trabajo é ingenio, como pasa desapercibido en la capital de España: ahora que el éxito no tanto mercantil, sino el digno concepto honradamente merecido, recompensa algo nuestra árdua y personal tarea,

debemos expresar una vez más, nuestro sincero reconocimiento, á cuantos contribuyen á que MADRID MODERNO, sea la única obra de consulta donde con la más absoluta independencia de criterio, se elogia sin adulacion y censura severamente, todo cuanto observamos que juzga atinadamente la opinion pública.

Es muy fácil adquirir renombre, notoriedad é importancia, saliendo á la vida pública, teniendo un padrino poderoso, que posea el talisman ó los incógnitos y rastreros procedimientos del arte de *birli-birloque*, para convertir aparentemente un zoquete del tronco del alcornoque, en brillante y artistica forma de *palo-santo*: escribimos así tan rudamente, porque nos duele en el alma ver que se necesita una voluntad de hierro, para no desesperar y sucumbir en la campaña que tenemos el valor y entusiasmo de confesar que nos proporciona excelentes amistades, y la íntima satisfaccion de combatir todo lo malo, y poner en decidido relieve, la inflada silueta de algunos *mamarrachos sociales*, que se juzgan, porque sí, eminencias y focos luminosos, del saber humano, y llevan su aparatosa vanidad, hasta el extremo de pretender y con-

seguir alguna vez imponerse en los sitios mas lucrativos y de necio y vano relumbron.

Así como detestamos la farsa y la injusticia en todos sus aspectos; agradecemos los términos expresivos del adjunto oficio, que ha tenido la bondad de remitirnos el Excmo. Sr. Conde de la Romera, y pueden estar seguros los Señores Diputados provinciales, que siendo nuestro lema: *labor et virtus omnia vincit*, las dificultades inherentes á todo trabajo laudable, las venceremos siempre por el propio esfuerzo.

Dice así el oficio:

«La Diputacion provincial, en sesion de 26 de Marzo anterior, ha acordado en vista de la constancia y pericia, con que procura difundir por medio del grabado y descripciones bastante atinadas, en su publicacion titulada MADRID MODERNO, el conocimiento de tantas bellezas artísticas y tan importantes monumentos como encierra la Côte, concederle permiso para estampar en la citada publicacion, el Escudo de armas de la provincia, como distincion honrosa, que le sirva de estímulo, para continuar sus interesantes trabajos.

Lo comunico á V. para su inteligencia y satisfaccion. Dios guarde á V. muchos años.

Madrid 2 de Abril de 1884.—El Presidente,  
Conde de la Romera.

SR. D. MIGUEL MARTINEZ GINESTA.

Hay un sello en seco de la Diputacion.

### VENTAJAS

DEL SISTEMA DE CAMION Y ÓMNIBUS TRANVIA,  
INVENTADO POR EL SR. CONDE DE CANTERAC.

En el cuaderno anterior, consignamos la descripcion de este invento, que honra no sólo á su autor, sino á Madrid tambien, y demuestra una vez más que estamos en lo firme, dando á conocer lo que *se trabaja* en la capital de Es-

paña, y que están muy equivocados, cuantos por ignorancia afirman lo contrario, de lo que expresa la útil crónica de hechos prácticos, que con el mayor gusto vamos coleccionando.

Además de las condiciones que indicamos al principio, para que un carruaje, sirva para el transporte de mercancías por los rails de los tranvías, tiene la ventaja bajo el punto de vista de la traccion, que el carruaje del sistema Canterac, es superior á los mismos coches del tranvía.

En efecto, los experimentos realizados demuestran que las causas principales de resistencia á la traccion en los coches de tranvía son: primero en la línea recta, el rozamiento de las pestañas de las ruedas en la ranura del rail, cuando esta no está bien limpia; y segundo en las curvas, el rozamiento de dichas pestañas contra las paredes de la ranura del rail, producido por ser fijos los ejes que soportan las ruedas y estar estas colocadas en ellos.

Ahora bien, como el sistema Canterac sólo tiene dos ruedas de pestaña, el rozamiento en la ranura del rail, cuando se marche en línea recta, será la mitad del de un coche de tranvía, influyendo esto en el esfuerzo de traccion, hasta el punto de que las experiencias hechas en Francia, con los coches de tranvía, uno con las cuatro ruedas de pestaña y el otro con dos solamente, han dado para el primero una relacion entre la traccion y la carga igual, 0,01, y para el segundo 0,0068.

