

**CREDIT LYONNAIS**

Rambla del Centro, 28.  
Alquiler de cajas para caudales. Para prospectos y detalles dirigirse á la seccion de títulos.

**En Camprodon**

hay pisos amueblados y céntricos, para alquilar. Dará razon Joaquin Moret.

**SANEAMIENTO DE EDIFICIOS.****FILTROS****PARA AGUA****SISTEMA PERFECCIONADO.**

Water-closets, orinadores, etc.

Daunis y Grau.—Calle Montesion, núm. 19.

**Aguas de San Hilario.**

Estacion telegráfica. Hotel Suizo.

POUDEVIDA Y C.<sup>a</sup> Para encargos: Fonda San Agustin, calle Hospital, Barcelona.

**LOS ARQUITECTOS**

D. Francisco de P. del Villar, padre é hijo, han trasladado su habitacion y despacho en Barcelona á la Gran Via (calle Córtes), núm. 236, 2.<sup>o</sup>

**BAÑOS**

Est.<sup>o</sup> Terápico del Dr. NUNELL.

Rambla Estudios, 9. De 6 m.<sup>a</sup> á 8 tarde

**DUCHAS****25.000**

ó 30.000 pesetas. Se necesita un socio que aporte este capital á una industria antigua y de provechosos resultados.

Razon Centro de anuncios, Arolas, 5. entresuelo.

**RELOJ DE PLATA con cifras; perdido:**

Se gratificará su devolucion calle Santa Ana, 8, tienda.

**TORRE-PROPIEDAD**

en la costa. Se vende en buenas condiciones. Razon Escudillers, 82, bajos, de 11 á 1

**FABRICAS**

de pólvoras, dinamitas, pirotecnia y accesorios de caza. Medalla de oro. Tarruella y Berch, Barbará, 33.

**El Dr. J. Calduch**

especialista en partos y enfermedades genito-urinarias, se ha trasladado á la calle Pelayo, 2, 1.<sup>o</sup> Consulta á las 3 y á las 8.

**COCHES.**

Hace algunos años, viajando por el extranjero, en un vagon de ferro-carril trabamos conversacion con cierto caballero francés que habia estado varias veces en Barcelona. Aquel compañero de viaje tuvo la bondad de hablar muy bien de nuestra ciudad, aunque, como buen francés, no dejó de hacer notar que Barcelona reunia tantas escelencias que... casi parecia una ciudad francesa: *quoi! un petit Marseille*. Sin embargo, encontraba un reparo muy grande, tan grande, que estuvo á punto de retirar toda comparacion halagadora: Barcelona tenia un grave defecto: la falta de coches de plaza. Pocos y malos: esto es lo que él decia. El extranjero—segun él—se encontraba en nuestra ciudad perdido, desorientado, fastidiado, sin saber á dónde ir, ni poder ir á lado alguno. Y todo por falta de un buen servicio de coches, como lo hay (no ya en París la incomparable) sino en cualquier *petite-ville* francesa.

Si él hablaba como buen francés, nosotros le olamos como fanáticos barcelonenses que somos, y por tanto nos escocia muchísimo aquel reparo puesto á nuestra para nosotros indiscutible Barcelona, á la cual creíamos habia que aceptar *en bloc*. Y nos escocia mas porque comprendíamos que, descendiendo á tales particularidades, el cargo era fundado.

Intentamos, no obstante, defendernos, alegando que Barcelona era una ciudad esencialmente democrática; que si faltaban coches de plaza, teníamos tranvías y *omnibus* en abundancia mayor (proporcionalmente) que otras grandes capitales

del extranjero; que los mas encopetados capitalistas y linajudos aristócratas barceloneses no se desdenaban de ocupar modestamente sitio en un carruaje público al lado del sudado obrero ó de la muchacha de servicio; y que á causa de esto sentiamos la falta de coches particulares de punto mucho menos de lo que á primera vista pudiera parecer.—Mais, et les étrangers, monsieur?

