



# REVISTA DEL CÍRCULO AGRÍCOLA SALMANTINO.

REDACCION, ADMINISTRACION y noticias sobre máquinas agrícolas de diferentes autores; plazuela de los Baños, núm. 1.

PUBLICACION SEMANAL.

PRECIO DE SUSCRICION:—Para los que no sean socios cinco reales trimestre en la capital, y seis fuera, franco de porte.

llamamos la atencion de nuestros lectores sobre la siguiente interesante carta del celoso diputado á Cortes Sr. Hernandez Iglesias, cuya atencion agradecemos.

Señor Director de la REVISTA del *Círculo Agrícola Salmantino*.

Muy señor mio y distinguido amigo: He leído las reiteradas excitaciones que su ilustrada REVISTA dirige á los representantes de la Provincia, para que le signifiquemos nuestra opinion, y le expliquemos nuestra conducta en la interesante cuestion de ferro-carril. Y como estimo en cuanto valen los derechos de la prensa, que en el presente caso traduce bien los de la provincia que nos confió su representacion en Cortes, y acepto los deberes que esta mision impone, cumpliré los míos desde luego, contando con que V. me dispensará la honra de facilitarlos en las autorizadas columnas de su periódico.

Nuestra via férrea de Medina del Campo á Salamanca no producirá los beneficios que de su construccion nos prometimos, sino se prolonga. Cortada donde lo está hoy, servirá á pocos intereses, recogerá escasos productos, se conservará con dificultad, y no podrá mejorar sus obras ni sus servicios. Prometerse otra cosa fuera confiar en el absurdo, y este nunca prevalece.

Es indispensable prolongar á todo trance nuestro camino de hierro. Las leyes nos favorecen. La de 2 de Julio de 1870 autorizó al Gobierno para otorgar en pública subasta y con la subvencion de 60.000 pesetas por kilómetro la línea de Malpartida á Salamanca por Béjar; y la ley de 22 de Diciembre de 1876, para otor-

gar, en igual forma y con las mismas condiciones, la concesion de otra línea que partiendo de Salamanca en direccion á la frontera de Portugal, y bifurcando en el punto conveniente ha de empalmar con las líneas portuguesas de la Beira alta y del Duero, en los sitios designados por los respectivos Gobiernos.

Ambas líneas son de una importancia de primer orden. La línea de Béjar forma parte de la gran transversal que ha de enlazar las redes del Norte y del Oeste, y está llamada á unir Irun y Gijon con Huelva y Cádiz. Por esto siempre fué informada favorablemente. Y la línea de Salamanca á la frontera portuguesa ha de estrechar las relaciones de dos pueblos hermanos, y servir importantísimos intereses económicos, políticos y sociales.

Los expedientes que á las dos citadas líneas se refieren no se hallan atrasados.

Están hechos los estudios de Salamanca á Béjar y de Béjar á Galisteo, y unificados para facilitar el empalme con la línea de Malpartida. Se dicen terminados ó próximos á terminarse los estudios completos de la línea internacional, y la Sociedad financiera ha presentado los estudios del ramal izquierdo de esta segunda línea, y solicitado su concesion, con la circunstancia de que los mismos estudios, informados favorablemente por la respectiva division de ferro-carriles, están sometidos á informe de nuestra Diputacion provincial.

Tales son los precedentes, Sr. Director, de esta cuestion vital para nuestra desgraciada provincia, y tales eran ya poco mas ó menos cuando tuve la inmerecida honra de ser elegido el último de sus Diputados. Las cosas no han adelantado mucho, dicho sea en ver-



dad y para nuestra merecida mortificación, si bien es cierto que, en mi entender, el Poder legislativo acaso ya no tenía que hacer en esta interesante materia.

Y apunto deliberadamente esta indicación y empiezo con ella mi juicio sobre los sucesos, porque creo que si nuestros Gobiernos hubiesen mirado con más benevolencia á esos pueblos tan laboriosos y honrados como pacíficos y buenos contribuyentes, cuando en obsequio de los mismos, de las autorizaciones que tenían concedidas, podían haber subastado la línea que encontrasen con las condiciones necesarias al efecto. La línea de Béjar tiene estas condiciones. La Diputación provincial que contó más con sus buenos deseos y su patriotismo, que con sus recursos, al encargarse de hacer los estudios de la línea internacional que nadie se prestaba á estudiar íntegra, pudo ya terminarlos ó contratarlos, convencida de que las Corporaciones populares, á pesar del más ilustrado celo de sus individuos, no tienen las condiciones convenientes para estas tareas.