En las curvas las ruedas de pestaña, no pueden presentar resistencia, por ser el eje fijo y girar ellas sobre dicho eje, y en cuanto á las ordinarias de atrás, siguen el impulso del cuerpo del carruaje, saliendo á veces del rail, sin presentar resistencia alguna.

El peso aproximado de un coche de tranvía, es de 1.500 kilogramos, que aumentado con 26 viajeros, cuyo peso es por término medio, 65 ki-

logramos, ó sean 1.690 kilogramos, hace un total de 3.490 kilogramos.

La relacion de la traccion á la carga en un coche de tranvía con cuatro ruedas de pestaña, siendo de 0,01, resultará que el esfuerzo de los caballos para arrastrar un coche de tranvía será de 51,90 kilogramos ó sean 15,95 kilogramos para cada caballo, suponiendo sean dos los que arrastran el coche.

El tipo del camion tranvía Canterac, pesa proximamente 800 kilogramos, puede cargar comodamente 2.000 kilogramos, de modo que el peso total es de 2.800 kilogramos.

La relacion de la traccion á la carga con un coche con sólo dos ruedas de pestaña es de 0,0068; por consiguiente, el esfuerzo necesario para arrastrar el camion, será de 19,01, kilogramos, ó sea de 9,52 kilogramos para cada caballo, suponiendo sean de dos los que arrastran el camion. Resulta que colocado este sobre la vía, para trasportar dos toneladas de peso exige un esfuerzo de los dos caballos, equivalente proximamente á la mitad del que necesitan desarrollar para arrastrar un coche ordinario de tranvía.

Por estas cifras se comprende facilmente, que yendo muy descansado el ganado, durante todo el tiempo que el ganado marche sobre la vía, tenemos otra muy principal, que consiste en el tiempo empleado; en efecto, si un caballo marchando al trote anda en el mismo tiempo, más del doble de camino que marchando al paso, y si se considera que la vía de los tranvías, se halla siempre despejada, resultará que puede calcularse en una tercera parte el tiempo que empleará el camion en recorrer un trayecto, comparado con el que tardaría un camion ordinario, y puede asegurarse que el camion Canterac, teniendo menor carga que los usuales, con menos ganado, trasportaría triple peso de mer-

cancías al dia, por la velocidad con que relativamente efectua el transporte.

Las ventajas anunciadas respecto á la traccion compensan el pequeño aumento de peso, que tienen los carruajes del sistema Canterac, por la adiccion de las dos ruedas de pestaña, á las cuatro ordinarias del carruaje.

El ferro carril del Norte, desembarca diariamente en Madrid 500 toneladas de mercancías, en pesados camiones que emplean mucho ganado y largo tiempo en el arrastre.

Los nuevos camiones, podrán trasladar con rapidez á domicilio el cok, del cual se consumen en Madrid 18.000 toneladas. Podrá trasladarse más facilmente la correspondencia pública á las estaciones, y los caudales y presos irían más seguros, asi como tambien los enfermos encontrarán más suave traslacion, y en una palabra el comercio y la industria, y los viajeros del interior de las poblaciones, encontrarán más económica y cómoda la explotacion de este invento.

La sociedad del tranvía de las Estaciones y Mercados, tiene adquirido el derecho de explotar el privilegio en Madrid, para trasportar por sus líneas, las mercancías y encargos empleando los ómnibus y vagones del sistema Canterac.

No queremos terminar este artículo, sin decir siquiera algo, de quién es el Sr. Conde de Canterac. Hijo del General del mismo apellido, se educó en la Academia de Artillería, y asistió á la guerra de África, y cuando la pundonorosa oficialidad y jefes del cuerpo de Artillería, se retiraron á sus casas, era entonces Teniente Coronel el Sr. Canterac.

Despues se ha dedicado exclusivamente al estudio de la mecánica, y le creemos tan digno del respeto y consideracion; que se merece el Sr. de Canterac, por los servicios que hace á la industria, empleando sus recursos y talento,

como si hubiera llegado á engalanarse con relumbrantes entorchados, ó á ser un figuron político de gran nombradía é influencia, en asuntos oficinescos, ó dispensador de credenciales para sus amigos, paniaguados, y merodeadores de la cosa pública, lo mismo cuando se presenta roja que blanca, azul, negra ó gris. El Sr. Conde de Canterac, no hace insoportable alarde de su título, y es un aristócrata muy ilustrado, cortés, franco, distinguido; vean nuestros amables lectores, como imparcialmente hacemos justicia á los hombres de mérito, en las diferentes clases y profesiones sociales.