¿Y los forasteros, que desconocian los trayectos de los coches públicos, que no tenian idea del emplazamiento de las calles, ni de la numeracion de las casas; que no iban orientados, como íbamos nosotros? ¿que tenian que ver los extranjeros con nuestra abundancia de tranvías ni con nuestra democracia? Así nos objetaba aquel francés y, á la verdad, de pronto nos quedamos un poco cortados.

Entonces cambiamos de táctica:—Pero ¿usted ha estado en Barcelona desde nuestra Exposicion Universal de 1888?—le dijimos. No había estado.—¡Oh! entonces ¡cuán diferente!—replicamos mas animados.—Ahora no se quejaria usted. Tenemos muchísimas mas paradas, mejores coches; en fin—añadimos con cierta modestia de buen gusto—actualmente el servicio sin ser una gran cosa, cubre regularmente las necesidades de los forasteros que se dignan visitarnos, y las nuestras propias.

Quedó el hombre mas aplacado, y nosotros satisfechos de haber salido del paso con tanto mayor lucimiento en cuanto estábamos á bastantes centenares de kilómetros de Barcelona, y aquel señor no iba á dirigirse inmediatamente á España para poner «peros» ó atenuantes á nuestros informes.

La conversacion que acabamos de referir acudió repetidas veces á nuestra memoria cuando no hace muchos dias leíamos en los periódicos locales que iban á ser reformadas ó se estaban reformando por el Ayuntamiento las concesiones á los empresarios de coches de punto.

Si esto se puede variar así como así—pensábamos—; si al empresario que conñado en determinadas bases de una concesion que antes se le hiciera, se le puede retirar la concesion aquella ó hacérsela inútil con nuevos gravámenes y exigencias, derribando sus cálculos y arruinándole al imposibilitarle de sacar el lícito fruto del capital que ha invertido en material, ganado, crédito, etc. etc., ¿qué va á pasar entonces? Que desaparecerán los actuales servicios; y que dada la inseguridad de las concesiones, ó no habrá nuevos concesionarios que los restablezcan, ó, si los hay, no cuidarán sino de sacar á la cosa todo el jugo en el menor tiempo posible, no teniendo interés alguno en servir bien al público (que es lo que debiera ser el objeto primordial de semejantes concesiones) ni en acreditar un servicio que no saben si mañana ó el año que viene estará en sus manos todavía.

Objetábasenos que tal vez el Ayuntamiento no podia disponer de la vía pública hasta el punto de comprometerse á ceder trechos de ella á perpetuidad ó por largos plazos fijos á los empresarios de coches de parada: esto por una parte; y que por otra, si de dichas paradas podian las arcas municipales sacar un lucro cada vez mas crecido, era muy justo que se lo procuraran otorgando sucesivamente las concesiones al mayor postor.

Pero ¿por ventura la vía pública es la finca del Ayuntamiento, y el objeto de la administracion municipal acaudalar como un simple particular buscando las mayores rentas posibles? ¿ó, por el contrario, lo principal para dicha administracion ha de ser el interés público y el que la ciudad posea bien montados los servicios que necesita ó que han de realizarla á los ojos de propios y extraños, subvencionando si es preciso el Tesoro municipal dichos servicios en vez de lucrar con ellos?

Creemos que todo buen ciudadano ha de optar por el segundo extremo. Y en cuanto á la primera objecion, á la de no poder el Ayuntamiento disponer de la vía pública á largo plazo, creemos que es fundada y que todas las concesiones de esta índole han de tener algun carácter de precario; pero esto no obsta á que la práctica, una especie de jurisprudencia que las Corporaciones municipales se vayan transmitiendo de unas á otras, dé á los concesionarios de semejantes servicios una cierta seguridad de hecho, una confianza de que sus concesiones serán respetadas mientras ellos cumplan bien los términos de las mismas, y un estímulo para que perfeccionen el servicio y lo acrediten, no solo en beneficio propio, sino tambien en el del público y en el del buen nombre de la ciudad, que son los principales interesados.

Y esta práctica, esta jurisprudencia que ya se sigue con otros arrendamientos, como los de kioscos, puntos de venta, mercados, etc., no vemos porqué no había de seguirse con el de paradas de coches, que representan bastante mas en cuanto á importancia de la empresa, capital invertido é intereses creados.

