

plos se podrian presentar respecto de otras clases de obras: y de todos modos se habria de deducir que ninguno de los expedientes de concesion de obras públicas puede resolverse con acierto sin los dictámenes facultativos, y sin el exámen facultativo tambien de los proyectos. Grande error y origen de desaciertos y de injusticias sería el resolver las cuestiones de las concesiones por los informes de los particulares y de las corporaciones locales.

IV.

De las observaciones que se han presentado resulta que si la ley de 20 Agosto se aplica en su sentido recto, es superflua, porque en cuanto á la tramitacion de los expedientes nada contiene que no esté prescrito en el decreto-ley de 14 de Noviembre; siendo imposible de cumplirse el precepto de no detener el curso de los expedientes, cuando hay más de una peticion sobre un mismo objeto, y se han de comparar entre sí los proyectos para dar la preferencia al más ventajoso: y no pudiendo ménos de ser siempre reconocido el derecho, que se confirma por el artículo 5.º de la misma ley.

Esta sería perjudicial si pudiera aplicarse con el criterio de suprimir los dictámenes facultativos de las Autoridades de Marina y de los Ingenieros, ó de posponerlos á los de los particulares y corporaciones no facultativas, cuyos informes ocupan, en estas cuestiones de carácter técnico, un lugar secundario respecto al parecer de los primeros.

M.

MEMORIA

SOBRE EL PROGRESO Y ADELANTO DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA, DURANTE EL AÑO ECONÓMICO DE 1872 Á 1873.

INTRODUCCION.

Las obras del puerto de Barcelona bajo la administracion de la Junta creada al efecto han vencido el tercer año de su vida activa.

La simple mirada dirigida desde la orilla del

mar, basta para apreciar bien los adelantos que ya se han realizado y las ventajas que se han obtenido. El ver circular y diseminados los buques por todo el anchuroso espacio que abrazan los diques, patentiza que han desaparecido los bajos ó los obstáculos que ántes se oponian á ello. La boca del puerto se descubre ya en su verdadera posicion y amplitud, y el muelle de tierra, que marcha con actividad, tiene sus fundaciones concluidas y marcada su direccion y situacion distintamente en las superficie de las aguas.

Al empezar el cuarto año de la administracion de las obras por la Junta, y en observancia á su reglamento, ha de darse cuenta del *adelanto y progreso de las obras*, durante el tercero, y se cumple con tan conveniente prescripcion en esta *Memoria*, presentándola en la misma forma con que se han redactado las anteriores.

No han faltado tampoco, durante el año económico de 1872 á 1873, contrariedades para las obras ni para la Junta; pues aparte de los escollos y dificultades consiguientes á las vicisitudes políticas, intereses particulares, disfrazados á veces con impropio ropaje, han procurado y conseguido entorpecer la marcha regular y conveniente de las obras, intentando alguno tambien, aunque inútilmente, quebrantar el alto crédito que merece su administracion, pretendiendo capciosamente amenguar su prestigio para dejar tal vez paso á especulaciones privadas contrarias á la conveniencia pública.

Lamentable es que, en medio de las generales simpatías que merecen obras tan importantes y de los grandes servicios que están ya prestando, con positivos beneficios para la nacion y para Barcelona, existan intereses privados que produzcan tales contrariedades ó destruyan la unidad del pensamiento general que debe prevalecer para que el puerto de Barcelona logre lo que pocos puertos del mundo puedan alcanzar; es decir, que el conjunto de las obras que van ejecutándose, obedezcan á un plan preconcebido para una época de mayor frecuentacion y desarrollo; medio de lograr hoy y mañana la comodidad en todas las faenas y maniobras que han de realizarse en todo su extenso ámbito.

El expediente de las obras del muelle de San Beltran dió motivo á la Real orden de 8 de Julio de 1872 disponiéndose que los cargos de Ingeniero Jefe de la provincia y el de Director de las obras del puerto se desempeñaran separadamente.

A peticion de la Junta y para conseguir la conveniente unidad en el servicio, se dispuso por otra Real orden de 5 de Agosto que la conservacion del puerto se agregara á las demas obras á cargo de la Junta para formar con todas un servicio especial independiente de las demas de la provincia, evitándose de este modo la dualidad que podria existir despues de la anterior resolucion, y consiguíendose la no despreciable ventaja de la unidad del servicio de un puerto que no sólo se ensancha con nuevas construcciones, sino que se modifican y mejoran sus antiguas obras.