Y la Sociedad financiera que hallaba conveniencia suma en unir la línea española de Medina del Campo á Salamanca, con la portuguesa de la Beira alta, debió desistir antes, como parece que ha desistido ahora, de pretender que la línea bifurcada de 1876 fuera reemplazada por el ramal izquierdo que ha estudiado y que tiene informado favorablemente; y ser más benévola con la provincia y con sus representantes, que en bien general y en provecho especial de los simpáticos y desheredados pueblos de la Sierra de Francia, la hemos pedido uno y otro día, y en todos tonos y de maneras mil, y hasta ofreciéndola en cambio beneficios y compensaciones positivas, que inclinase su trazado hacia Tamames.

Pero como la Sociedad financiera, si bien se ha allanado, repito, á considerar sus estudios como los de un solo ramal de la línea aprobada por la ley de 1876, se presta poco á variar su trazado, y en esto segundo le favorecen los Cuerpos consultivos y el Gobierno, exagerando acaso las conveniencias de la cortedad de la línea y las consiguientes ventajas de rapidez y baratura de la comunicación internacional; como la Diputación provincial no ha concluido sus estudios, y cuando los concluya tiene que someterlos á una tramitación pesada y á una aprobación difícil; y como el Gobierno no usa en nuestro bien de las autorizaciones que recibió de las Cortes, el tiempo pasa en vano, y las dificultades aumentan. Al amparo de estas dilaciones, nos han sobrevenido muchos y graves males. Los capitalistas interesados por la línea del Norte de España, trabajan y crean interés contra la construcción de la línea de Béjar. Surgió el incidente de la bifurcación de la línea internacional en Ciudad-Rodrigo, que, aun cuando no prevalecerá, porque la condenan el buen sentido público, la dignidad nacional, las conveniencias del país, los intereses de Portugal y toda clase de consideraciones técnicas, económicas y de bien entendida defensa nacional, y porque el Gobierno la defiende típicamente y como en retirada, ha producido ya los funestos efectos de que se redacte en términos condicionales la última ley portuguesa sobre el ferrocarril de Oporto, y de despertar las aspiraciones de la provincia de Zamora y del comercio del Norte de España contra la directa comunicación de Salamanca y Oporto. Crecen las dificultades que siempre hubo para construir íntegra y de una sola vez la línea internacional. Y la Sociedad financiera no puede construir su ramal de la izquierda, que, aun cuando no satisfaga las aspiraciones de muchos, por ejemplo las del diputado que suscribe estas

líneas, trasformaría de seguro en breves días el aspecto de nuestro país.

Como si todo esto no fuera suficiente, se ha dicho posteriormente y he oído con profunda pena, que el señor Ministro de Fomento se ha significado anticipadamente contra la bifurcación proyectada en los trabajos, aún no bien conocidos, de la Diputación provincial; que estudia un tanteo entre esta bifurcación y la de Ciudad-Rodrigo; y que apunta la idea de que nuestra provincia, si otra cosa quiere, habrá de abonar parte de la subvención que las leyes impusieron al Gobierno. Tentado estoy á no crear exigencia tan extraña y procedimiento tan original, que probarían en todo caso una vez más la funesta irregularidad con que marchan estas cosas.

En tal conflicto, amigo Director, entiendo que es grave y de no escasa responsabilidad la posición de los Representantes del País, y á ello ayuda no poco la opinión extraviada de que todo pende de su voluntad y de su conducta. Pero como aun cuando así no sea, mucho podían influir en estos graves asuntos la conducta y la opinión de los señores Senadores y Diputados; siquiera sea yo el menos autorizado de estos, voy á cumplir sinceramente con uno de mis deberes.

Yo no puedo evitar, respetable amigo, que las cosas hayan ocurrido en esta forma. Los hechos consumados son superiores á la voluntad más robusta, impiden la realización de los mejores ideales, é imponen términos obligados para la resolución de los conflictos. A la altura en que el presente conflicto se halla, teniendo en cuenta que contamos con dos líneas autorizadas por leyes especiales, que ambas son de extraordinaria importancia, que es urgentísimo prolongar el camino construido, que la Provincia y la Nación ganarían muchísimo con esta prolongación, y que debemos por todo y como sea posible facilitarla, procurando sin embargo el respeto á los mayores derechos adquiridos y hasta el favor á las conveniencias locales, creo procedente obrar con sujeción á las siguientes reglas:

1.<sup>a</sup> Defender las autorizaciones concedidas por las leyes de 2 de Julio de 1870 y 22 de Diciembre de 1876, y procurar que el Gobierno haga uso de ellas en nuestro bien, concediendo en pública subasta los ferrocarriles que aprobaron y subvencionaron, siempre que haya la más leve esperanza de que serán solicitados.

