



LA OPINION
y Administracion

LIBERTAD, NUM. 32.

Á DONDE SE DIRIGIRÁN

TODAS LAS

COMUNICACIONES

Y

RECLAMACIONES.

Pagos

anticipados.



ESTE PERIODICO

se publica

JUEVES Y DOMINGOS.

PRECIOS DE SUSCRICION:

12 reales trimestre

en

ESPAÑA,

60 reales semestre en

ULTRAMAR

y EXTRANJERO.

La Opinión,

AÑO III.

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

NUM. 187.

Gijón 29 de Junio de 1879.

GO A HEAD.

Si la lucha ha sido siempre y es la vida de los pueblos, y si en ella se conoce la noble emulacion que estos puedan tener para mejorar su condicion presente, abriendo mas estensos y risueños horizontes á su porvenir, no cabe dudar, que la lucha, lejos de ser perjudicial, es beneficiosa, y que todos los que en la tribuna ó en la prensa la sostienen, siempre que dentro de las buenas formas combatan por el triunfo de sus ideas, prestan á la humanidad un servicio mas ó menos importante, que si para algunos puede ser baladí y de escasa significacion, no por eso deja de ser reconocido por los hombres de sana fé y de buena voluntad.

Los pueblos, pues, que trabajan por su progreso y desarrollo, necesariamente tienen que luchar, y mucho mas se afanarán en ello, cuando aun despues de haber llegado á cierto estado, se pretenda gobernarlos como en los primitivos tiempos de su infancia, por medio del caquismo, tratando de sujetar con mano férrea, la voluntad que se levanta y la conciencia pública, que muchas veces se ve obligada á protestar contra actos, con los que no puede bajo concepto alguno hallarse conforme.

Negar á un pueblo, siempre celoso de su progreso y de su prosperidad, el derecho de ocuparse de sus intereses y de todo aquello que con los mismos se relacione, seria la peor de las tiranías; y claro está que siendo esto así, la dignidad impone al hombre, no extraño al movimiento de las ideas y del bienestar social, el deber ineludible de discutir y de luchar hasta donde sea posible, trabajando sin tregua ni descanso por ver realizado algun dia el ideal de sus nobles y legítimas aspiraciones.

Y esto que decimos en tésis general, no puede menos de tener inmediata aplicacion á lo que pasa en esta localidad. Si como ántes manifestamos, la lucha es la vida de los pueblos, ¿cómo ha de renunciar Gijón á la lucha, hallándose hoy

sobre el tapete cuestiones que tanto afectan á su porvenir? ¿Cómo nosotros habíamos de vivir en el mutismo, sin aceptar un puesto en el combate? ¿Cómo era posible que nos conformáramos con que aquí no imperase la razon de los mas, y sí el capricho del menor número? ¿Cómo tratándose del ferro-carril que ha de unirle al resto de la Península y del puerto del Musel, que ha de atraer á sus aguas las naves de todas las naciones, habíamos de callar al ver el torcido sesgo que se pretende dar á estas cuestiones en detrimento de los intereses del país? ¿Cómo pudo siquiera sospecharse, que el aliento habia de faltarnos para decir la verdad, por mas que esta pudiera lastimar á alguno de nuestros vecinos?

Ciego es indudablemente, y falto de patriotismo, el que procura retardar la marcha progresiva de Gijón, poniendo trabas y obstáculos al desenvolvimiento de sus intereses morales y materiales; pero ni está ciego, ni mucho menos carece de amor al pueblo en que nació, el que sin temor á las acerbas censuras y á las influencias perniciosas, levanta su voz para decirle que el camino que pretende seguir no es el mas conveniente; que no siempre la razon está al lado de la riqueza, y que muchas veces el afán de los negocios y del cálculo, lejos de conducir al bienestar, mas bien tienden al retroceso y al daño público, obcecando los sentidos y trastornando la razon, sin la que es imposible el triunfo de la verdad.

Gijón, por consiguiente, necesita luchar, pero necesita luchar por la justicia. Necesita decir muy alto, para que no se olvide nunca, que no desea ser tan egoísta como algunos quieren hacerle, sin meditar sobre los males que su doctrina está llamada á producir; necesita, en fin, trabajar sin tregua ni descanso por su progreso, pero sin prescindir de los demás pueblos del Principado que le prestan aliento y vida.

Mucho, muchísimo valemos, en efecto, ¿pero qué seria de nosotros, si llegase á germinar esa semilla que pretende implantarse en nuestro pueblo? ¿Qué seria de nosotros, si llegara un dia á faltarnos el apoyo de los demás pueblos, mer-

ced á lo que hemos conseguido nuestra actual importancia?

Pretender, por consiguiente, que Gijón trabaje solo para sí, es una teoría perjudicial á todas luces, y á combatirla han de tender todos nuestros esfuerzos; que no cumple bien con su deber, ni da pruebas de hidalguía, el que calla y tolera que tal doctrina se propague, haciéndonos aparecer como refractarios á esa fraternidad y á esa concordia, por la que tanto se afanan hoy todos los pueblos de la tierra. Adelante, pues; luchemos sí; pero luchemos no por la separacion, sí que por la union estrecha de esta localidad con los demás pueblos asturianos, y luchemos convencidos de que los que así trabajan, son los que verdaderamente defienden los intereses y el progreso de su país.