Los mamarrachos, farsantes y majaderos que vánamente se juzgan importantes ó temibles, sin producir nada digno, bueno, bello, ni útil, no tienen cabida ni mencion en nuestra modesta publicacion; en cambio, consignamos que el Sr. Conde de Canterac, estableció en 1868, su fábrica en el barrio de Chamberí, y calle de San Rafael núm. 4, para hacer la trasformacion de 40.000 fusiles, al sistema Berdan, de los cuales y por disposicion del Gobierno, sólo se hicieron 20.000. Concluido dicho trabajo, trasformó los talleres, para la fabricacion de máquinas y fundicion. Las columnas pisos de hierro y cubierta del nuevo edificio de la Bolsa, salieron de la fábrica de que tratamos, y entre los varios trabajos hechos, contaremos el de un aparato perforador, de pozos artesianos, que inventó el Sr. Villar.

Durante la última guerra civil, suministró al Gobierno, el Sr. Canterac 20 millones de cartuchos metálicos, habiéndolos cargado en una sucursal que estableció cerca del inmediato pueblo de Chamartin, construyendo todas las máquinas que fueron necesarias para llegar á cargar en algunas ocasiones, hasta 50.000 cartuchos diarios, con sus correspondientes balas, tacos y empaques correspondientes.

Ha construido esta fábrica todos los aparatos y material que se usan hoy en el ejército, para el tiro con carga reducida. Los buzones automáticos para recibir cartas, que hay en las calles principales de Madrid, tambien se fundieron aquí; pero fráncamente, debían estar dentro de los mismos estancos, no empotrados en el muro de fachada ó medianero de la casa, sino sencillamente colgados por dos anillas, porque los buzones de madera que antes había dentro de los estancos, eran más cómodos y fáciles de vigilar.

Todo cuanto necesita en fundicion la Compañía del Gas, se hace en los talleres del Sr. Canterac, y tambien es el único proveedor que surte á los tranvías de Madrid, de la maquinaria y composturas de hierro que se necesiten. Montó en local contiguo á la fábrica, una de fósforos, que se incendió en junio de 1879, cuando producía ya 300 gruesas diarias. Hoy ha reedificado de nuevo la parte quemada y ha establecido en ella, los talleres para la construccion de los carruajes de su invencion, que pondrá en práctica desde 1.º de Julio próximo y para poder hacer tambien coches de tranvía. Ha tenido épocas el Sr. Canterac que reunía en sus tres fábricas unos 400 operarios: hoy no bajan, por término medio, de 50 á 60 hombres, que aumentará en cuanto organice en mayor escala sus importantes trabajos.

Los talleres ocupan una superficie de 50.000 piés. Una locomóvil de 14 caballos y otra con fuerza motriz de 4, para trabajos provisionales, dan movimiento á los engranages, volantes, correas sin fin etc. etc., cuya estrepitosa orquesta en armonía con el soplar de los fuelles, contundir de los martillos y yunques, chirrido de las limas y otros sonidos del duro trabajo, poco eufónicos y melódicos, en verdad, para oídos delicados, forman este cotidiano cantar moderno, de las

fábricas que existen en la capital de España, sinó con el gran desarrollo de algunos inmensos talleres del extranjero, por lo menos para satisfacer las demandas de la localidad. Hace 40 años que la producción industrial de Madrid, va en aumento y todavía falta levantar nuevas y grandes fábricas. La del Sr. Canterac funde al año unas 500 toneladas. Reciba nuestro distinguido amigo la felicitación más sincera, por lo que honra al nombre español, con su ventajoso invento del ómnibus y camión de que nos hemos ocupado, y por ser un distinguido obrero de la civilización moderna.

MIGUEL MARTINEZ GINESTA.

#### NUEVO REGLAMENTO DE POLICÍA URBANA.

*Don José Abascal y Carredano, alcalde presidente del excelentísimo Ayuntamiento constitucional de esta M. H. villa,*

##### Hago saber:

Que siendo el deber primero del cargo que desempeño, velar por la *seguridad y salubridad* de los habitantes de esta población, me propongo usar, para conseguir tan importantes fines, de todos los medios y atribuciones que las leyes y disposiciones vigentes me conceden.

