

EL ES LA.

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES.

SALE LOS DOMINGOS Y JUEVES.

ANUNCIOS.

4 maravedís línea.
Los de alguna importancia y los comunicados á precio convencional.
Se reciben en la Administración calle de la Zapatería núm. 3.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Tres meses... 11 rs.
Un mes... 4.

PUNTOS DE SUSCRICION.—En la Administración calle de la Zapatería núm. 3 y en la librería de la Viuda é Hijos de Miñón.—*Almanza*, D. Gerónimo Brezosa.—*Astorga*, D. Antonio Gullon.—*Boñar*, D. Carlos Cachero.—*La Bañeza*, D. Teodoro Marcos.—*La Vecilla*, D. Hermenegildo Avevilla.—*Mansilla*, D. Pedro Antonio Alonso.—*Murias*, D. Patricio Quirós.—*Ponferrada*, D. Manuel Gonzalez y Valle.—*Riano*, D. Manuel Balbuena.—*Sahagun*, D. Silverio Florez.—*Valderas*, D. Manuel de los Rios.—*Valencia D. Juan*, D. Bernardino Serna.—*Villamañan*, D. Pedro Rodriguez Montiel.—*Villafranca*, D. Bartolomé Grepí.

ADVERTENCIA.

Retiramos hoy las listas de suscripción y el folletín, para dar lugar á la inserción de todos los materiales de oportunidad con que contamos.

Leon 5 de Julio de 1860.

EL FERRO-CARRIL DE GALICIA Y LA UNION CASTELLANA.

Tres estensos artículos ha publicado *La Union Castellana* en sus números de los días 20, 21 y 24 del último mes sobre la ya enojosa cuestion de variación de trazado de la primera seccion del ferro-carril de Galicia. El tamaño de nuestro periódico y la circunstancia de no ser diario nos obligan á contestarles en uno solo, concretándonos lo posible.

Asegura nuestro colega que el trazado por Palencia no atiende como es debido á los intereses de nuestra provincia porque la cruza por un extremo dejando la mayor parte de ella á su izquierda, mientras que el de Valladolid cortando á la de este nombre por su medio deja á un lado la de Palencia, y á otro la de Santander, y respecto á la de Leon si se aleja algo de Valderrueda y Sahagun en cambio se aproxima á los valles del Bierzo, y enlaza nuestra capital con Mayorga, Villalon, Rioseco y Valladolid, colocándola tambien en buena situacion para comunicarse con *Toro*, *Zamora*, *Benavente*, y *Astorga*. Si *La Union Castellana* se hubiese tomado el trabajo de consultar el mapa hubiera sabido lo que sabe un niño en la escuela, que la provincia de Leon tiene una figura determinada por una estension de mas de 30 leguas de Levante á Poniente ocupando este punto extremo el Bierzo, y de 18 de M. á N. y por consiguiente que el trazado que la promediara mejor y ha de repartir los beneficios mas equitativamente en todo su territorio ha de ser el que marchando tan central como sea posible la recorra de Este á Oeste y que el que menos puede llenar aquel objeto es el que se incline mas á la linea de Mediodia á

Norte. Pues bien, el trazado de Palencia se aproxima á la primera direccion y el de Valladolid á la segunda y por ello la verdad es precisamente lo contrario de lo que *La Union* afirma. Solo de un modo pudiera no ser esto asi y seria consiguiendo variar la posicion del Bierzo y de Astorga, trasladándoles del Occidente al Mediodia, lo que al parecer debe haber logrado ya nuestro colega, á ser cierto, que el trazado de Valladolid, que se inclina al Mediodia se recomienda porque se acerca á aquel territorio, y porque coloca á Leon en buena situacion para comunicarse con la mencionada ciudad de Astorga. ¿Qué concepciones tan atrevidas y que reformas geográficas tan completa y fácilmente realizadas en honra y gloria del ferro-carril de Torozos!

Y no la bastó á *La Union* trastornar sin piedad nuestra provincia, sino que animada con tan portentoso triunfo, resolvió emplear su omnipotencia en mayores cosas y sacó de su asiento tambien la de Santander, para situarla de manera que el ferro-carril que patrocina se vea favorecido con esta por un lado y con la de Palencia por otro. Quien asi transporta distritos y provincias en masa ¿para qué necesita ferro-carriles?

Y despues que un éxito feliz coronó tan titánicas empresas, la bella *Union* empujó suavemente á Toro, Zamora y Benavente, y les puso en contacto inmediato con Leon por medio de una linea directa. Con lo que el trazado de Palencia se quedó con solo 50,000 acompañantes en una zona de tres leguas á derecha é izquierda, es decir con el mismo número poco mas ó menos que el ingeniero que hizo los estudios del llamado de Valladolid contó en una zona de dos. «En el trazado por Palencia, decia aquel en su memoria la poblacion de una zona igual (dos leguas á uno y otro lado) no llega á 50,000 habitantes. ¿Qué habeis hecho ó malhadada *Union* de los mortales que debian existir en la otra legua de zona que aumentais á la de que habla vuestro ingeniero? ¿Les habeis transportado al consabido páramo para la explotacion de las canteras, en-

vidia de las de nuestra montaña, que han de alimentar segun noticias auténticas el tráfico de vuestro camino? Y una vez ya decididos á operar milagros contando con la proteccion superior, á quien debeis vuestro ser, sin duda resolvisteis hacer muy rico aquel páramo, y el de nuestra provincia, para que al surcarles vuestras locomotoras les hallasen sobrecargados de productos y les regalásteis hasta 23 millones y medio de riqueza imponible, no gran cosa por cierto para vuestra prodigalidad, pero bastante si se considera lo poco que habeis dejado á los muchos é importantes pueblos de la otra zona tratados por vosotros con escasa justicia y menos caridad.