2.<sup>a</sup> Defender la ley de 22 de Diciembre de 1876 en toda su integridad y apoyar á cualquiera que pretenda construir en toda su extensión la línea que aprueba y subvenciona; por respeto á los más importantes derechos adquiridos y á las mejores conveniencias que consulta.

3.<sup>a</sup> Defender, limitándome también á la línea internacional, que la bifurcación se proyecte y realice cuanto más cerca pueda ser de Salamanca, y combatir con intransigencia la que se proyecta en Ciudad-Rodrigo, condenada por todo género de consideraciones y cualquier otra que se proyecte fuera del expediente respectivo.

4.<sup>a</sup> No pudiendo construirse toda la línea, ante todo y sobre todo porque no lo abona el desigual estado de las correlativas líneas portuguesas, procurar ante el Gobierno y ante las Cortes sin aplazamientos ni subordinación de ningún género, la subasta y construcción inmediata del ramal de la izquierda, de forma y manera que no perjudique directa ni indirectamente la subasta y construcción del ramal de la derecha cuando haya términos hábiles para ellas.

5.<sup>a</sup> Favorecer en el expediente de construcción del ramal de la izquierda, al particular, compañía ó corpo-

ración que más lo incline hacia la Sierra de Francia por Tamames ó sus inmediaciones.

6.<sup>a</sup> Si desgraciadamente no apareciere con pretensiones de construir el ramal de la izquierda más que la Sociedad financiera, trabajar cerca de ella porque atienda nuestros deseos, que son sin duda los de la mayoría del País; pero sin hacer nada que pueda impedir ni retrasar la construcción del ramal.

Esta es hoy mi modesta opinión sobre tan delicado asunto. La conducta que acerca del mismo he seguido, es harto pública y conocida. Someto ambas una vez al superior juicio de mis paisanos y de mis electores. Y esperando las opiniones y los consejos de ellos, y de esa ilustrada Redacción y de cuantos aman nuestra honrada tierra, y agradeciendo la bondad de V. por la publicación de esta desaliñada carta, se repite su sincero amigo y S. S. q. b. s. m.

FERMIN H. IGLESIAS.

Madrid, 12 de Julio de 1880.

## REGULADOR Y FRENO HIDRAULICO

### SISTEMA CONDE.

Este importante aparato, descrito por su autor en la *Gaceta Industrial* correspondiente al día 25 del próximo pasado Junio, merece ser conocido; pero antes de ocuparnos de él haciendo su descripción y estudio, diremos, para formarnos más tarde ideas claras y exactas de sus aplicaciones, que la Mecánica está basada en el principio fundamental de la *inercia*, principio abstracto y que debe considerarse con relación a un punto material y aislado.

La enunciación de este principio tan general y conocido, nos enseña que todo punto material aislado en nada puede alterar sus condiciones de reposo ó de movimiento. De aquí el que un cuerpo en reposo ó en movimiento permanezca indefectiblemente en tal estado, mientras que una causa exterior, un agente cualquiera, no venga á modificar sus condiciones de *ser* ó de *estar*.

Sabemos que el principio de la *inercia*, no es susceptible de una verificación experimental; que es uno de esos principios sintéticos y abstractos que se presentaron y ofrecieron á la mente de los fundadores de la Mecánica, y muy especialmente á la del inmortal Newton, como la clave á que había que acudir para explicar caracteres múltiples y complejos de los fenómenos exteriores; pero sabemos también que si es imposible verificar exactamente el principio de la *inercia*, es por el contrario muy fácil manifestar y poner de relieve su influencia en los fenómenos exteriores, dado que esa influencia se reduzca, como se reduce evidentemente, á la tendencia que tienen los cuerpos á perseverar en su estado de reposo ó de movimiento. El estudio atento de los hechos confirma este aserto.

A esa perseverancia ya en estado de reposo, ya en estado de movimiento de los cuerpos, son debidos multitud de fenómenos y muy especialmente los efectos que se producen cuando un carruaje ó un tren en marcha experimenta una brusca detención; los viajeros entonces son, por decirlo así, proyectados en el sentido del movimiento, toda vez que aún conservaban la velocidad, que poseían en el momento en que ocurrió la detención.