Tambien se obtuvo por Real orden de fecha 20 de Octubre la aprobacion del proyecto de distribucion de los terrenos ganados al mar con las obras y de todos los demas de la zona marítima, resolucion que se anhelaba, como se dijo en la *Memoria* del año anterior, por lo que ya influa en la marcha de las obras y en la preparacion de nuevos proyectos. En esta resolucion se aprobó el pensamiento general del proyecto, pero se dejó sin embargo, para un estudio y resolucion especial del Gobierno, y en vista de la autorizacion conferida al concesionario del muelle de San Beltran para variar la línea del muelle, la distribucion de los terrenos con él ganados; resolucion que, por truncar la unidad y armonía del pensamiento general del puerto y los intereses colectivos de Barcelona, es de la mayor importancia conseguir que se obtenga, como es de esperar, hermanando todas las conveniencias y comodidades del puerto, con las no ménos importantes de la ciudad en su relacion con la gran actividad que ha de existir en toda la zona marítima de los muelles.

Tales incidentes y resoluciones, y algunas otras han tenido algun tiempo en suspenso el ánimo de la Junta, que celosa por los intereses confiados á su cuidado, por su reglamento y por

conservar y sostener su organismo y la libertad que la es indispensable para fomentar el prestigio que ya tiene, y llegar al fin para que se ha creado, no ha omitido nada de cuanto la correspondia hacer para asegurar el porvenir de estas importantes construcciones.

Las obras, no obstante, durante el año 1872 á 1873 han tenido notable actividad, si bien no tanta como la que se deseaba y hubiera podido darse si las causas que se han apuntado no hubieran existido, y si la Junta hubiese podido marchar con todo el desembarazo que necesita y que se la debe, confiándose en el desinterés de su administracion y en el legítimo orgullo que tiene de merecer, en recompensa de sus desvelos, el agradecimiento del país.

Alguna influencia tambien han ejercido en las obras, pero no sólo en su desarrollo, sino más principalmente en su coste, las vicisitudes políticas y el estado de desasosiego en que viven las clases obreras por consecuencia de la perturbacion que en el país reina, poco favorable para despertar hábitos de trabajo, y ventajosa para estimular al ocio y producir la consiguiente carestía perjudicial á todas las clases, y más principalmente á la más necesitada.

Obtenida, como se ha indicado, la ansiada resolucion de aprobacion del proyecto de distribucion de los terrenos de la zona marítima de los muelles, se ha procedido con toda actividad á completar el estudio y terminar el proyecto de distribucion interior del extenso fondeadero del puerto, que se presentó terminado en 13 de Febrero para que lo sometiera á la aprobacion de la Superioridad, despues de examinado é informado por el señor comandante de Marina.

En dicho proyecto se propone un espacioso antepuerto, con sitios destinados al fondeo de los buques mercantes, muelle con todas las comodidades para los buques de guerra, para lazareto de observacion, para las reparaciones de los barcos con sus correspondientes diques de carena y extensas dársenas y muelles para satisfacer las necesidades de hoy, y prepararse para el desarrollo futuro y probable del puerto.

La Junta, despues de exponer á la vista de

los navieros, comerciantes y marinos el expresado proyecto, de oír las opiniones de unos y otros, y de llamar á su seno á los que consideró procedente, elevó el proyecto con su ilustrado dictámen á la resolución de la superioridad.

Conviene mucho que esta resolución no se dilate y que se logre el acierto en ella, como es de esperar de la autoridad que ha de dictarla y de la sabia corporación que ha de emitir su juicio científico, atendiendo única y exclusivamente á la conveniencia general del puerto; y lamentable sería toda demora que podría traer por resultado retardar el buen aprovechamiento del importante muelle de la muralla.

Y no solamente produciría todo retraso tal inconveniente, sino que teniendo las obras que se ejecutan y las que deben emprenderse despues una mutua relacion y dependencia, la buena organizacion de todas y la economía en su ejecucion depende del equilibrio, digámoslo así, que debe existir entre unas y otras para evitar trabajos inútiles ó maniobras repetidas que influyen notablemente en el coste de las construcciones.

Al concluir el año económico á que se contrae esta *Memoria*, las que se hacen por el sistema de administracion quedan limitadas y reducidas solamente á los dos morros, que necesitan cierta lentitud para dar lugar al asiento de las escolleras.

La contrata de las fundaciones del muelle de la muralla ha terminado sus trabajos, la del dragado se halla próxima á concluirlos, y se han emprendido con actividad por contratas y ajustes la sillería, el terraplen del muelle de la muralla, los norays y los argollones de amarra para los morros y muelles.