Años hace ya que las cuentas que ajustais ahora con vuestra especial aritmética se ajustaron por persona mas competente sin duda y de cierto mas imparcial. El celoso é ilustrado ingeniero de minas D. Ignacio Gomez de Salazar publicó en 1855 y 1856 dos memorias, cuyos datos no han sido impugnados por nadie, ni aun por la *Union* á pesar de que tiene de seguro conocimiento de aquellos escritos. Allí se dice «La poblacion está distribuida en términos que por cada 1,000 almas de la provincia cuenta la montaña 550, el centro 270 y el llano 180, correspondiendo por legua cuadrada 2,1 á la 1.ª; 4,7 á la 2.ª; y 2,4 á la 3.ª La riqueza que está hoy en explotacion corresponde por cada 1,000 rs., á la montaña 380; al centro 330; y al llano 290. Esa explotacion ó cultivo de diversos ramos de la agricultura se refiere al terreno hoy aprovechado y es en la montaña el 25 por 100 de su superficie ó sean 65 leguas cuadradas: en el centro el 40 por 100 ó 64, leguas y en el llano el 60 por 100 ó 45 leguas.» Pasa en seguida á investigar la influencia que racionalmente juzgando podria ejercer en el desarrollo de la riqueza agrícola de las tres zonas un ferro-carril que favoreciese igualmente á todas y obtiene por resultado «1.º que los valores de la agricultura en los ramos que hoy se explotan habrán aumentado en la proporcion de 1,000 á 4,503: 2.º Que lo habrá

hecho en la de 4 á 5 y ½ en la montaña 4 á 4 y ½ en el centro y 4 á 3 y ½ en el llano: y 3.º Que el valor de una legua cuadrada habrá aumentado en la de 5,8 á 16 en la montaña; 5,2 á 12,50 en el centro y 6,4 á 14,50 en el llano.» Y pasando á ocuparse de los demas ramos de riqueza que por falta de comunicaciones no se explotan ó se benefician muy en pequeño, hablando de las maderas dice. «Nadie sabe el número de árboles que tiene Leon, pero en lo que están acordes los conocedores de este ramo es en que escede de 100 millones. De ellos puede considerarse que cuenta la montaña 85, el centro 40 y el llano 5..... La montaña puede beneficiar al año 700,000 pies, el centro 80,000 y el llano 40,000..... Este ramo producirá 28.000.000 de reales á la 1.ª: 3.200,000 rs. á la 2.ª y 1.660,000 á la 3.ª Es decir que la montaña tendrá en ello una ventaja de mas de 20 millones de reales sobre las otras zonas.» Las aguas como fuerza motriz, los materiales de construccion y los industriales les considera el Sr. Salazar otros tantos elementos mas de riqueza para la zona montañosa, y para la medianamente accidentada. «Por último, dice, tiene la montaña en solo carbon de piedra y hierro intereses de un orden superior, que como tengo explicado en mi escrito anterior pueden ser de 25 millones de quintales el 1.º y 2 y ½ el 2.º al año.

«Todos estos datos irrecusables que en cualquiera ocasion estoy dispuesto á sostener y á evidenciar, dicen claramente que en el estado actual la poblacion y la riqueza es mayor en la montaña, menor en el centro y menor aun en el llano: que á medida que la reforma se haga comun á las tres zonas conservándose siempre ese mismo orden de importancia, las proporciones van siendo mayores en favor de la montaña y del centro, y que considerando completa esta reforma las diferencias llegan á representar cuando menos lo siguiente. Por los ramos disfrutados hoy, la proporcion será de dos en la montaña, uno y medio en el centro y uno en el llano, y por los demas ramos habrá la diferencia anual que

establecen los gútarismos siguientes:— Montaña 97 millones: Centro 44: Llano 2:»

Claramente verá ahora *La Union* si no se resiste á abrir los ojos á la luz que el trazado que combate lejos de desatender los intereses de nuestra provincia, es no solo el que mas les favorece sino tambien, el que mejor responde á las necesidades económicas de nuestra Nación y de nuestra época. ¿Qué otras razones de conveniencia general, qué consideraciones de orden elevado alegan los pocos que intentan que se modifique la ley que sanciona aquel trazado? Dicen que se separa de uno de los mejores mercados de cereales, la ciudad de Rioseco, pero se olvidan ó no quieren tener presente: 1.º Que la línea sancionada por la ley aunque se aproxima lo posible á la montaña, marcha sin embargo desde Sahagun hasta el misero Palencia, es decir, 9 á 10 leguas por un territorio tan abundante en cereales al menos como el que se estiende entre Mayorga y el citado Rioseco (seis á siete leguas) 2.º Que los cereales de la comarca de Rioseco tienen hoy su salida por el ramal del canal de Castilla que llega á este punto. 3.º Que teniendo el canal ocho ó nueve leguas menos de trayecto hasta Aiar que el camino de hierro, aun después de construido este el transporte de granos se continuaria verificando por aquel, porque es natural que se hiciese con mas economía, y la cuestion de celeridad en estos artículos sabe *La Union* que generalmente no importa gran cosa.