Por lo mismo que sabemos lo que nos conviene y lo que á Gijón interesa, es por lo que deseamos aparecer ante la opinion pública tal como somos, y no como algunos quieren que aparezcamos ser. Esta es la razon de nuestra conducta en las importantes cuestiones del ferro-carril leonés-asturiano, y del puerto de refugio y comercial del Musel; cuestiones que pronto veremos afortunadamente resueltas, cual cumple á los deseos del país y á los intereses generales de la Nacion, para nosotros tan respetables y sagrados.

EL FERRO-CARRIL DEL NOROESTE.

La prensa de Galicia y Asturias no tiene de algun tiempo á esta parte una preocupacion más viva que la de los ferro-carriles del Noroeste. Hallamos natural y plausible ese empeño. Son aquellas provincias las primeras y más directamente interesadas en que la construccion de las líneas termine; en que no se repitan los tristes hechos lamentados por todo el mundo, y á virtud de los cuales se mantiene aquella region casi incomunicada con el resto de España.

Constantemente han dado pruebas de un sincero y desinteresado patriotismo los periódicos de aquellas provincias; ¿cómo no habian de repetirlos en los momentos en que va á resolverse este problema trascendental y complicado? Nosotros nos felicitamos del celo con que nuestros colegas de aquellas provincias vienen á discutir este asunto, aun cuando ese celo se manifieste á veces de una manera demasiado viva en lo que á nosotros mismos respecta y lleve á diarios, cuyo parecer es muy digno de consideracion, á sustentar errores que la bondad de la intencion excusa.

Pero ¿no pueden esos errores contribuir á que los periódicos de Galicia y de Asturias traspasen la línea que marca la conveniencia misma de los intereses defendidos? Mucho lo tememos, y á este título algo tendríamos que observar

para reparar en la actitud de nuestros colegas. En realidad, no puede haber, no hay en este asunto verdadera divergencia: todos convenimos en lo más importante; y si el acuerdo no existe aún en los pormenores; si no llega a las más concretas manifestaciones de la idea que juzgamos útil, es porque, a nuestro juicio, algunos periódicos no plantean bien esta cuestión.

¿Qué quieren Galicia y Asturias? ¿Qué necesitan? ¿Qué piden sus representantes? ¿Qué sostienen, con preferencia a todo, los órganos de aquellas provincias? Que termine pronto la construcción de las dos líneas del Noroeste; que Galicia y Asturias entren en la vida nacional, de la que ahora se mantienen como apartadas y distantes, y que no se vuelva a dar el espectáculo ofrecido por los antiguos concesionarios en esa serie de deplorables accidentes que constituye la historia de la construcción de las líneas del Noroeste. En este sentido se expresa una gran parte de la prensa de aquellas provincias, viniendo en definitiva a pedir «resultados prácticos y no vanas teorías.»

Partiendo de este punto de vista, ningún periódico defiende una solución determinada, pero tampoco ninguno combate con razones sólidas la idea de que se haga a la Empresa del Norte la concesión de las líneas del Noroeste.

A nadie le ocurre dudar que la Empresa del Norte, que ofrece garantías bastantes, cumplidas, sobradas, respecto al escrupuloso cumplimiento de los conciertos o pactos que haga con el Estado, puede terminar la construcción de las líneas del Noroeste en menor plazo que ninguna otra Empresa, por los recursos y facilidades que sus capitales y su organización le prestan, sin contar las ventajas que de la unidad de explotación resultan. Si pues Asturias y Galicia desean ante todo que se tiendan sus rails por donde han de ser transportados con rapidez y economía a otras comarcas los carbones de las ricas cuencas de Langreo y Mieres, los hierros de las fundiciones de Duro y Guilhou, la artillería de Trubia, las armas de fuego portátiles de Oviedo, las maderas, los ganados, las frutas, el pescado, etc., etc., es indudable que deben sostener la conveniencia de que se haga la concesión de esas líneas a quien más pronto y en mejores condiciones pueda realizarla.

Opónense a esto, sin embargo, algunos periódicos, y en realidad sólo un motivo alegan que explique su actitud. Es, dice *El Comercio* de Gijón, que dueña la Compañía del Norte de las líneas del Noroeste, se establecería de hecho el monopolio en los transportes, y que ese monopolio sería en alto grado perjudicial, y después de establecido, irreparable. *El Comercio* no se ha fijado bien en la situación actual de este asunto, al formular ese cargo, que acogen y propagan sin suficiente exámen otros diarios de Asturias y Galicia. La Compañía del Norte es dueña hoy de una red vastísima que mide 1,711 kilómetros, de los cuales corresponden a la de Madrid a Irún 723, a la de Zaragoza a Bilbao 366, a la de Alar a Santander 159, a la de Castejón a Bilbao 250, a la de Alsasua a Barcelona 620. Ahora bien; las líneas de Galicia y Asturias suman por sí solas 730 kilómetros. Dueña de ellas la Compañía del Norte, esas líneas serían las más importantes de su explotación, y lógico parece que aquella Empresa, obrando de acuerdo con sus intereses, puesto que ambos se conciertan sin dificultad, hiciera toda clase de esfuerzos por llevar a esos 730 kilómetros el movimiento y la vida que necesitan para producirle beneficios.