Dos sucesos importantes se consignaron en las *Memorias* de los años anteriores, referentes á la fácil entrada y estacion en el puerto de los buques de la escuadra del Mediterráneo, y á los efectos del fuerte temporal del mes de Marzo de 1872 en las recientes escolleras. En el presente puede registrarse tambien otro, que aunque de menor apariencia, es muy digno de consideracion.

El temporal del mes de Marzo del presente

año, si bien de menor intensidad que el del año anterior, ha venido á comprobar otra vez prácticamente las condiciones de la boca del puerto y de la entrada en él, de los buques.

Terminados estaban los diques hasta sus extremidades; sólo faltaba la terminacion de los morros, cuando el día 17 y 18 de Marzo diferentes buques de vela, nacionales y extranjeros, con mar muy gruesa de Levante y viento al N. E. vinieron en demanda del puerto; unos procedentes de Levante y otros de Poniente, y que todos con tan desfavorables circunstancias, que por lo general son las más difíciles que pueden concurrir para la entrada, ciñeron bien la punta del dique del Este y ganaron el puerto, entrando á fondear en el paraje que ántes ocupaba la tasca. La observacion atenta que se hizo de los movimientos y maniobras de tales buques á su entrada en el puerto, y la direccion que siguieron, comprueban los fundamentos en que se apoyó el proyecto, y que con la disposicion de la boca que algunos han pretendido, tales buques no hubiesen podido entrar en el puerto.

No es un problema el de los puertos que pueda resolverse por simple intuicion, como algunos desgraciadamente pretenden; no es un problema que pueda apreciarse con exactitud mirándole solamente por una de sus faces; y los que, ofuscados por buenos deseos que deben reconocerse y por razonamientos encerrados dentro de un limitado círculo de consideraciones ó circunstancias, lo intentan, cometen un gravísimo error y trabajan contra sus buenos propósitos y en favor de lo que puede ser muy perjudicial.

Que el puerto de Barcelona, como todos, tendrá una circunstancia ú otra que pueda criticarse, es indiscutible, pero el que pretenda hallar una solucion perfecta en todos los casos, daría prueba de irreflexion ó ignorancia, pues que es inútil buscar ni es posible llegar más que al equilibrio más propicio entre los encontrados elementos y condiciones que influyen en el régimen y establecimiento de un puerto.

Salen fuera del círculo en que debe encerrarse esta *Memoria* otros detalles y consideraciones que, respecto de las obras y sus condiciones,

podieran hacerse, y por lo tanto, dando por terminada esta introduccion, se dará á continuacion cuenta de cada una de las obras que se han realizado, siguiendo la misma marcha iniciada en las *Memorias* anteriores.

LOS DIQUES.

Las obras construidas desde 1.º de Julio del pasado año hasta el presente en los diques, han consistido en la terminacion del de el Este, y en la conclusion de las grandes escolleras, que constituyen la base de las dos cabezas ó morros que los terminan.

Se ha ejecutado en el dique del Este la escalera de sillería que comunica la parte baja y alta de dicho dique; se han establecido noventa metros lineales de cañería para prolongar hasta el extremo la conduccion de las aguas potables; se han colocado otras cuatro anclas de amarra empotradas en la escollera del dique con destino á los buques de guerra; se ha comenzado á construir la base del morro sobre el nivel del mar, y se han terminado en el morro del Oeste la escalera de comunicacion, y casi toda la plataforma de escollera paramentada colocada con grua hasta flor de agua, que constituye la base de fundacion, asentándose tambien la mayor parte de la escollera de la banqueta, habiéndose, por último, preparado casi toda la sillería para la banqueta de ambos morros.

El temporal del mes de Marzo descompuso y destruyó una porcion de muro submarino, que se hallaba en construcción sobre la escollera del morro del Oeste, que se ha reconstruido en su mayor parte, habiéndose ademas terminado en todo la restante.

El resumen de las obras ejecutadas es el siguiente:

DIQUE Y MORRO DEL ESTE.

- 2.000 Metros cúbicos de escollera en el dique.
- 23.300 Metros cúbicos de escollera en el morro.
- 1.500 Metros cúbicos de escollera sobre el nivel del mar en el morro.

- 8 Metros lineales de banqueta.
- 60 Metros lineales de espaldon.
- Construccion de una escalera de sillería.
- 150 Metros cúbicos de sillería preparada para la banqueta del morro.
- Colocacion de cuatro anclas de amarra y noventa metros de cañería.