Nos parece que no puede ponerse en duda la exactitud de estas observaciones, y de todos modos creemos que sería una gran aberracion modificar el trazado de una línea general de ferro-carril para alejarla de la zona de los carbones y del hierro cuando tanto se clama y con fundamento porque se construyan vías de comunicacion á los puntos que encierran aquellos elementos esenciales de existencia y de progreso para todas las industrias inclusa la agrícola. Y á propósito de esto diremos lo que decia muy acertadamente el Sr. Salazar en su citada memoria: «El carbon y el hierro son hoy á la sociedad lo que el oxígeno á la vida, y así como sería irritante ofrecer pan al asfixiado, que lo que necesita es aire oxigenado, no lo sería menos ahogar y cerrar el paso con murallas de trigo á los instintos de la industria que representa hoy la inteligencia, la moralidad, la union y la paz. Las sustancias alimenticias las cultivamos en todas las localidades: los elementos de la industria tienen su morada fija y circunscrita á puntos determinados y especiales. A ellos tenemos que ir á buscarlos y aprovecharlos; allí es donde hemos de consumir los productos agrícolas, allí donde ha de aumentar la poblacion y donde han de reunirse todos los valores de la provincia, y allí de donde han de salir, entre otros objetos, esas barras de hierro que han de distribuir la civilizacion

y los beneficios de los adelantos actuales entre todos los demas puntos.» En un sentido análogo se espresó tambien el Excmo. Sr. Ministro de Fomento en la sesion del congreso de 8 de Junio próximo pasado.

Pero *La Union Castellana* persuadida sin duda de que los pobres montañeses de Leon no sabemos *dónde nos aprieta el zapato* nos muestra el cebo del interés diciéndonos: «Palencia tiene grandes criaderos de carbon y la provincia de Leon no encuentra cosa mejor que hacer, que llevar los suyos á un punto donde abundan otros en condiciones mas ventajosas en vez de acudir allí donde pueden imperar absolutamente.» Por de pronto hé aqui ya una razon de conveniencia general para que el camino de hierro vaya por la provincia de Palencia en donde además de una gran produccion de cereales existen grandes criaderos de carbon de piedra por confesion de *La Union*, y en cuanto á lo que tiene de consejo á los leoneses el anterior párrafo contestaremos que no es el mezquino egoismo el que traza la conducta de estos en las grandes cuestiones que afectan á todo el pais; pero que saben que el mundo es muy grande, que no se acaba en Palencia, que cabemos todos en él, que nuestros carbones se vendrán, ó pasarán de allí segun convenga, exactamente lo mismo que se detienen ó pasan los trigos y harinas que desde Rioseco y Valladolid van por el canal tambien á Palencia en donde hay grande abundancia de unos y otros. *La Union* se ha empeñado en no ver que por el ferro-carril empalmado en Palencia se comunican las provincias Gallegas, Asturias y Leon con el resto de España y con la Europa; para atribuir esta ventaja únicamente á la línea que empalma en Cabezon con la del Norte, línea que por un abuso de lenguaje ha bautizado con el nombre de *directa* á Valladolid, sin duda por que le hace mal efecto el de *Cabezón*.

«A Galicia, á Asturias y Leon lo que les conviene, dice tambien *La Union*, es acudir por la via mas corta al interior. No hace mucho tiempo, prosigue, que algunas poblaciones de Galicia consumían harinas de Castilla: aun hoy mismo se hacen algunos pedidos que serian mucho mayores si hubiera buenas vías de comunicacion entre ambas comarcas. ¿A qué punto del interior acudia Galicia? A aquellos donde los productos eran mas abundantes y mas baratos (como tanta) á Rioseco. Asturias consume igualmente considerables cantidades de esta provincia. El mercado de Rioseco es tambien el que la surte. Hecho el ferro-carril por el *trazado directo*, Rioseco seguiria siendo el punto de esportacion para Asturias y Galicia (se nos figura que aunque lo parece no es esta la madre del cordero) y Leon seria el depósito de ambas comarcas. ¿Sucederá lo mismo con el trazado de Palencia? No porque en Palencia á causa de su mayor

proximidad á Santander valen los trigos y harinas mas que en el mercado de Rioseco.» De este modo es como se despacha *La Union* á su gusto, pero EL ES LA se atreve á contestarle que lo primero que les conviene á Galicia, Asturias y Leon, es decir á dos millones y medio de españoles, es que desaparezcan los *prelestos* con que se procura dilatar y se ha dilatado hasta ahora el cumplimiento de una ley que debiera ser mas acatada de lo que lo es.

En seguida, esto es, cuando tengan ferro-carril ya verán á donde se han de dirigir á comprar trigo y harina que de seguro no será á donde estos artículos escaseen y cuesten por consiguiente mas. Y si antes iban á Rioseco porque el canal y buenas vías de comunicacion habian convertido á este pueblo en centro de contratacion, como continuará siéndolo mientras reuna tales ventajas, después es claro, que vendrán á Leon, ó irán á Sahagun, Palencia, á los mercados en fin mejor provistos, á aquellos á que afluyan mas cereales ya de Rioseco por dicho canal, ó de otros puntos. «Pero en Palencia habrán de comprarles mas caros á causa de su mayor proximidad á Santander.» ¿Qué filantrópica está *La Union*! No se entristezca por tan poca cosa, que los labradores de Rioseco y de todo Campos y los comerciantes de trigo y harina, ya se *apiadarán* de los Gallegos y Asturianos y llevarán bastante cantidad de aquellos artículos á Palencia, para que abarate, si en efecto llegasen á encarecer por la *susodicha* proximidad.