¿Qué temen los periódicos asturianos y gallegos? ¿Que dueña la Empresa del Norte de todas las líneas septentrionales de España, imponga la ley a los transportes? Pues ese temor es un temor pueril. La Empresa del Norte es dueña hoy de las líneas del Noroeste hasta Palencia. En Palencia vienen a morir esas líneas. ¿Convenirá más a los intereses de Galicia y Asturias que, dueña la Empresa del Norte de todas esas líneas, cuide de las del Noroeste con el interés que han de inspirarle su mejora, engrandecimiento y progreso, o que, haciendo uso de sus derechos, de sus innegables derechos, otorgada a otra Empresa la concesión de aquellas líneas procure mejorar las suyas, aplicando las tarifas máximas ordinarias a las mercancías de Asturias y Galicia? Además, sólo la Compañía del Norte podrá establecer trenes rápidos y baratos, trenes de recreo, tarifas especiales para pescados, carnes, frutas, etc., porque sus intereses le aconsejan fomentar un gran movimiento en esos 730 kilómetros de los ferro-carriles asturianos y gallegos. Si éstos fueran propiedad de otra Empresa, faltándole aquel interés, ¿contribuiría a darles vida?

Temen los periódicos gallegos y asturianos que el monopolio de los transportes lo utilice la Empresa del Norte en favorecer los intereses de los puertos de Castilla y las provincias Vascongadas, con daño de los de Galicia y Asturias. Si otra Empresa se encargara de las líneas del Noroeste, podría hacerlo sin duda, era interés suyo hacerlo; pero dueña de aquella línea ¿en qué había de fundar tan inexplicable preferencia?

A esta objeción va enlazado lo referente al puerto del Musel, tan importante para Asturias, puesto que desde él se podrán exportar anualmente seis millones de toneladas de carbón. En el caso de que los transportes por tierra hacia el interior no sean baratos, no irán a ese puerto buques cargados, preferirán descargar en Santander y en Bilbao; pero si la Empresa del Norte aplica tarifas especiales en virtud de las que el coste total de su transporte para el Musel no exceda a los establecidos desde Bilbao y Santander, el puerto del Musel será el primero de la costa cantábrica, porque tendrá para los buques el atractivo de la carga de retorno con carbón. Sólo la Empresa del Norte puede dar estas facilidades al comercio hecho por aquel puerto, y sólo las daría sin duda otorgándosele la concesión de las líneas del Noroeste, porque sólo entonces importaba a sus intereses que las diese.

Tratando este importante punto de los puertos, aseguran

los periódicos gallegos y asturianos, que la Empresa del Norte ha protegido los puertos de Bayona y Burdeos con daño de los españoles. Efectivamente, mientras las líneas de la Empresa del Norte no iban a morir en puertos españoles y en playas españolas, eso fué cierto; pero desde que adquirió las de Santander y Bilbao sucede lo contrario; todas las tarifas de la Empresa del Norte tienden a convertir en focos de actividad comercial los puertos de la Península. Las mercancías pagan ahora constantemente 5 pesetas más por tonelada desde Bayona a Madrid, y 10 pesetas más desde Burdeos a Madrid, que desde Madrid a cualquiera de los puertos españoles enlazados con la capital de la Península por alguna de las líneas que posee la Empresa del Norte. ¿Se puede dudar en vista de esto, de que, dueña la Empresa del Norte de los ferro-carriles del Noroeste, favoreciera al puerto del Musel, en competencia con los puertos franceses? En cuanto a la competencia entre los puertos asturianos y gallegos y los de Santander y Bilbao, ya no es temible desde el momento en que el Gobierno, con una previsión altamente patriótica y favorable a las provincias del Noroeste, establece en el artículo 6.º del proyecto leído ayer en el Senado, que «los puertos de la costa, desde Gijón y la Coruña hasta Vigo, tendrán las mayores garantías y beneficios respecto a precios de tarifas para ponerlos en iguales condiciones que a los demás del Cantábrico y estación de Irún.»

Nosotros, guiados por las simpatías que nos inspiran aquellas pacíficas y laboriosas provincias, hubiéramos sido más exigentes en este punto; y aún tenemos la esperanza de que al discutirse el proyecto se modifique el artículo en términos de que nunca pueda exceder el precio de las tarifas aplicadas a los más distantes puertos de Galicia y Asturias de los corrientes para los demás puertos del Cantábrico o la frontera francesa. Sólo de esta manera se hará imposible una competencia desfavorable para las desheredadas provincias del Noroeste.

En definitiva, la cuestión de preferencia de esta ó de aquella Empresa concesionaria debe ser examinada con el criterio más cierto en esta clase de asuntos, con el criterio del interés de la Empresa a quien se otorgue la concesión y de los medios y recursos que posea. Es vano y cándido, pues, hacer un argumento de la hipótesis de que la Compañía sea una Empresa extranjera. Más que la del Norte, mucho más carácter extranjero tendría la que se proponen constituir las cinco sociedades de crédito de París, que aspiran también, según públicamente han dicho sus representantes, a obtener la concesión.