MORRO DEL OESTE.

- 2.100 Metros cúbicos de escollera arrojada.
- 2.500 Metros cúbicos de escollera colocada con grua para la plataforma.
- 80 Metros lineales de paramento submarino.
- Terminacion de la escalera del extremo del dique.
- 180 Metros cúbicos de sillería preparada para la banqueta.

El gasto que han ocasionado todas estas obras ha sido el que se expresa á continuacion:

MESES.	Jornales.	Materiales.	TOTALES.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Julio de 1872.	35.783'68	9.554'56	45.438'44
Agosto.	34.324'35	18.657'35	52.981'90
Setiembre.	29.417'00	10.115'02	39.532'02
Octubre.	29.986'24	2.176'72	32.162'96
Noviembre.	92.018'59	2.288'70	34.307'29
Diciembre.	28.963'67	12.335'98	41.299'65
Enero de 1873.. . . .	26.797'11	4.563'33	31.360'44
Febrero.	22.212'57	4.050'32	26.262'89
Marzo.	19.613'13	6.639'45	26.254'58
Abril.	15.763'64	946'09	16.709'73
Mayo.	18.687'89	1.491'57	20.179'46
Junio.	13.183'96	2.251'30	15.435'26
TOTAL.	306.754'03	75.070'49	381.824'52

Y el coste aproximado de cada una de ellas el siguiente:

	Pesetas.
Escollera y escalera del dique del Este.	29.439,72
Escollera en los dos morros.	250.301,60
Escollera paramentada submarina.	44.000,00
Colocacion de cuatro anclas de amarra.	1.048,15
Preparacion de la sillería para los morros.	25.500,00
Prolongacion de la cañería de conduccion del dique del Este.	380,05
Nuevas calderas colocadas en el vapor remolcador Monjuich.	22.155,00
Otros varios trabajos preparados para la construccion de los morros.	9.000,00
TOTAL.	381.824,52

La escollera en el dique del Este ha sido casi toda colocada en la parte superior al nivel del mar, y ha costado á unas 14 pesetas; pero ha de advertirse que en este trozo se ha construido la escalera de sillería, que aumenta mucho el coste de la obra.

La escollera arrojada ó sumergida de los morros ha costado unas 9 pesetas el metro cúbico.

La escollera paramentada colocada con grua bajo el nivel del mar viene á resultar por término medio á 17 pesetas, incluyendo el coste de la reconstrucción de lo destruido por el temporal.

La sillería de grandes dimensiones para la banqueta del morro ha costado á 80 pesetas el metro cúbico.

La colocación y empotramiento de las anclas en el interior del macizo del espaldón del dique del Este ha costado 262 pesetas cada una.

El metro lineal de establecimiento de cañería de hierro á 4,22 pesetas.

Los trabajos preparados consisten en grandes bloques dispuestos para empezar la construcción del morro del Este, adoquines para los pavimentos de los morros, y sillería desbastada para la construcción de los espaldones ó cuerpo principal de los morros.

Se nota indudablemente en este año algun aumento de coste en los trabajos, que proviene, además, de la disminución notable que han sufrido las obras de los diques que se aproximan á su terminación, más principalmente de la grande influencia que ejerce en el trabajo la falta de tranquilidad y el estado de zozobra y excitación en que viven los braceros y demás clases trabajadoras por consecuencia de las vicisitudes políticas que estamos atravesando. Circunstancias que en las obras quedan indeleblemente marcadas, con pérdida de tiempo en los trabajos y mayor coste, por consecuencia, en la mano de obra.

Al concluir el año, los diques están terminados, el morro del Oeste está concluido hasta flor de agua, y el del Este tiene ejecutada y terminada toda la escollera de fundación, quedando, para concluir la obra hasta el nivel del mar, construir la plataforma paramentada que ha de ejecutarse bajo el agua, y cuya ejecución no se

terminará hasta después que la escollera sobre que ha de sentarse haya sufrido los efectos de los temporales del próximo invierno.

Va á emprenderse inmediatamente la construcción de la banqueta del morro del Oeste, y está ya preparándose la fundición de los norays de hierro colado que allí han de colocarse para auxilio, espía, ó amarra de los buques.

DRAGADO.

Han continuado los trabajos del dragado con la misma actividad que en los años anteriores, profundizando la mayor extensión del puerto, hasta ocho metros bajo las más bajas aguas del mar.