No se moleste *La Union* en inventar razones. El camino que cruzando desde Leon los llanos de Campos en beneficio de la produccion agrícola se aproxima no obstante lo posible á la montaña para que nazcan y florezcan en ella las industrias especiales que solo allí pueden existir y para facilitar la estraccion de las riquezas naturales que hoy no se aprovechan, porque no hay medios para transportarlas, ese es el que armoniza todos los intereses, ese el que mayor número de ellos desarrolla, y ese por consiguiente el que conviene á Asturias y Galicia, puesto que tanto mas activo y mas beneficioso será el comercio que hagan con las provincias limítrofes, cuanto mas se desarrolle la produccion en estas.

Pero todo se ha conciliado ya, nos advierte con júbilo nuestro colega. El *Crédito mobiliario es la providencia* de la montaña. Al propio tiempo que se ha hecho un depósito para que *nadie dude* de que habrá quien subaste el camino de *Toro*zozos, aquel ha pedido y obtenido autorizacion para hacer los estudios de un ferro-carril desde sus minas de carbon en Valderrueda al punto que mas convenga de la línea de Galicia, y con esto se remedia el mal. Lo primero que se nos ocurre es que ya que el mal no se ha causado, sería una insensatez causarle para tener el trabajo de ponerle remedio después. Y lo segundo que no nos

inspira gran confianza el médico que espontáneamente se presta á curar un mal para persuadir al que le ha de sufrir á que consienta resignado que se le irroge.

Por lo demas *admiramos* la abnegacion del Crédito, que vé con algo mas que agrado al parecer, que la línea general se separe de sus pertenencias mineras *solo* porque el bien público exige este sacrificio, y en verdad que digna es esta conducta de que las provincias contrariadas en sus legítimas pretensiones (por Rioseco, Villalon y Valladolid se supone) la admiren mucho y la mediten mas.

Nuestros lectores han visto hasta ahora el *talento topográfico y los conocimientos estadísticos y económicos con que la Union sabe defender las buenas causas*; y no estrañarán ya que esta inocente dama con la *conciencia de su superioridad* se haya creído en el deber de ofrecer al ES LA el raudal de ciencia que brota de su *privilegiada cabeza* para que vaya haciendo algunos adelantos especialmente en la aritmética. ¡Hasta nos ha amenazado con la palmeta porque creyó encontrarnos en flagrante error de suma! Dijo en efecto EL ES LA hace unos dias que el trazado *directo de Cabezon* tenia 27 kilómetros mas que el de Palencia, y nos contesta el maestro que en efecto tiene mas, pero que son solo 18. Añadió tambien EL ES LA que el primer trazado exigia un gasto de veinte y tantos millones mas y esto ya no lo sufre el Pedagogo, se sale de sus casillas y con las correas en la mano se sube al encañero y suma y resta y... diferencia 2.083,062 rs en lugar de los veinte y tantos. Pero es el caso que el ingeniero que escribió la memoria del trazado de Toro^zos dice en ella segun noticias lo siguiente. «Gastos de construccion de cada trazado.—Los gastos de construccion de la línea de Palencia á Leon están valuados en 56,269,732 rs. ó sea en 474,495 rs 30 céntimos por kilómetro. Los gastos del ferro-carril *directo* de Valladolid á Leon por la parte *comprendida entre Cabezon y el Esla* están evaluados en 61.211.076 rs. 17 céntimos ó sea 502,092 rs por kilómetro.» De donde resulta que hasta el Esla cuesta el trazado de Cabezon 4 944,34½ rs. 17 céntimos mas que todo el de Palencia. Y como desde el Esla á Leon hay una distancia de 13 kilómetros 516 metros y como en este trozo hay que construir un puente sobre aquel rio de grande estension que es la obra de fábrica de mas importancia de la línea y dos estaciones, de segundo orden la una, que es la de Leon y la otra de tercero, y como por último el mayor valor de los terrenos en dicho trozo hace subir á una suma respetable las indemnizaciones por todo esto hemos creído, aunque nos declaramos incompetentes para estas cuestiones, que no se exagera nada en asegurar que el mayor coste de la línea de Cabezon respecto de la de Palencia pasa de veinte millones.

Agregada esta ventajita mas á las otras muchas, (hay que traer á la cuenta la que ya estamos experimentando) que hemos visto habia de reportar el pais con que se anulase la ley que sancionó el trazado actual no tiene duda que la reforma es aceptable. Sin embargo la *Union* nos asegura que llegaremos lo menos media hora antes á Valladolid, con lo que si bien se llegará otro tanto mas tarde á Burgos, Santander, Provincias Vascongadas y Europa, siempre se ganaria algo. Pero á pesar de la mucha fé que en punto á datos y en esta cuestion nos merece nuestro colega tenemos algunos escrúpulos para dar crédito á esto que dice. En los caminos de hierro *carísima Union*, se nos figura que sucederá como en los demas, que no siempre es por los mas cortos por donde mas se avanza, y por donde menos cuestan los trasportes. Por consiguiente para convencer al público de que por el trazado de Cabezon se ha de llegar media ó una hora antes y con mas economía á Valladolid que por el de Palencia no basta que se diga que hay 22 kilómetros 288 metros menos por aquel que por este, como se dice segun creemos en la memoria citada anteriormente. Seria preciso que ya que poseeis los datos de la ciencia de que hablais en vuestro número 207, y que habeis puesto tan resueltamente manos á la obra comparais los dos trazados para venir en conocimiento de su bondad relativa. Asi se podria saber que número de kilómetros en pendiente tiene cada uno, la estension de la mayor y de la menor de ellas, la pendiente máxima, la mínima y la media: el número de curvas y su mayor y menor radio en ambos y de este modo por último es como se lograria convencer á la opinion de que por el ferro-carril de Cabezon se llegaria mas pronto y con mas economía á Valladolid, y otro tanto mas tarde y con mas gasto á Burgos, Santander, etc. que por el ferro-carril de Palencia. Pero si la *Union* se decide á ilustrarnos con estas noticias, consulte por Dios los datos que posee de la ciencia mejor que consulta el mapa.