Aun cuando la Compañía del Norte fuera una Empresa extranjera, ningún motivo de alarma habría en ello; pero no lo es, como todo el mundo sabe. El Consejo de Administración lo forman españoles, y si es verdad que existe un comité auxiliar en París, nada puede éste resolver definitivamente sin la aprobación del Consejo residente en Madrid, donde todas las zonas de la red tienen su representante.

Conocido por otra parte el interés que todas las compañías tienen en asociar a sus centros directivos el consejo y la cooperación de las personas competentes y de valer que existen en las comarcas interesadas, es evidente que la Compañía concesionaria del Noroeste ha de llevar a sus Consejos los hombres de mérito y de influencia que puedan a la vez representar las aspiraciones de Galicia y de Asturias. Además, ¿cómo pueden suscitarse contra la Compañía del Norte desconfianzas que no se han tenido con la Empresa anterior, obligada a cumplir condiciones favorables a aquellas provincias? Cuando se hizo la primitiva concesión, se procuró dejar perfectamente asegurados los intereses y aspiraciones de las provincias: ahí están las condiciones, que nadie ha tachado de escasas ni de ineficaces. Pues bien, esas condiciones se obliga a cumplir la futura Empresa concesionaria, sea la del Norte ó otra, a tenor de la base 4.ª del art. 1.º del proyecto.

Es ridículo en verdad hablar de desconfianzas cuando los intereses de la Compañía del Norte y los de las provincias beneficiadas con las líneas, marchan indisolublemente unidos en este asunto. Conviene a Galicia y Asturias dar gran movimiento a sus ferro-carriles, y ninguna otra Compañía podría tener mayor interés en conseguirlo que la del Norte, ya para obtener más productos de su importante red, ya para aumentar los de las líneas que hoy explota, ya en fin, para llamar al interior de España una corriente de producciones que se dirige al extranjero con pérdida para nuestros transportes terrestres y marítimos. Además, dueña la Empresa del Norte de las líneas del Noroeste, ha de ser uno de los primeros consumidores de carbón asturiano, que no ha de ir fuera de nuestro país, teniendo las cuencas hulleras al lado de sus rails, a pedir alimento para los 1,711 kilómetros de línea férrea que hoy explota en nuestro suelo.

Los periódicos de Asturias y Galicia, que han tratado esta cuestión con tanto celo é innegable buen deseo, deben fijar su vista en las observaciones que les exponemos, llevados de nuestro afán de contribuir a cuanto interesa verdaderamente al país, para modificar su juicio, que es equivocado respecto de algunos extremos importantes y de algunas cuestiones de trascendencia.

(La Epoca.)

De *petulantes diatribas* califica cierto periódico las oportunas y justas observaciones que todos los periódicos de Asturias y sus corporaciones, así como las personas más importantes é ilustradas del país, hacen al malhadado proyecto de puerto llamado Apagador. La razón de la sin razón de este cargo presuntuoso é infundado, se explica fácilmente, pues los que así hablan, ofendiendo quizá los nombres

de las autoridades que citan, tienen una misión que cumplir, y claro es que harán todos los esfuerzos imaginables para conseguirlo, aunque para ello tengan que negarse conscientemente a reconocer la luz de la verdad.

Nosotros respetamos muchísimo al ingeniero Sr. Arenal, que tiene a su cargo dicho estudio, como empleado de la Junta de obras del puerto, y le respetamos por su mérito personal, y sin necesidad de *bombo y recomendaciones*, que seguramente ofenderán su modestia; pero por lo mismo que sabemos hacer justicia a su propio mérito, y apreciar las no comunes cualidades que le distinguen, creemos que el Sr. Arenal no se ha de considerar infalible, y que quizá después del tiempo invertido y del dinero empleado, venga a campear sobre su proyecto la opinión unánime de otros ingenieros, cuya autoridad no puede ponerse en duda, porque convencidos estamos, que el Sr. Arenal los respetará por su práctica é ilustración, sancionada ya por sus constantes trabajos en esta clase de obras.

Aquí no se combate la ampliación del puerto, y prueba de ello es que siempre hemos defendido las obras que está llevando a cabo el Sr. Fernández en la playa de Pando. Lo que si se combate es el puerto Apagador, que hoy se quiere poner en frente del Musel, y ya hemos dicho los fundamentos que tenemos para combatirlo, espresando los deseos del país y la opinión de los verdaderos amantes de su bienestar y progreso.

Con la autoridad del Sr. Arenal, y con las demás que con frecuencia se citan en abono de tan descabellado proyecto, ni nuestros propósitos han de variar, ni mucho menos hemos de retirarnos de la arena, hoy que más que nunca debemos trabajar por el triunfo de la verdad, a que tan despiadadamente se combate.

Tendremos Musel, pese a quien pese, seguros estamos de ello, y lo tendremos porque el Gobierno de la Nación no puede nunca prestarse a ser instrumento de ideas, que jamás podrán representar los intereses del país, que aquel debe defender a toda costa contra todo género de imposiciones y de influencias.

Vanos recelos.

El país, por medio de la prensa y de sus corporaciones y representantes en Cortes, hará uso de su derecho como mejor le plazca, para reclamar lo que considere más conveniente en la importante cuestión de puerto comercial y de refugio del Musel.