Ahora bien; si concebimos que se pudiese hallar un freno bastante poderoso para conseguir que de repente un tren detuviera su marcha, es indudable

que los efectos de parada tan súbita, serian idénticamente los mismos que los que resultarían del choque con otro tren que viniendo en contrario sentido, estuviere animado de igual velocidad.

Esto sentado, pasemos á describir el aparato, motivo de estas líneas, llamado *regulador y freno hidráulico*.

Su inventor, nuestro especial amigo, el joven D. Francisco Conde, natural de Villarino de los Aires, de esta Provincia, á quien con fecha 6 de Marzo del corriente año, le fué concedida por veinte años patente de invención, publicó, ya lo hemos dicho, en la *Gaceta Industrial* correspondiente al día 25 de Junio próximo pasado, la Memoria descriptiva de su importante aparato, cuyos más insignificantes detalles, se hallan aclarados en cuatro dibujos que la acompañan.

Allí, pues, remitimos á nuestros estimados lectores, y mientras, nos vamos á permitir tomar de referida Memoria, los puntos más esenciales para que puedan tener ideas de tan útil aparato.

Segun se indica en el epígrafe, el invento comprende dos importantísimas aplicaciones, como *regulador* y como *freno*.

Consta el regulador de un cilindro dentro del cual se mueve un pistón de vástago doble; un tubo exterior provisto de una llave, situada en el medio de su longitud, comunica por sus dos extremos con el interior del cilindro. En el extremo de uno de los vástagos del pistón, se articula una biela que unida á un manubrio fijo en el árbol de la máquina cuya marcha se quiere regular, ha de imprimir al pistón del regulador un movimiento de vaiven á lo largo del cilindro. Por un orificio provisto de su llave, que lleva el cilindro en una de sus bases, se llena de un gas comprimido ó de un líquido cualquiera, eligiendo para los países fríos uno que no se hiele fácilmente. Hecho esto, se hace actuar la fuerza motriz de la máquina sobre su árbol, el cual por medio del manubrio y la biela pone en movimiento el pistón del regulador y determina una corriente alternativa de gas ó de líquido (segun el cuerpo empleado) á través del tubo exterior que une los extremos del cilindro, comunicando con él; y como esta corriente alternativa de gas ó de líquido puede ser retardada ó interrumpida por medio de la llave que existe al medio del tubo, claro es que la marcha del pistón y de toda la máquina puede ser retardada ó interrumpida también. En tal concepto es un verdadero regulador, puesto que la marcha del pistón y de la máquina en general quedará graduada con toda la precisión que se desee, graduando por medio de la llave del tubo exterior el paso por el mismo del líquido ó gas que llene el cilindro.

El *freno* es una sencilla modificación del regulador, y se funda en el mismo principio. Pueden construirse frenos para moderar y detener la marcha de toda clase de máquinas, dando al aparato la conveniente solidez y al tubo exterior mayores dimensiones, para que, abierta la llave, pueda marchar el pistón sin dificultad alguna. A este objeto se le pueden dar dos formas diferentes, una para los wagones y cualquiera otra clase de carruajes de la misma forma, y otra para las locomotoras, aplicable también á cualquiera otra clase de máquinas.

El freno para los wagones y cualquier otro carruaje de la misma forma, se compone de dos cilindros paralelos cada uno con su pistón de vástago doble y que se comunican entre sí por medio de dos tubos

arqueados que van provistos de una llave cada uno. Todo el aparato se llena de un líquido cualquiera, y en la parte inferior del wagon ó carruaje se coloca á igual distancia de los ejes, uno ó dos aparatos de esta clase, articulando sus vástagos con las varillas de dos excéntricas fijas en los ejes de las ruedas del wagon. Puesto éste en marcha, giran las excéntricas juntamente con los ejes y las ruedas é imprimen á los pistones un movimiento de vaiven en direccion opuesta entre sí. Si las llaves del freno estan abiertas el wagon marcha sin dificultad, y las corrientes de líquido (nunca de gas en este aparato) disminuidas ó interrumpidas por medio de las llaves, disminuyen ó interrumpen la marcha del carruaje. Conviene hacer constar que para evitar peligros y roturas, por las presiones mayores ó menores que pudieran ejercerse, los pistones van provistos cada uno de dos válvulas de seguridad, cerradas por dos fuertes resortes que limitan la accion del freno, y que la reparacion de las pérdidas que pudiera experimentar el líquido en el interior del aparato, estan tambien previstas por el jóven inventor.