No dirá ya nuestro colega que á pesar de sus desdenes no le tratamos con toda la consideracion que es debida á su sexo cuya debilidad dispensa á nuestros ojos sus desvarios. Y con la esperanza de que ha de entrar en razon la enviamos nuestro fraternal saludo hasta otro dia.

A continuacion insertamos un comunicado remitido á *La Union Castellana* por nuestro distinguido amigo y compañero de redaccion D. Carlos Félix de Sosa á quien damos gracias por su celo en favor de los intereses de la provincia y del decoro de sus amigos, aceptando como nuestras sus ideas y consideraciones.

Señores redactores de «EL ES LA.»— Mis queridos amigos y compañeros: al director de *La Union Castellana*, remito con esta fecha la siguiente comunicacion

que espero merecer de la amabilidad de VV. hagan insertar en las columnas de ese periódico, en interés de la publicacion, de la provincia y de VV. mismos de quienes como siempre, se repite afectísimo compañero y amigo Q. B. S. M.—Carlos Félix de Sosa.

Valladolid 29 de Junio de 1860.

Hé aquí el suelto que ha motivado mi comunicacion.

«Por todas partes se vá á Roma. Sabemos que para demostrar prácticamente que desde Leon á Valladolid el camino mas corto es *atajando* por Palencia, y con el objeto de proveer á que sean trasportados pronta, cómoda y económicamente *dos millones y medio* de viajeros, *todos españoles*, el articulista de *El Es la* ha comprado una burra, de buen andar, con la que se propone hacer dos expediciones mensuales: saldrá de Leon los dias 1.º y 15, llegará á Palencia los 8 y 22, y á Valladolid los 22 y 26, emprendiendo á los siguientes la expedicion viceversa. para evitar los atropellos, el conductor vestido de Fama, vendrá tocando la trompeta; y á prevenir los vuelcos se ha mandado que se quiten todos los hormigueros de la via. El primer viaje extraordinario será el 18 de julio próximo, sin duda para que el mismo dia se vean eclipsados el sol y todos los antiguos medios de transporte con locomotoras, coches y wagones, que por esto *no se presupusieron* en otros cálculos del empresario. Las condiciones se harán á razon de 40 reales arroba, y doscientos por asiento de primera clase, y el despacho de Valladolid se establecerá en la Estacion del Ferro-carril. ¡Ahora si que comemos frescas las truchas del Es la y del Sil!»

A este tejido de groseras y mal pergeñadas agresiones, he contestado lo siguiente:

Sr. director de «*La Union Castellana*.»—Muy Sr. mio: mientras la polémica sostenida por el periódico que V. dirige y «*EL ES LA*», de Leon, con motivo del ferro-carril del Poniente, siguió su curso de una manera digna y mesurada, he creido que por deber y por conviccion, no necesitaba mezclarme en ella, contentándome con oír y pesar en la balanza de mi pobre criterio las razones aducidas por una y otra parte. Pero al ver en el número de hoy y en la seccion de noticias de «*La Union*», el inconveniente suelto relativo á dicho asunto y dirigido á «*EL ES LA*» interin este contesta cumplidamente al cúmulo de sandeces (por no decir otra cosa) contenidas allí, me conceptúo, por amistad y compañerismo en la indeclinable obligacion de anticipar las declaraciones siguientes, que espero de la delicadeza de V. se sirva mandar insertar en el mas próximo número de su citado periódico:

Primera. Que al defender «*EL ES LA*» el trazado del trozo de ferro carril de Palencia á Leon, ha defendido lo que la ciencia, al principio, y la ley despues aceptaron como bueno: y que por consiguiente el suelto á que me refiero, al pretender atacar con las armas del ridículo y de la sátira, la opinion emitida en «*EL ES LA*», ha atacado en realidad al respetable cuerpo de obras públicas, á las cámaras legislativas y á la sancion régia que apro-

bó en definitiva el trayecto espresado.

Segunda. Que no es descendiendo al fangoso terreno de la invectiva y la personalidad, como se defienden las buenas causas, porqué la que hasta allí se consideró como la mejor, deja de serlo á los ojos de la opinion desde el momento en que se apela para sostenerla á medios reprobados por el decoro y respeto que se deben entre sí, los representantes en la prensa de los intereses generales del pais.

Tercera. Que afortunadamente para Valladolid y su provincia, no considera Leon ni la suya á «*La Union Castellana*,» como el verdadero intérprete de los sentimientos que animan á aquella, respecto á su hermana, en la cuestion que se debate.