Los temores que algunos abrigan respecto a la exposición que se dice ha de dirigirse al Gobierno sobre este asunto, son infundados. No una, sino cincuenta exposiciones, serán las que se eleven al poder supremo en demanda de justicia, y harán bien los que tengan la honra de suscribirlas, sin escuchar las gestiones oficiosas que se hagan en contrario, porque además de dar con ello una prueba de independencia y patriotismo, prestarán un importante servicio a la provincia y a la humanidad, que nunca podrá ser elogiado como se merece.

Por lo mismo que el derecho de petición es tan sagrado, las insinuaciones están demás. Dejemos al país que hable y diga lo que crea sobre este asunto, y que todos hablen con ánimo resuelto y sin ambages.

Se trata de labrar la ruina de Gijón y de Asturias, y nosotros debemos oponernos a esos propagandistas con todas nuestras fuerzas.

LA CUESTION DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Tal es el título con que M. Issac Pereire ha publicado un interesante folleto, en estos momentos en que Francia se prepara a completar espléndidamente su red nacional.

En este magistral estudio de la cuestión de ferro-carriles, cuya lectura produce satisfacción y provecho, el célebre banquero refiere, como hombre competente y en términos precisos, la historia de los ferro-carriles de medio siglo a esta parte, desde su origen, recordando en términos conmovedores y con muy legítimo orgullo, el papel preponderante y decisivo que, en la creación de las modernas vías, representó su hermano Emilio, de quien él fué el más valeroso colaborador.

«Hemos estado, dice, asociados mi hermano y yo de una manera tan íntima en todas las pruebas porque ha pasado esta gran industria, en todos los esfuerzos realizados durante los últimos cincuenta años, que es casi la vida de mi hermano y la mía lo que acabo de referir. Lo he hecho con una sinceridad absoluta, como si no hubiese sido más que el testigo de los acontecimientos en que hemos estado íntimamente mezclados, y penetrándome de lo que debo a la memoria de mi hermano y a la justicia de la historia.»

GACETILLA.

El ilustre banquero acoge con entusiasmo el proyecto de M. de Freycinet, en lo relativo á los ferro-carriles y puertos diciendo:

«Los caminos de hierro constituyen el instrumento más energético del desarrollo de la industria y de la baratura de los productos; son el más poderoso vehículo de la producción agrícola é industrial, y la fuente del bienestar de la población de las ciudades.»

No se pueden celebrar en términos más calurosos los inmensos servicios prestados por los caminos de hierro á la civilización moderna; pero no se manifiesta ménos entusiasmo por los puertos marítimos, que son las verdaderas cabezas de línea de vías férreas.

«Nuestros puertos, dice, carecen de los aparatos indispensables para las operaciones rápidas y adolecen de falta de profundidad; así vemos á nuestra marina descender, y á la extranjera ir á buscar á las naciones vecinas lo que aquí no encuentra.»

En cuanto á los canales y su extensión, el eminente publicista se expresa también con una vehemencia extraordinaria; canalizar sería en su concepto arrojar miles de millones al agua, sin provecho para Francia; sería obrar á despecho del buen sentido contra el progreso; porque el canal es el antiguo carromato. Los canales no funcionan siempre; mientras que las locomotoras están constantemente disponibles.

Ferro-carriles y puertos, tantos como se pueda: esto es lo que ha de hacerse, y pronto: pero que no se hable ya más de canales.

Tal es la conclusión de esta obra de alto alcance, que recomendamos á la atención de nuestros lectores, y que los hombres de Estado harán bien en consultar.

(Gaceta de los Caminos de Hierro.)

Se han planteado en Francia importantes reformas en el servicio de las vías férreas, encaminadas á facilitar la comodidad del viajero y el aumento de velocidad en la marcha de los trenes, sin perjuicio de la seguridad. Una circular gubernativa invitó á las compañías á organizar trenes expresos para viajeros de todas clases, y para realizarlo ha sido preciso modificar la explotación y material de tracción, adoptándose, como en Inglaterra y Bélgica, locomotoras de gran potencia con ruedas enlazadas, sistema inglés, en sustitución del antiguo modelo Champton, con las cuales un tren de 24 coches puede andar con una velocidad de 70 kilómetros por hora; en la línea del Norte, en cuatro horas se recorren 254 kilómetros que distan París de Boulogne; en la del Este bastan seis y media horas para franquear la distancia de 353 kilómetros que hay entre París y Nancy; en quince horas y media se va de París á Marsella (863 kilómetros); en ocho horas de Cete á Burdeos (476 kilómetros); en nueve horas de París á Burdeos (580 kilómetros), etc., y sin embargo se procura obtener mayor velocidad, lo cual implica necesariamente perfeccionar las medidas de precaución, como señales, semáforos, timbres eléctricos y otras, habiéndose planteado el *block systeme*, y al efecto se ha dividido la vía en secciones por postes telegráficos, enlazados entre sí y con las estaciones inmediatas, no permitiéndose la entrada de un tren en una sección antes que el precedente haya ingresado en la siguiente.