El volumen de dragado en cada mes es el que se expresa á continuación:

MESES.	Dragado por contrata. Metros cúbicos.
Julio de 1872..	56,323'40
Agosto.	51,664'30
Setiembre.	45,630'50
Octubre.	29,357'00
Noviembre.	32,235'40
Diciembre.	25,145'66
Enero de 1873.	39,452,03
Febrero.	42,080'12
Marzo.	36,199'75
Abril.	54,584'00
Mayo.	65,995'30
Junio.	39,625'12
TOTAL.	518,322'58

De este estado se desprende que el volumen dragado por contrata durante el año económico de 1872 á 1873 asciende á 518.322,58 metros cúbicos, á cuyo volumen agregado el ya practicado por esta misma contrata en años anteriores, según consta en la Memoria del pasado año, da el siguiente resultado:

	Metros cúbicos.
Dragado hecho por la contrata Brunet hasta 1.º de Julio de 1872.	915,829'21
Dragado practicado desde 1.º de Julio de 1872 hasta 1.º de Julio de 1873.	518,322'58
TOTAL.	1.434.151'79

A la vista de este número que señala la acti-

vidad con que ha marchado esta contrata y que tiene adelantado ya en más de un año la terminación de ellas, se patentiza de una manera irrecusable con cuánta ignorancia ó injusticia obraron aquellos que, al anunciarse la subasta de estas importantes obras, publicaron en periódicos é impresos, escritos suscritos por personas que se decían peritas, contra las condiciones de la licitación, que creían imposibles de aceptar.

Ahora como siempre, el tiempo ha hecho cumplida justicia, y la Junta del Puerto y la Dirección de las obras tienen la satisfacción de dar hoy con estos resultados contestación á aquellas insistentes suposiciones y consejos que podrían ser hijos del buen celo, pero que hubieran costado inútiles sacrificios si se hubiesen seguido por la Junta; la cual, obrando de otro modo, ha economizado gastos en bien del servicio público que la está encomendado.

El volúmen dragado compuesto de fango, arena y arcilla se ha sacado en su mayor parte fuera del puerto á la distancia de cinco kilómetros de los diques, y la parte restante, compuesta exclusivamente de gánguiles de arena, se ha vertido en el interior del puerto al abrigo de la fundación del muelle de la muralla para formar el terraplen; esta distribución está expresada en los siguientes números:

	<i>Metros cúbicos.</i>
Volúmen vertido fuera del puerto.	445.649'18
Volúmen vertido en el interior para formar el terraplen del muelle de la muralla.	72.673'32
TOTAL.	518.322'50

Las cantidades abonadas al contratista durante el presente año en virtud de las certificaciones expedidas, son las que se expresan á continuación:

	<i>Pesetas.</i>
Julio de 1872..	96.285'62
Agosto.	139.877'39
Setiembre.	»
Octubre..	125.405'60
Noviembre..	50.373'66
Diciembre..	»

	<i>Pesetas.</i>
Enero de 1873.	107.013'39
Febrero..	71.179'95
Marzo.	62.839'25
Abril.	94.599'49
Mayo..	114.497'44
Junio.	68.837'44
TOTAL.	933.969'20

Estas cantidades son el valor del dragado ejecutado durante todo el año, más el reintegro de los descuentos que al principio de la contrata se hicieron con arreglo á condiciones, por no observar el contratista, en los primeros meses, toda la actividad debida y que desarrolló despues; cuyo reintegro se ha hecho al terminar la primera parte del dragado ántes del plazo de la contrata.

Para determinar el coste líquido del dragado durante el corriente año debe deducirse del total anterior de 933.969,20 pesetas la cantidad de 259,13 pesetas como descuento por los 1151,70 metros cúbicos que se han llevado fuera del puerto con los gánguiles que se le han prestado al contratista, de modo que resulta un abono líquido al contratista del dragado, de pesetas 933.710,00.

Por último se ha hecho por administracion la extracción de los restos del laud *Saint Pierre*, que se hallaba sumergido en el puerto, y estorbaba al dragado, y ha costado dicha operacion la cantidad de 308,75 pesetas, cuya cantidad, unida á la anterior, da como total gastado en los trabajos del dragado y durante el año económico de 1872 á 1873, 934.018,82 pesetas.

MUELLE DE LA MURALLA.

FUNDACIONES.

Las fundaciones del muelle de la muralla han tenido en los primeros meses notable desarrollo, y el retraso que habian sufrido en el año anterior se ha recuperado en el presente.