El freno para las locomotoras, que es aplicable tambien á cualquiera otra clase de máquinas, consta de un cilindro dentro del cual se mueve un piston de vástago doble y que lleva dos válvulas de seguridad; dos tubos laterales con una llave cada uno, comunican por sus dos extremos con el interior del cilindro. Lleno el aparato de líquido, se coloca en cada uno de los lados de la locomotora junto al cilindro de vapor, de tal modo, que el piston del freno y el piston motor, vayan en un mismo vástago, y cuando aquella se pone en marcha, acepta el piston del freno un movimiento de vaiven á lo largo del cilindro igual al movimiento del piston motor, que á su vez recibe cuantas modificaciones ejerce el piston del freno por las que experimenten las corrientes de líquido en los tubos laterales.

Puede aplicarse á las locomotoras este aparato ó el anterior, eligiendo el que ofrezca más ventajas; así como tambien puede aplicarse á los wagones el aparato que acaba de describirse para las locomotoras, articulando dos extremos de sus vástagos, uno con cada una de las varillas de las excéntricas que van fijas en los ejes del wagon.

En cuanto á las aplicaciones de que seria susceptible en la práctica el aparato de que nos venimos ocupando, nada decimos, porque son tan óbvias, que con la simple lectura del epigrafe, se ofrecen á nuestra vista. Regular la marcha de todo género de máquinas, sin excluir las destinadas á medir el tiempo, y obtener una fuerza pasiva, que reconociendo tan solo por límites la resistencia del material, pudiera ser aplicable á cualquiera máquina y en el grado apetecible, es la síntesis de los resultados prácticos que se obtendrian con el uso de tal aparato.

Poco amor tendríamos á la ciencia en general y á la Provincia en particular, si antes de concluir este mal escrito artículo, no felicitásemos, tan sincera y cariñosamente como se merece, al Sr. Conde, que aunque jóven, ofrece ya motivos de orgullo á la Provincia, y servicios no pequeños al progreso científico.

EDUARDO NÚ GARCÍA.

### PESAS Y MEDIDAS.

El Gobierno vuelve á ordenar el uso de las del Sistema métrico-decimal para toda clase de transacciones. Desde que

se publicó la Ley de 19 de Julio 1849 declarándolo obligatorio, ha habido muchos decretos mandando tuviera cumplimiento esa Ley, pero hasta ahora no se ha observado. Si bien en las dependencias del Estado, se emplea la nomenclatura de las medidas métricas para los tributos y en toda clase de contratos, lo cierto es que apenas se usa el tipo ó patron de ellas, siguiéndose con los del antiguo sistema, con lo cual continúa la confusion y anarquía, dada la diversa capacidad que en cada provincia y aun dentro de estas mismas, tienen las medidas antiguas.

Desde el año de 1850, en todas las Escuelas se enseña el sistema métrico, aunque muy superficialmente. En gran número de Ayuntamientos existen colecciones completas de pesos y medidas, pero la nomenclatura y sus equivalencias se desconocen por la generalidad, habiendo mucha prevención contra el sistema nuevo, hasta en las personas que pasan por instruidas. Creen que es difícil su planteamiento y lo califican de muy complicado; en nuestro concepto están en un error, siendo uniforme la unidad de peso y medida para toda la Nación y para el extranjero, teniendo sus múltiplos así como las fracciones basadas, en el sistema decimal con la moneda corriente tambien decimal, hay mayor sencillez para las operaciones de compra-venta y se evitan los abusos y fraudes que hasta aqui se cometian por efecto de la desigualdad de las medidas antiguas. El labrador conocerá con toda exactitud la cotizacion de los frutos, el coste de transportes á los puntos de consumo, y derechos de adeudo bajo la base de una medida igual; si paga renta en especie ó lleva productos de su cosecha á los mercados, hallará siempre una misma medida sin haber lugar á los quebrantos que antes sufría. Es, pues, indiscutible la conveniencia y necesidad urgente de plantear el sistema métrico-decimal; el otro si siempre era complicado, hoy lo es más porque en los ferro-carriles, en las dependencias oficiales y en las demás Empresas mercantiles se usa aquel, originándose por consiguiente mayor confusion.

El Ayuntamiento de Salamanca, imitando á los de Valencia, Alicante y otras poblaciones, debe obligar á los establecimientos de venta, al uso exclusivo de las nuevas medidas, á la vez que cumple un precepto legal, pudiera obtener arbitrios en favor de su presupuesto, organizando este servicio, uno de los que autoriza la Ley Municipal.