La rapidez y eficacia de los frenos también ha conseguido útiles modificaciones; antes se detenía un tren express á los 800 á 1.200 metros, necesitándose más de un minuto para conseguir la detención, y además era frecuente que el aviso dado por el conductor pasase desapercibido para los guarda-frenos del furgon de cola, y por lo tanto tan solo actuaban los de la cabeza; actualmente los frenos se aplican casi instantáneamente, en pocos segundos, como sucede con los del sistema Westinghouse (de aire comprimido, usados en Inglaterra, Bélgica y en la línea del Oeste de Francia), y el freno Smith, fundado en la acción del aire enrarecido (adoptado en la línea del Norte de Francia y en algunas inglesas), sistemas ambos que, aunque vice-versa uno de otro, producen iguales satisfactorios resultados.

La estabilidad de la vía contribuye á garantizar la seguridad en la marcha, y al efecto se han adoptado rails de acero, que tienen más duración que los de hierro; usándolos de 12 metros de largo las compañías París, Lyon y Mediterráneo. Asimismo se han provisto los coches de un aparato indicador automático que por medio de las palabras *ouvert* y *fermé* manifiesta á este mal y bien cerrada la portezuela del wagon y se construyen los coches de modo que se amortigüe todo lo posible el ruido que ocasiona su movimiento, estando dispuestos los servicios de alumbrado y calefacción cómodamente para el viajero.

—*Ferro-carriles del Noroeste.*—Cuestión que tanto interés contiene para todos va á ser resuelta en breve, á juzgar por lo que en los periódicos vemos; y que su resolución ha de satisfacer á los más, no nos cabe duda, los hechos se han de encargar de probarlo. Si una Compañía de la importancia y crédito que todos conceden á la del Norte se encargara de ello, veríamos con gran satisfacción por parte nuestra, la sorpresa retratada en los que, sin fundamento alguno, se permitieron impugnarla. Eramos solos á desecharlo, y después seremos todos á aplaudirlo.

Al tiempo.

—Terminaron días há los ejercicios practicados en la capital para proveer por oposición y con arreglo á la ley, la plaza de Farmacéutico del Hospital Provincial; en ellos ha tomado parte nuestro amigo D. Eugenio Piñerúa y Alvarez, Catedrático de este Instituto, y los brillantes ejercicios que practicó le han procurado la honrosa distinción de ser propuesto por el Tribunal como el primero y único lugar de la terna.

Damos la enhorabuena á nuestro amigo, y nos congratularemos de que la botica del Hospital Provincial esté servida por persona tan idónea como este Sr., aunque sentimos, y muy de veras, que esto le obligue á dejar el cargo de Catedrático en nuestro Instituto, en el que desempeñó con gran acierto las cátedras de Historia Natural, Fisiología é Higiene y Agricultura.

El verdadero mérito recibirá su recompensa.

—Por el correo del jueves último, hemos recibido una carta de Madrid, cuya firma no hemos podido descifrar, llamándonos la atención acerca del articulado del proyecto sobre los ferro-carriles del Noroeste y de ciertos trabajos que se dicen iniciados por la Empresa del Norte para trabajar (esta es la frase) la prensa de las provincias interesadas en la conclusión de dichas líneas.

Agradecemos al Sr. Comedo, Concedo, Conado, Caunedo o Camelo, que todo puede ser, el interés que por nosotros se toma, pero LA OPINION tiene ya formada su composición de lugar, y no ha de separarse de ella, á menos que razones convincentes vengán á demostrarnos lo contrario, que lo dudamos mucho.

Hemos de permitirnos sí, manifestar al firmante *incógnito* de dicha carta, que nuestro periódico no está dispuesto á admitir otros trabajos que aquellos que tiendan á la pronta conclusión del ferro carril, y que hasta ahora tenemos la convicción de que ningún viento como el Norte puede llevarnos al puerto de nuestras ansiadas esperanzas, que es ni más ni menos que el comercial y de refugio del Musel.

—La compañía que actúa en el teatro de Jovellanos nos dió á conocer en las últimas noches las comedias *El noveno mandamiento*, de nuestro amigo Sr. Ramos Carrion; *En el pilar y en la cruz* del Sr. Echegaray; *La calle de la Montaña*, preciosísima comedia del inolvidable Serra, y *Marta la piadosa*, del gran Tirso de Molina.

Todas ellas alcanzaron notable ejecución, y el baile de espectáculo *Salacia*, estrenado el martes, alcanzó un éxito completo, mereciendo grandes aplausos la Srta. Besesti, la Srta. Ortega y el bailarín Director Sr. Estrella.

También se hace aplaudir, y muy merecidamente, el solo de flauta que el Director de orquesta Sr. Santa Fe, ejecuta en *Salacia*.

—El número 153 de la *Gaceta del Ministerio Fiscal*, correspondiente al 22 de Junio, contiene el siguiente sumario: «Sección Legislativa.—Ley de aguas. Circular sobre represión de los delitos electorales.

Sección Doctrinal.—La autorización para procesar bajo la fórmula de cuestión previa.

Sección de consultas.—Sobre admisión de nuevos interrogatorios en término de prueba.

Revista de Tribunales.—Un ante-juzicio de responsabilidad criminal.

Asuntos generales y noticias.—Movimiento del personal. Anuncios.»

—*Una gata amorosa.*—Un caballero tenía un canario doméstico y una gata, los cuales vivían en amigable compañía.