Que lamento la falta de un cuerpo de doctrina sobre la materia, porque las ordenanzas municipales, todavía en vigor, si en los tiempos en que se formaron respondieron á las necesidades de *aquella* época y de *aquella* localidad, el transcurso de los mismos ha hecho que hoy sean ineficaces para *esta*; sin que algunas variaciones que han sufrido, en momentos dados y en circunstancias especiales, y por consiguiente sin obedecer á un plan y á un pensamiento general, hayan podido colocarlas á la altura que exigen los adelantos modernos.

Sin perjuicio, pues, de impulsar los trabajos,

hace años iniciados, para obtener obra tan útil como indispensable, y los relativos á la ampliación de límites fijados á una población de doscientos mil habitantes, que en la actualidad se aproxima á quinientos mil: convencido, por otra parte, de que cuando la autoridad paternal de un pueblo, que á este calificativo aspiro, dirige su cariñosa voz al mismo, no es desoída; y de que la sensatez, la cordura y el interés legítimo de los más, suplen con ventaja la deficiencia de las disposiciones y el interés bastardo de los menos, he creído necesario, por ahora, recordar unas y dictar otras esenciales, encaminadas todas á la consecución de los fines expresados.

#### SEGURIDAD.

1.<sup>a</sup> Los inspectores de Policía Urbana denunciarán á los Sres, Tenientes de Alcalde los edificios que amenacen ruina, para que por la autoridad correspondiente, previos los informes facultativos, se proceda á mandar á sus dueños que los reparen ó demuelan, construyéndolos de nuevo en un breve término.

2.<sup>a</sup> Los andamios, castilletes, puntales y demás aparatos para obras, se formarán y desharán á presencia y bajo la dirección de facultativos autorizados; quienes serán responsables en el caso de desgracia, si se hubiesen hecho aquellos sin sujetarse á las reglas establecidas al efecto.

3.<sup>a</sup> Los cañones de las chimeneas de lujo y estufas, se deshollinarán por lo menos cada tres meses de servicio, por cuenta de los inquilinos; y los fogones de las cocinas, una vez al año, por cuenta de los propietarios.

4.<sup>a</sup> Se prohíbe establecer dentro de Madrid y su zona de ensanche, fábrica, obrador, ni depósito de fuegos artificiales, pólvora y fósforos; y si alguno existiese, se trasladará inmediatamente á las afueras del ensanche. Las fábricas de licua-

cion de grasas que se establezcan de nuevo, lo harán tambien á dichas afueras.

5.ª El alquitran, pez, resina, gomas, aguar-dientes, fósforos, gas-Mille, petróleo y demás materias inflamables, solo se venderán dentro de Madrid y su ensanche, prévia la correspon-diente licencia, que no se concederá mas que cuando los locales destinados á ellas tengan con-diciones á propósito, y en los cuales nunca po-drá haber sino la cantidad que se regule para la venta de un mes.

6.ª Los almacenes por mayor de dichas ma-terias, los de madera, carbon, leña, paja, y otros de fácil combustion, así como las fraguas, hornos y hornillos que se establezcan de nuevo, se si-tuarán en parajes aislados y en las afueras del ensanche.

7.ª Se prohíbe absolutamente que todo ca-rruaje y caballo corra por la via pública, debiendo sus conductores y ginetes llevarlos al paso regu-lar: desde el momento en que luzca el alumbrado público, se encenderán los faroles de los pri-meros.

8.ª Se prohíbe igualmente que se hostigue, se maltrate y se castigue con crueldad á los ani-males; denunciando ante los delegados de mi autoridad á los que falten á esta prohibicion, para imponerles el correspondiente correctivo.

9.ª Los conductores de coches y de ómnibus no podrán llevar en ellos más personas que las que marque la respectiva licencia que les haya sido concedida.

10. En los tranvías tampoco podrán ir más personas que las que correspondan al número de asientos que su interior contenga, con arreglo á las dimensiones señaladas en el párrafo 3.º, ar-tículo 2.º del reglamento para el servicio de los carruajes públicos de 13 de Mayo de 1857, que son 48 centímetros por asiento; y cuatro pasa-jeros en las plataformas, anterior y posterior:

poniéndose cuando esté lleno este número, la tablilla de «*completo.*»

11. Para la subida y bajada de los pasaje-ros, deberá pararse el tranvía.

12. No se permitirá que en la vía pública se detenga carruaje alguno, más que el tiempo indispensable para que las personas suban ó bajen, ni que los coches llamados de plaza bor-deen por ella, debiendo marchar, así que se des-ocupen, á situarse en las paradas. Solo se con-sentirá que los carruajes esperen en las calles de primer órden y en las plazas, y esto en puntos que no dificulten el tránsito de los demás.