Como decíamos, pues, el rumor público nos hacia temer que se prescindiera de todas estas consideraciones, y que las paradas de coches que tanto procuraron fomentarse cuando la Exposición de 1888 porque se las necesitaba, y que desde entonces han prestado tan buenos servicios, desaparecieran, y con ellas el fundamento de nuestros tranquilizadores informes al caballero francés del vagon de ferro-carril. Como se ve, el caso era para nosotros casi pura cuestion de amor propio. Si el francés venia á Barcelona y se encontraba otra vez sin coches, ¿qué pensaria de nosotros?

El actual Alcalde de Barcelona, señor Collaso y Gil, habrá tenido sin duda en cuenta entre otras consideraciones algunas de las que hemos apuntado para resolver en consecuencia; y aunque la reforma que puso en vigor desde 1.º del corriente respeta en general los intereses del público y de los concesionarios, y el servicio de coches de punto seguirá siendo, á poca diferencia, el que ha sido desde 1888, bueno será que procure irlo mejorando cada dia.

Para ello solo falta que el ejemplo del señor Collaso sea imitado por sus sucesores, que para todos los buenos servicios comunales se siga la jurisprudencia de respeto á la comodidad del público y á los intereses creados. Si así se hace, quedaremos tranquilos: ya puede volver á Barcelona aquel señor francés que personifica á nuestros ojos la opinion que nuestra querida ciudad merece á los de á fuera.

J. MARAGALL.

## EL CASCO DEL REY DON JAIME I EL CONQUISTADOR.

MONOGRAFÍA POR EL SR. BARON DE LAS CUATRO TORRES, CONDE DEL ASALTO.

Un erudito arqueólogo, el señor baron de las Cuatro Torres, conde del Asalto, acaba de publicar en Madrid un opúsculo que tiene particular interés para Cataluña, Aragon y Valencia y que evitará en adelante la repetición de anacronismos en que han caído recientemente Corporaciones y personas muy ilustradas. Titúlase este trabajo *El casco del Rey Don Jaime el Conquistador* y lleva por objeto demostrar que no pudo ser de este Monarca el que se conserva en la Real Armería, que se le ha atribuido y que va coronado por el legendario dragon alado. Cuando este ejemplar interesantísimo se expuso en la Exposición Universal de Barcelona de 1888, en la Sección de la Real Casa, nos llamó la atención que se dijera en el Catálogo de la misma que pertenecía al Rey Don Martin, el Humano, quitándole ya la anterior y casi diríamos constante atribución del mismo al Rey Conquistador. Persona tan discreta y tan erudita como el señor conde de Valencia de Don Juan que organizó con tan felicísimo acierto aquella Sección y redactó su Catálogo, no habria introducido el cambio de que hablamos sin motivos muy fundados, y de que los tuvo da puntual y menuda cuenta el señor baron de las Cuatro Torres en el sustancioso opúsculo á que dedicamos este artículo. Es de advertir que ya habian combatido la atribución á Don Jaime I del casco de la Armería Real personas tan entendidas como D. Tomás Muñoz y Romero, D. Antonio de Bofarull, D. José Puiggarí y D. Fernando de Segarra.

Empieza el señor baron por hacer notar—como antes lo hemos indicado ya—que personas muy instruidas, siguiendo la corriente, cayeron en el error de atribuir á don Jaime I un casco que en manera alguna pudo haber usado y dice que ahora mismo en la Historia general de España que publica la Real Academia de la Historia se ha repartido una lámina que reproduce este curioso ejemplar, y al pié de la cual se lee *Casco llamado de Jaime I el Conquistador que se conserva en la Real Armería*. Tal vez poniendo «llamado» se quiso dejar en pié la cuestion, sin resolverla, mas de fijo que á la docta Corporación no se le ocultan las razones mismas que han tenido el señor conde de Valencia de Don Juan primero y ahora el señor baron de las Cuatro Torres para quitar de aquella prenda la atribución antigua. El autor del opúsculo afirma luego que á pesar del testimonio de la seudo tradi-