Un día la gata fué trasladada de cuarto en tanto que el canario, al cual su amo había abierto la jaula, se divertía en volar de aquí para allá, hasta que apoyándose en el suelo empezó á picar los granitos de alpiste que en él se hallaban esparcidos. A poco entra la gata, se lanza sobre el canario y salta sobre la mesa con el pajarito en la boca. El señor, sorprendido por esta inesperada acometida, y temiendo una funesta suerte á su canario predilecto, se precipitó sobre la presa para librarlo de los dientes de la gata y castigar su insolencia; pero ¡cual no fué su sorpresa al observar que la gata sostenía con cuidado el canario entre sus labios!

¿Cuál podía ser la causa de este hecho?

Un gato forastero había entrado en el cuarto, y hallábase en acecho para apoderarse del incauto canario, el cual indudablemente hubiera sucumbido, si la amiga presurosa no hubiera acudido á salvarlo.

Cuando el gato forastero, frustrado su intento, hubo escapado, la gata sosteniendo siempre en sus labios al canario, saltó de la mesa y dejó con sumo cuidado á su querido amigo en el suelo.

ANÉCDOTA.—Trajeron á uno en un plato una longita de queso muy delgada, y al verla se tapó la boca.—¿Por qué haces eso? le preguntó un amigo suyo.—Por no echarla del plato con el resuello, contestó.

Cierto periódico se admira de que á la última junta celebrada por la Liga de Contribuyentes de esta villa, no hayan concurrido más que 25 Sres. socios, siendo 125 los que componen dicha Asociación. En cambio nosotros, hace muchísimo tiempo, que venimos admirándonos de que media docena de señores quieran imponer su voluntad omnisciente á una villa de 16.000 almas, y el referido periódico aplaude.

¿Dónde existe mayor desproporción?

ANUNCIOS.

GRABADOR.

Taller de grabado en toda clase de metales.

Calle de Munuza, número 6.—Gijón.

En dicho taller se graban sellos de todas formas, para el comercio, oficinas del Gobierno, empresas y particulares; se timbra papel para cartas con cifras de colores, se venden prensas para timbrar en seco; se hacen trepas para marcar bultos; se retocan y arreglan los sellos y cajas de tinta ya gastados; se graban iniciales en cubiertos de plata, relojes y objetos de valor; se graban sobre madera viñetas para periódicos, anuncios, facturas, catálogos, etc., etc., y se encarga de confeccionar cualquier dibujo para el bordado.

AVISO.

El profesor dentista D. Angel Sanchez Bermudez

se retira temporalmente de esta villa, lo cual tiene la honra de participar á sus numerosos clientes, por si alguno de estos tuviese necesidad de sus servicios antes de su salida, la cual será dentro de breves días.

ULTRAMARINOS

de Martin Mange,

San Bernardo, 2, y Plaza Mayor, 4.

Bajos de la casa del Sr. Conde de Revillagigedo.

En dicho comercio hay á la venta un gran surtido de vinos y licores del Reino y extranjeros, que desde esta fecha se darán á precios sumamente arreglados, así como los demás artículos existentes en dicho establecimiento. También hay el rico vino de Albillo, propio para la fresa.

Remate.

No habiendo tenido lugar el remate del bergantín holandés *Umea Packet* el día 20 del actual, se anuncia por segunda vez para el día 2 del próximo Julio, en la Notaría de D. Evaristo Prendes, á las once de la mañana, con las mismas formalidades que se fijaron en el primer anuncio.

Gijón 22 de Junio de 1879.—A. HAZEWINKEL.

Cascarilla Americana

—Perfeccionada.—

Magníficos polvos impalpables para blanquear, suavizar y embellecer el rostro, superiores á cuantos productos se usan y conocen hasta el día; hacen desaparecer las pecas, manchas, granulaciones, erupciones herpéticas, y son el mejor cosmético para desaparecer lo tostado del sol á los que se bañan en el mar.

En el tiempo caluroso, basta empolvase con ellos el cuerpo para hacer desaparecer el calor y sentir una frescura admirable.

Se hallan de venta en todas las perfumerías de Madrid y provincias.

En Gijón: Quincallería y perfumería, LAS TRES B B B, de Eustoquio G. Granda, calle de Munuza, núm. 5, al precio de 20, 16, 12 y 8 reales caja, cada una de las cuales lleva un prospecto con las instrucciones para usarla.

No confundirla con otros productos que se venden con este nombre. Las cajas llevan en la cubierta el escudo de armas de la Habana, y en la etiqueta que cierra la caja debajo del prospecto, lleva la firma del autor.

**Primera Funeraria en Gijon,
de Feliciano Rodriguez,
San Bernardo, 8.**

Gran surtido de cajas mortuorias de todas clases, forradas de percalina con adornos de cinta blanca ó amarilla, para cuerpos mayores, desde 30 reales en adelante, y para niños desde 10 reales. Las hay de diferentes gustos y formas, á precios convencionales: se encarga de las exequias y conduccion de cadáveres en nuevos carruajes fúnebres, de todas clases y precios, dirigidos por el acreditado empresario de coches públicos D. Pedro Riera, quien proporcionará las carretelas que se soliciten para el duelo.

Se encuentran en la tienda infinidad de baules de diferentes formas á precios sumamente económicos, y se construyen á gusto de los favorecedores.

Colegio de Jovellanos.