13. Tampoco se tolerará que las carretas, carros y camiones cargados vayan derramando la carga; debiendo ir su primera caballería guia-da por el carretero.

14. Los perros de presa no serán consenti-dos dentro de la poblacion; y en el caso de tener que atravesarla, será llevándolos sujetos con un cordel y con bozal. Los demás perros deberán ir con bozal; teniendo entendido sus dueños que la autoridad, sin prévio aviso, adoptará la medi-da de la extincion de los vagabundos, por el pro-cedimiento que juzgue más conveniente.

15. Se prohíbe poner tiestos ni vasijas en ventanas, aleros, caballetes de tejado, ó en tablas que se afirmen entre balconés, y colgar por la parte de afuera de estos ropas ni objeto alguno.

16. Los aguadores, vendedores, mozos de cordel y demás personas que conduzcan bultos de carga ú otros objetos que puedan dañar á los transeuntes, deberán marchar indispensablemen-te por el empedrado, cuidando de no tocar en las aceras, ni al volver las esquinas.

#### SALUBRIDAD.

17. Los cabezaleros de las fuentes cuidarán de que en los pilones no se laven ropas, ni se bañen perros, ni se arrojen inmundicias; y tam-

bien de que nadie se siente sobre las cubas, y en las barbacanas; que el contrapilon esté completamente limpio y las aguas no se salgan por los desagüaderos de los pilones, que permanecerán siempre tapados.

18. Queda absolutamente prohibido á ninguna hora del dia y de la noche depositar en las calles, plazas y portales las basuras procedentes de las casas y de las cuadras; teniendo obligacion los vecinos de sacarlas á la puerta de la calle, al paso de los carros destinados á la limpieza; y los dependientes de este ramo, de recoger y vaciar las espüertas, dejando limpia la vía. Igual obligacion que los vecinos tienen los encargados del barrido de las plazuelas y los de los cuarteles.

19. Los depósitos de basuras y materias inmundas no podrán situarse sino á la distancia de dos kilómetros de la poblacion, que se contarán desde la línea exterior que marque el término del ensanche; debiendo ser trasladados los que existan dentro de dicha línea en el plazo de dos meses, á partir desde esta fecha.

20. Se prohíbe de una manera absoluta orinar en la vía pública, á no ser en los aparatos colocados en ella al efecto.

(Se continuará.)

#### ALCALDÍA DE MADRID.

*Don José Abascal y Carredano, alcalde presidente del excelentísimo Ayuntamiento constitucional de esta M. H. villa.*

HAGO SABER:

Que reconocida por todos los países cultos la inmensa utilidad de los paseos y jardines, no sólo como sitios de recreo, sino como poderosos auxiliares de la salud pública; y conviniendo, por lo tanto, atender con el mayor esmero á su conservacion, he venido en disponer lo siguiente:

Se prohíbe cojer y cortar flores en los jardi-

nes, bajo la multa de una peseta, que será pagada en el acto en el papel correspondiente, sin perjuicio de la pérdida de las flores.

Se prohíbe asimismo, bajo las penas que marcan las prescripciones legales vigentes:

1.º Cortar ramas de los árboles, subirse á ellos, quitarles hojas, ó causarles cualquier otra clase de daño, como tambien ocasionar el menor deterioro á los canastillos de flores, aparatos de gas, fuentes, estátuas, vallas, asientos, alcorques, cacerillas y demás objetos de adorno ó de servicio que existen en los jardines y paseos.

2.º Saltar por encima de las tapias, enverjados, tablas, alambres, listones y cuerdas que se coloquen. Se entiende que las cuerdas, cadenas é hilos de alambre que se ponen atravesando los caminos de ingreso á los jardines ó á los paseos, así mientras se verifica el riego como en cualquier otro momento, indica la prohibicion absoluta de entrada en los mismos, que deberá ser cumplida sin excusa alguna.

3.º Queda igualmente prohibido detener en las cacerillas, cunetas y alcorques, las aguas del riego, desviar el curso de las mismas y lavar con ellas ropas y cualquier otro objeto.