Estas obras debieron haberse terminado en primero de Enero, pero no ha podido lograrse hasta los primeros días del mes de Mayo, por

causa principalmente de la extraccion y separacion del laud *Saint Pierre*, que estorbando á las obras, no ha podido lograrse hasta fin de Diciembre la autorizacion necesaria del Gobierno para moverle y apartarle de aquel sitio.

Las obras hechas para la construccion de estas fundaciones desde 1.º de Julio de 1872 son las que se indican en el presente cuadro:

MESES.	BLOQUES CONSTRUIDOS.		Preparacion del terreno para el asiento.	BLOQUES COLOCADOS.		
	Número.	Mts. cúb.		Mts. lins.	Número.	Mts. cúb.
Julio de 1872.	556	2,848	40	505	2,440	
Agosto.	372	2,976	116	254	1,872	
Setiembre.	515	2,520	70	269	2,152	
Octubre.	46	568	»	256	1,888	
Noviembre.	»	»	»	540	2,720	
Diciembre.	»	»	»	»	»	
Enero de 1873.	»	»	»	»	»	
Febrero.	»	»	80	55	424	
Marzo.	»	»	6	205	1,640	
Abril.	»	»	80	289	2,512	
Mayo.	»	»	25	78	624	
Junio.	»	»	»	»	»	
TOTALES.	1,089	8,712	415	2,009	16,072	

Todas las fundaciones del muelle de la muralla en una longitud de mil metros quedan completamente terminados; unos cien metros están empezados sin terminar, y queda un trozo de 60 á 70 metros hasta llegar al muelle viejo, en que nada se ha hecho por dejar lugar para el fondeo y varado de los barcos pescadores, carboneros y otros, hasta que se les destine y construya un lugar expreso para sus faenas.

La obra hecha comprende una longitud de muelle:

- Con sólo 1.ª hilada... 1.110 metros lineales próximamente.
- Con » 2.ª hilada... 1.121 id. id.
- Con » 3.ª hilada... 1.118 id. id.
- Con » 4.ª hilada... 1.113 id. id.
- Con » 5.ª hilada... 1.100 id. id.
- Con » 6.ª hilada... 976 id. id.

Esta obra ha quedado terminada en el plazo de dos años, habiéndose asentado unos 34.000 metros cúbicos de hormigon en bloques de ocho metros cúbicos, ó sean por término medio 1.400 metros cúbicos mensuales.

Al ejecutar las obras se ha reconocido y comprobado continuamente el asiento de todos los bloques, los cuales se tocan unos á otros, que-

dando en toda su extension bien nivelados, como se descubre á la simple vista, principalmente en los dias de bajas aguas del mar.

Se han abonado al contratista de estas obras por las que ha ejecutado en los meses que se expresan, las cantidades siguientes:

	Pesetas.
Julio de 1872.	54,244'95
Agosto.	42,695'09
Setiembre.	48,490'75
Octubre.	35,430'43
Noviembre.	60,424'23
Diciembre.	»
Enero de 1873.	54,290'19
Febrero.	30,884'19
Marzo.	»
Abril.	»
Mayo.	30,771'48
Junio.	»
TOTAL.	357,190'31

(Se concluirá.)

**PROGRAMA DE PREMIOS
POR DESCUBRIMIENTOS DE ANTIGÜEDADES.**

Llamamos la atencion de nuestros lectores sobre el siguiente anuncio de la Academia de la Historia, que dice así:

« 1.º Se agraciara con medalla de plata y mil pesetas por cada sesenta kilómetros, al autor de un plano de cualquier camino romano en la Península. El plano deberá estar dibujado en escala de $\frac{1}{200,000}$, y podrá trazarse sobre un mapa que alcance dicha escala, ó sobre otro plano ya levantado para una obra pública ó con cualquier otro objeto, con tal que merezcan confianza suficiente para excusar el levantamiento de un nuevo plano del terreno. Habrán de indicarse los montes, rios, pueblos, ruinas, despoblados y demas accidentes del terreno, todo con expresion de los nombres actuales en la zona más extensa que sea posible. Las distancias intermedias, desde donde el camino desaparezca hasta donde vuelvan á encontrarse vestigios de él, se estimarán parte para contar los sesenta kilómetros, cuidando de señalar con puntos los sitios por donde se presume que debia pasar, segun las mayores probabilidades y la costumbre de los antiguos. Servirá de recomendacion especial el mayor número de indicaciones que el plano contenga, especialmente las acotaciones de desniveles. Se acompañará una Memoria explicativa del plano, en que se men-