Cuarta y última. Que «*La Union Castellana*», al estampar en sus columnas tan estemporáneas elucubraciones, (que no reconocen otro móvil que el de un mal reprimido despecho) lejos de corresponder á la razon de ser de su título y al elevado pensamiento á que debe su aparicion en la arena del periodismo, manifiesta querer todo lo contrario, en el hecho de provocar con su conducta, un sistema de agresion estan ofensivas como injustificadas.

El público, juez inapelable en todos los casos, de la naturaleza del que hoy pone la pluma en mi mano, contra mi carácter y buenos deseos, dará la razon á quien la tenga. En su fallo descansa la redaccion de «*EL ES LA*», y como el último de sus individuos, S. S. y suscriptor Q. B. S. M.—Carlos Félix de Sosa.

Valladolid 29 de Junio de 1860.

NOTICIAS VARIAS.

Se anuncia siempre para mediados del corriente la inauguracion de la seccion de Valladolid á Búrgos y del ramal de San Isidro de Dueñas á Alar.

El 19 llegó á Monzon de Campo, distante dos leguas de Palencia, una locomotora que arrastraba doce wagones cargados de material para la terminacion de la línea de Alar á Valladolid. El entusiasmo de aquellos vecinos al divisar la máquina, que venia adornada con banderas, fué extraordinario, y un concurso inmenso acudió á verla y examinar un objeto para ellos desconocido; pero en el que fundan tantas esperanzas. Despues de descargar, marchó á Frómista.

Tambien fué grande é indescriptible segun nos anuncian el entusiasmo que en Palencia se apoderó de todos los habitantes á la llegada á aquel punto el dia 1.º del corriente, de la locomotora *Palentina*. En otro número insertaremos las alocuciones del Sr. Gobernador interino, Alcalde y Ayuntamiento que con este motivo circularon.

—Se ha dado un paso inmenso. La aplicacion del vapor á la labranza de las tierras, si no prácticamente resuelta del todo, es ya posible y ventajosa.

La sociedad real de agricultura de Inglaterra habia ofrecido un premio de 50,000 rs. vn. al cultivador por el vapor que obrase sobre las tierras con mas eficacia, y pudiese sustituir con economia al arado y á la azada. Este premio se adjudicó el año pasado en el concurso agrícola de Chester á mister J. Fowler, hijo

de Cornhil, quien, segun espresion del jurado de recompensas, *lo ha plenamente merecido*.

El cultivador de M. Fowler, llena pues, las condiciones del programa. Los competidores fueron cinco. El único que se acercó un poco al premio fué mister Howard, á quien recompensó el jurado con una gran medalla (de oro) de honor.

No nos entretenemos en describir el cultivador de Fowler, que es una máquina de vapor que se trasporta por si misma á los campos, que los labra con celeridad y perfeccion, con economía increíble, etc., y nos fijaremos tan solo en la transformacion, que con esta máquina puede experimentar la agricultura, la suerte de la clase agrícola, el precio de los productos, etc., etc. La aplicacion del vapor al cultivo de las tierras producirá una verdadera revolucion económica.

Por el pronto, el cultivador de monsieur Fowler ha sido ya importado en Francia por el vizconde de Baulny. El emperador estuvo no ha mucho en la granja imperial de Vincennes para ver funcionar la nueva admirable máquina, y quedó muy satisfecho de los ensayos.

PARTES TELEGRÁFICOS.

Nápoles 28 por la tarde.—Las comisarías de los doce cuarteles han sido simultáneamente saqueadas y robadas, los archivos quemados y los agentes asesinados. Se ha proclamado el estado de sitio y prohibido la reunion de grupos por las calles.

Turin 29.—La Cámara ha votado y aprobado por unanimidad un empréstito de ciento cincuenta millones.

Algunos diputados han hablado fuertemente contra la alianza con Nápoles.

Hé aquí el nuevo ministerio napolitano:

Spinelli, Presidente.
Martino, negocios extranjeros.
Del Ré, interior.
Manna, Hacienda.
Príncipe Torella, Negocios eclesiásticos.
Morelli, Gracia y Justicia.
La Greca, Obras públicas.
Dariscal Lestucci, Guerra.
Almirante Garofalo, Marina.

La bandera tricolor flota en Palacio. Los buques nacionales y extranjeros la han saludado con salvas de artillería.

De un momento á otro deben llegar noticias importantes de Sicilia.

Londres 30.—Dice el *Times* que no hallándose suscritores para el empréstito ruso, es probable que la casa Baring y compañía anuncie que retira el empréstito por ahora.

Viena 30.—Ayer se firmó aqui un convenio entre Austria, Inglaterra y Turquía, para el establecimiento de una línea telegráfica submarina, entre Ragusa y Alejandria.

—Garibaldi tiene en su poder, para emplearlos en el sitio de Messina, doce cañones rayados del último modelo. Será la primera vez que se habrán ensayado esta clase de cañones contra fortificaciones, y los hombres competentes en la materia deben esperar con cierta impaciencia, el efecto que producen estas terribles piezas.

—La municipalidad de Milán ha enviado á Palermo tres cajas de instrumentos de cirugía destinados al cuerpo de sanidad militar del ejército de Garibaldi.

SECCION LITERARIA.

Letrilla.

1.º

Quien soñó fidelidad,
y al despertar, sorprendido,
por dicha ó fatalidad,
se encontró en extraño nido
su pichona acurrucada:
ese echó la descargada. (1)

2.º

El que apilando riqueza
consumió su vida entera,
y un día vió con presteza,
por mano diestra y ratera
su fortuna escamoteada:
ese echó la descargada.