1.ª y 2.ª enseñanza y clases preparatorias para carreras especiales.

El repaso en la 2.ª enseñanza empezará el 16 del corriente, y las clases especiales darán principio el dia 1.º del próximo Julio.

Se admiten pupilos internos, semi-internos, permanentes y externos.

COMPANIA COLONIAL,
fundadora en España de la fabricacion de chocolates á vapor.

Proveedora efectiva de la Real Casa.

22 RECOMPENSAS INDUSTRIALES.

Única casa en su ramo premiada en la

EXPOSICION UNIVERSAL DE PARIS
CON DOS MEDALLAS.

CHOCOLATES
GRAN MEDALLA DE ORO.

SOPAS COLONIALES
MEDALLA DE BRONCE.

ACREDITADOS CAFÉS,
LOS ÚNICOS PREMIADOS
en las grandes exposiciones de Viena y Filadelfia.

GRAN SURTIDO DE TÉS SELECTOS,
PASTILLAS NAPOLITANAS
y **Bombones de chocolate,**
dulces y cajas finas de Paris.

Depósito general..... Calle Mayor 48 y 20.
Sucursal..... Montera, 8.

MADRID.



A. R. Y RODRIGUEZ,
Relojero de Cámara de S. M.,
89—Corrida—89.

En este acreditado establecimiento se acaba de recibir el mas completo surtido de relojería de pared, sobremesa y de bolsillo, á precios sumamente baratos.—Se garantizan todos los relojes de 140 reales en adelante.

Especialidad en reguladores alemanes y relojes luminosos.

Especialidad en géneros para vestidos de Señoras.

Terciopelos y sederías de las fabricas mas acreditadas.

Pañolería, chales, mantones y abrigos.

Alfombras, fieltros y toda clase de tapicería.

Ropa blanca, mantelerías, lienzos y retortas.

Comercio de Modas.

EVARISTO S. NOVAL,
GIJON,
calle Corrida, esquina á la de San Antonio.

GRANDE Y EXTRAORDINARIO SURTIDO
en percales finos franceses para camisas
y vestidos de Señoras.

Se remiten por correo toda clase de muestras.

Variedad de tejidos en seda, lana y algodón.

Altas novedades en toda clase de corbatas.

Felpas, sedas, torzales, oro y lentejuelas para borbar.

Granadinas, velos, mantos, tules, gasas y crespones.

Completo surtido en adornos de todas clases y precios.

Grandes novedades

El Puerto del Muñiz

Verdadera especialidad en paños franceses é ingleses, cuya procedencia se garantiza.
Alta novedad en lanas dulces y tricots, propios para la presente estacion. Se confeccionan trajes para caballeros y niños á gusto y medida del comprador.
Constantemente se reciben remesas de géneros, tanto en toda clase de modas, como en los que son precisos é indispensables para llenar las necesidades de una casa de familia.
No se omitirá medio alguno para conservar en los precios la buena fama que hasta hoy, á costa de sacrificios, ha adquirido este establecimiento.

RAMON CAMINO

TRINIDAD 14 GIJON

para Sras. y Caballeros

AL PUBLICO.

Tenemos el gusto de poner á disposicion del de esta villa nuestro establecimiento de GUARNICIONERIA, CORREAS PARA MAQUINARIA, EFECTOS DE VIAJE Y OTROS ARTICULOS. CALLE CORRIDA, NUM. 13.

Ofreciendo complacer en precios y demás, á todos los que nos favorezcan con sus compras.—**HIJOS DE MARTINEZ.** (30)



LA FUNERARIA.
Nueva empresa de carruajes fúnebres
de J. Muñiz y Riera.
GIJON,
Morales, 39. — S. Bernardo, 13.

Esta casa, que hace diez y seis años se viene ocupando de la construccion de ataudes, facilitándolos desde aquella fecha á precios sumamente módicos, no ha omitido sacrificio alguno, para establecer este servicio á la altura de las principales poblaciones, compitiendo en lujo y economía con las primeras de su clase.

LAS PRIMERAS EN ESTA PROVINCIA.

Elegantes ataudes en maderas finas, como son: caoba, erable, nogal, roble, palo santo, ébano y otras. Gran variedad, á precios sumamente económicos, forradas de percalina, percal, bayeta, franela, paño, veludillo, terciopelo, moaré, plateado y otros géneros, adornadas de galon dorado y cinta, desde 26 rs. para cuerpos mayores, y desde 8 rs. para niños.

Hay ataudes de zinc para embalsamamientos.
NOTA.—A fin de evitar á las familias la menor molestia, se reciben encargos de todo lo concerniente á las defunciones.

Venta de fincas.

En la villa de Candás se venden dos casas, una de piso alto y huerta, situada en la calle del Hortal, y otra en la calle de la Fuente, de piso terreno y huerta al Mediodía.

Los que deseen pormenores acerca de estas fincas, pueden adquirirlos en la calle Corrida, núm. 62, de esta villa, en donde viven sus dueños.

Se arriendan varias casas y almacenes, sitos en el Humedal de esta villa, propiedad de D. Bernardo Suarez y Blanco. La persona que desee tomarlos en arrendamiento, puede entenderse con D. Manuel Baras, Administrador judicial de aquellas fincas, que vive en la calle de las Cruces, número 26. (8)