4.º Las personas que concurrieren á los jardines y lleven consigo perros, impedirán que entren en el interior de los cuadros, espejillos ó macizos, incurriendo aquellas en otro caso en la penalidad que señala la disposicion 6.ª; á la misma responsabilidad estarán sujetos los dueños de los perros y otros animales que vayan sueltos é hicieren daño.

5.º Se prohíbe en fin el atravesar los paseos y contra paseos con carros y caballerías, la entrada en los mismos de cualquier clase de ganado, sentarse en los alcorques ó en el suelo de los paseos y jardines, y echarse sobre los bancos, destinados exclusivamente para ser ocupados como asiento.

Y 6.º Los infractores además del resarcimiento del daño que causen, incurrirán en la multa de 5 á 20 pesetas, que se impondrá gubernativamente, sin perjuicio de pasarse el tanto de culpa á la autoridad judicial, si la falta así lo exige.

La conservacion de los jardines y paseos, de sus plantas y árboles, queda bajo la salvaguardia del ilustrado público que concurre á los mismos; pero, esto no obstante, los jardineros, guardas, y los Inspectores y guardias del Ayuntamiento serán los especialmente encargados de ejercer constante vigilancia para el cumplimiento de las anteriores reglas y denunciar á sus infractores ante la autoridad competente.

Madrid 30 de Marzo de 1881.

JOSÉ ABASCAL Y CARREDANO.

«Parece que el señor alcalde ha dado las órdenes oportunas para que se proceda á la limpia de las aguas del estanque del Retiro.

»Ya era tiempo.»

El 15 de Marzo en los sitios de costumbre apareció un bando del señor alcalde, manifestando que, en virtud de la real orden de 4 de diciembre último, ha cesado en sus funciones el contraste municipal de pesas y medidas, encargándose de este servicio el ingeniero fiel-contraste de la provincia, cuyas oficinas se hallan establecidas en la calle Imperial, núm. 10, piso bajo, donde se verificará la comprobacion y resello, con arreglo al artículo 15 del reglamento de 1868, y adoptándose las siguientes disposiciones:

1.º Hasta el dia 30 de Abril próximo se procederá en este año á la comprobacion anual de las pesas, medidas y aparatos de pesar del sistema metrico, á cuyo reconocimiento están obligados todos los industriales y comerciantes. 2.º El fiel-contraste devengará en cada año los derechos que el reglamento determina por la comprobacion y marca que veri-

fique periódicamente. 3.º La comprobacion será primitiva y periódicamente.

Á la primera estarán sujetas las pesas y medidas nuevas ó recompuestas, y á la periódica ó anual las que se hallen ya contrastadas anteriormente.

Debemos hacer notar que los derechos que devenga el fiel-contraste, y á que se refiere la segunda disposicion del bando, son distintos de los que tenia establecidos el ayuntamiento.

Las obras del cuartel de guardias jóvenes, que se está construyendo en los terrenos que ha cedido el marqués de Vallejo en Valdemoro, están muy adelantadas. Segun proyectos, se piensa levantar en el patio central la estatua del duque de Ahumada, organizador del cuerpo de la guardia civil en España.

Debiendo procederse desde el dia 2 del mes actual á la recaudacion de los arbitrios municipales sobre canalones y toda clase de ganado de lujo correspondiente al segundo semestre del actual año económico, con sujecion á la tarifa aprobada en el presupuesto corriente, se advierte á los contribuyentes que los recaudadores cuyos nombres, señas de su habitacion y horas de despacho se expresan á continuacion, deberán presentarse con los recibos para hacerlos efectivos, en los distritos que les están asignados hasta el 30 de Mayo próximo, haciendo observar que si no fuesen satisfechos á su presentacion, ó en el domicilio del recaudador hasta dicha fecha, serán devueltos á la seccion administrativa de la secretaria para su realizacion por la via de apremio.

Leopoldo Argo, Humilladero, 2, segundo, de cinco á siete de la tarde; Congreso y Hospital.

Márco de Olasola Barrio-Nuevo, 8 y 10, principal de doce á dos; Buenavista, Audiencia y Latina.

Diego Ibañez, Cava de San Miguel, 11, de doce á dos de la tarde; Universidad, Hospicio é Inclusa.

Madrid 1.º de Abril de 1881.— El alcalde presidente, José Abascal.