3.º

Quien confió demasiado
en protesta lisongera
de una pasión no sincera
y luego se halló el cuitado
de puerta en puerta, y sin nada:
ese echó la descargada.

4.º

El que inesperto y novicio,
consumió su capital
en la crápula y el vicio
y por fin á un hospital
vino á acabar la jornada:
ese echó la descargada.

5.º

Por llevar de Aries el lauro,
quien con Cáncer se desposa,
tendrá en el signo de Tauro,
si Dios no ordena otra cosa,
su ventura descifrada,
ese echó la descargada.

6.º

D. Simplicio se casó,
de valor haciendo alarde,
y cuando novio, no vió,
y cuando vió ya era tarde;
¡ceguedad desventurada!
ese echó la descargada.

Uriarte.

DE LOS ECLIPSES.

(Continuacion.)

III.

El fenómeno de la renovacion de las estaciones, es debido al movimiento de traslacion de la tierra en la eclíptica y á la inclinacion constante de su eje sobre el plano de la misma, lo que produce el cambio de declinacion.

El eje de rotacion de la tierra en cualquiera de las posiciones que ella se encuentre forma con la eclíptica que describe un ángulo de 23 grados 28 minutos, es decir, que el eje se halla oblicuo á la perpendicular del plano de la eclíptica. En razon de esta oblicuidad, cuando la tierra se halla en uno de los extremos de la órbita llamado el Perigeo ó Perihelio, que es cuando está á la menor distancia del Sol, el polo ártico ó del nor-

te queda oculto al Sol mientras que el otro polo antártico y del Sur queda descubierta, entonces el Sol describe el círculo llamado *Trópico de Capricornio*, distante del Ecuador 23 y medio grados al Sur: es el solsticio de invierno para el hemisferio boreal, comprendido entre el Ecuador y el polo norte; y para hemisferio austral comprendido entre el Ecuador y el polo Sur, es verano.

Cuando la tierra siguiendo su movimiento de traslacion toca en el punto opuesto de la eclíptica, llamado el *Apogeo* ú *Afelio*, entonces el polo norte queda descubierta al Sol y el polo Sur oculto al astro; el Sol describe el otro círculo llamado *Trópico de Cáncer*, distante tambien del Ecuador 23 y medio grados al Norte, y es el solsticio del verano para el hemisferio boreal, y el austral tiene entonces el invierno: el Sol, pues, en su movimiento aparente no sale en su curso anual del espacio comprendido entre los dos trópicos, conocido con el nombre de *Zona Tórrida*, que abraza 47 grados de anchura.

Resulta de lo que llevamos espuesto que los países del globo cuanto mayor sea su distancia al Ecuador y mas se acerquen á los polos, tendrán tanto mas largos los días y cortas las noches en el estío, y lo contrario sucederá en el invierno: que los habitantes del círculo llamado Polar, situado á 23 grados 23 minutos del polo, tendrán un día de 24 horas, cuando el Sol describa el trópico inmediato, y una noche de igual duracion cuando describa el trópico opuesto; porque cuanto mayor sea la inmediacion á los polos se ve que mas duradera ha de ser la presencia ó ausencia del Sol, cuando el astro se halla hácia los solsticios: en fin que bajo el polo cuya distancia al Ecuador es de 90 grados, y su horizonte es el Ecuador mismo el Sol está seis meses encima y otros seis debajo de este plano, y el año lo forma allí un día y una noche de igual duracion.

Cuando la tierra se halle en los puntos intermedios de la eclíptica, entre el perigeo y el apogeo, en este caso los dos polos están descubiertos al Sol; hallándose el astro sobre el Ecuador y teniendo sucesivamente todos los habitantes de este círculo al Sol en su cénit, nos parece que el astro describe el Ecuador Celeste, entonces son las estaciones medias ó los equinoccios de primavera para un hemisferio, y de otoño para el otro, que ocurren en 21 de marzo y el 23 de setiembre, y todos los habitantes de la tierra tienen en estas situaciones los días iguales á las noches; empero en los países situados bajo el Ecuador en todas las situaciones en que la tierra se encuentre teniendo los polos en el horizonte, todos los días son iguales á las noches en todo el año, en el cual el Sol pasa dos veces por su cénit: las alturas crecen acercándose á los equinoccios: en el curso del año las sombras toman todas las situaciones posibles, ya de un lado del Ecuador, ya del otro lado del mismo, seis meses hácia el polo boreal, y otros seis hácia el polo austral, dirigiéndose á estos polos la sombra meridiana, y acortándose sucesivamente á medida que uno se acerca al equinoccio, donde ya es nula. Así bajo el Ecuador hablando en propiedad, no hay

al año sino dos estíos y dos inviernos. La primera estacion es la mas desagradable á causa de los excesivos calores y copiosas lluvias.

La tierra no anda con igual velocidad en la eclíptica; hácia el perigeo, que es cuando se halla á la menor distancia del Sol, acelera algun tanto su movimiento, y hácia el apogeo que es cuando está á la mayor distancia le retarda, de aqui el que las cuatro estaciones no son de igual duracion: la primavera es mas corta que el estío y mas larga que el otoño: el invierno es la mas corta de las estaciones.

Resulta de lo espuesto que cuando la tierra está mas distante del Sol (en el apogeo) es precisamente cuando llega el estío para los habitantes de nuestro hemisferio boreal, entonces cuando la emision del calor es mas débil en razon de la distancia. Pero la elevacion de la temperatura es debida á la larga duracion de los días y á la direccion menos oblicua de los rayos del Sol. El calor que no ha tenido tiempo de disiparse durante noches tan cortas, se acumula sin cesar, y se hace muy elevado, lo contrario sucede en invierno.

(Se continuará.)

GACETILLA.

—TEATRO.

Con *El Hombre de Mundo*, bellísima produccion del eminente poeta D. Ventura de la Vega, que se puso en escena á beneficio de la Señorita Doña AMALIA GUTIERREZ, terminó su compromiso en esta capital la compañía de declamacion.

Con decir que los actores estuvieron á la altura de siempre y que la beneficiada se distinguió sobremanera, cumplimos tambien el nuestro; pero no queremos pasar en silencio la unánime y conmovedora ovacion, de que fue objeto tan distinguida artista á la conclusion de la comedia, siendo llamada con insistencia al palco escénico y obsequiada con multitud de ramilletes y una bella composicion debida á la pluma de la Señorita D.ª A. H. de CAREAGA que leyó el Señor Córcoles entre ruidosos aplausos, y que sentimos no poder insertar por la abundancia de materiales.

A su vez la Señorita GUTIERREZ, despues de la inimitable gracia con que secundada por los demas, caracterizó el papel de niña inocentona en la divertida pieza *Las Citas* correspondió á las deferencias del público, despidiéndose al final en unas cortesias y elegantes seguidillas que la valieron muchos aplausos y completaron el triunfo que en noche tan dellosa coronó los esfuerzos de artistas cuyas facultades y escelentes dotes, les hacen acreedores por todos conceptos del aprecio y estimacion.

No lo dudamos. La corona artistica de la Señorita GUTIERREZ adquirirá cada vez nuevos y brillantísimos laureles; su amor al arte junto con el estudio y aplicacion la han de grangear innumerables simpatías, y al fin de ellas la *Gloria*, premio inestimable predestinado al trabajo y al talento. Concluimos tambien nuestra tarea dando un afectuoso *Adios* á los Sres. TAMAYO, BENETHI, VALLE, ARJONA, GARCÍA, Córcoles, ALISEDO y demas, y á las Señoras

GUTIERREZ, MARIN, LOPEZ, ALABRO y LANSAC, declarándonos por esta vez, intérpretes, con el mayor gusto de la pública opinion.

Usted perdone.—Tiene la *Union Castellana*—cierto *mapa* en su pupitre—que es el *mapa* mas gracioso—de los *mapas* que hoy existen.—Por él sabemos que el Bierzo—dando un brinquito sublime—salvó distancias enormes—y jugando al escondite—se colocó en Benavente,—que es por *sus minas* un dije.—Por él sabemos tambien—que *Villalon* dió un *berrinche*—y corriendo hácia la izquierda—entre *diretes* y *dimes*—mirando fiero al soslayo—y á pique de echarse á *pique*—á nado pasó el Pisuegra—con la mano en las narices—en cierta actitud de guasa—muy peculiar á arlequines—sentando al fin sus reales—allá en la tierra de Aquiles.—Y á todos los demas pueblos—de Laras y Condes, lindes—á las floridas riberas—de los Esclas y los Siles,—les hizo tambien la *Union*—*dada* á hacer saltar *tapines*—mudarse de domicilio—de un ESTORNUDO!!..... (1) *Pax Christi*.

Adios ¡*Union Castellana*!—si esa geografia sigues—de esta hecha vá á parar—Valladolid á Mequinez—y entonces este articulista—no hará ya el viaje que dices—pues está esperando un burro—de esa redaccion;..... *fac simil*—al que usaba Sancho Panza—allá por los años miles.—La trompeta de la fama—con que tu pregon hiciste—cuando por *algunos sitios*—entraste de *sonsoniche*—tambien la necesitamos—carisima *Union amica*—y este latinejo encajo—que el asonante permite—de buena ley, por supuesto—que no ha de ser *tiquis miquis*.—Adios carisimo colega—mis espresiones recibe—que estoy temiendo tambien—que el mejor día remites—en tus mapas á Leon—á algun aduar de Mequinez—segun lo *dada* que eres—á hacer saltar los *tapines*.

(1) Dios te ayude hermana.

MERCADOS.

Leon.—Trigo de 37½ á 39 rs. fanega; cebada de 18 á 19 id.; centeno de 27 á 30 id.; garbanzos de 65 á 84 id.; habas de 60 á 72 id.

La concurrencia sigue siendo escasa tanto en vendedores como en compradores.

Bañeza 1.º de Julio.—Trigo de 30 á 33 rs. fanega; centeno 22½ id.; cebada 15 id.; garbanzos de 60 á 75 id.; habas 60 id.; linaza 60 id.; patatas 2 rs. arroba; vino 20 rs. cántaro; lino de 42 á 50 rs. arroba; lana 52 id.; vaca 12 cuartos libra; tocino 3 rs. y ½ id.; jamon 4 rs. id.; carbon de modera 3 rs. arroba.

El mercado se ha hecho con muy poca concurrencia, los precios en baja y mas vendedores que compradores. Los ganados sin operaciones.

SECCION DE ANUNCIOS.

En la calle de Herreros próximo á la plazuela del Mercado, se arrienda una panera de escelentes condiciones. En esta redaccion se dará razon.

Editor responsable, D. Primitivo Bravo.

LEON:—1860.

Imprenta de la Viuda é Hijos de Miñón.

(1) Como si digéramos: le tocó la lotería.