Nos permitimos tambien llamar la atencion de la Junta provincial de Instruccion pública, para que recomiende muy especialmente á los Profesores de enseñanza, que en las escuelas de niños y en las de adultos se den lecciones prácticas unidas á las teóricas sobre el uso de las medidas métricas, cuyas colecciones poseen los Municipios; así se irán habituando en los pueblos á conocer sus denominaciones y capacidad.

Las secciones de Fomento, al publicar los estados de precios en los *Boletines Oficiales*, debieran agregar una casilla para que aparezca la equivalencia de las nuevas medidas con la antigua usual en cada localidad, por este medio la innovacion se irá arraigando en el país é insensiblemente desaparece la prevención que existe hácia el sistema métrico por ignorancia ó por ese espíritu de oposicion que hay á salir de la rutina.

Mientras no sea un hecho positivo que las transacciones se verifican por las nuevas medidas, nos parece informal que una corporacion certifique precios medios por medidas que no se han usado; consignese el precio por las que se hicieron las ventas realmente, y luego puede estamparse la

equivalencia á las del nuevo sistema. No habría los errores que se notan frecuentemente al ver que en localidades productoras y muy cercanas, aparecen diferencias enormes en precio del hectólitro de granos, nacidas de la falta de exactitud al hacerse las reducciones de medida antigua á la nueva. De aquí que los datos publicados en la *Gaceta y Boletines* sobre precios de frutos, no merezcan confianza á nadie y contribuyan á aumentar la confusión en los cálculos.

M. Soto.

REMITIDO:

## ¡MOSTACILLA!

Ayer metralla, hoy mostacilla, que no hace falta más por ahora para ir á caza de gazapos. Primero.—Dice el estribillo de un antiguo cantar de los charros de Barbadillo:

«Paseos vienen

Paseos van

A.....

Y no alantan ná.»

Segundo.—Veamos la aplicación del cuento, digo, del cantar.

En *El Correo*, muy apreciable periódico de la Villa y Corte del oso y del madroño, leemos en el número correspondiente al día 10 del actual, lo que sigue: «Una Comisión de los partidos de Ledesma y de Vitigudino (Salamanca) ha llegado ayer mañana á Madrid para tratar del ferrocarril de aquella provincia que debe enlazar con Portugal, cuyo enlace tropieza con dificultades que nadie se explica. La Comisión ha sido presentada ayer tarde al Sr. Cánovas por los señores Silvela (D. Luis) y Galante, y aquel ha prometido mirar el asunto con el mayor celo.

La Comisión la componen: por Ledesma, los señores D. Vicente Alonso, D. Severo Trilla y D. Francisco Hernandez Martin, y por Vitigudino, los señores D. Agapito Fernandez, D. Modesto Ledesma y D. José Hernandez Vazquez.»

Ante todo felicitamos á los señores de la Comisión, aunque nada adelanten con sus reiteradas gestiones, porque al fin cumplen como buenos. Por lo demás, hay quien sabe perfectamente donde están los tropiezos, y algunos, que se explican bastante bien, las dificultades; pero nadie, hasta ahora, de los que por su posición y por saberlas pudieran y debieran explicarlas, ha querido hacerlo por..... patriotismo á más de otras razones que para ello habrá; acaso de tanta importancia como un distrito ó cosa así.....

Tercero.—Como complemento del anterior suelto, inserta el ilustrado colega, el día 11, el siguiente que..... no tiene desperdicio para quien lo medite un poco:

«Por la tarde, primero, con el señor Ministro de Fomento, y por la noche, después, con el señor Ministro de la Gobernación, acompañados de los diputados señores Silvela (D. Luis) y Galante—como ya lo fueron al ver dos días antes al Sr. Cánovas—hablaron ayer los comisionados de Ledesma y de Vitigudino sobre el asunto del ferrocarril de Salamanca.

Los comisionados piden, como es sabido, que no se altere el trazado de este ferrocarril, no obstante el informe de la Junta consultiva de Guerra, que quiere pase el camino bajo los fuegos de Ciudad-Rodrigo. No creíamos nosotros que hubiese temor serio de que Portugal nos invadiese; pero en fin, esto es lo que hay hasta ahora.

Los comisionados salieron muy complacidos de las conferencias con los señores Lasala y Romero Robledo; pero si la cosa no ha pasado de buenas palabras, aconsejariamos á los salmantinos que apretasen, pues con buenas palabras no se hacen caminos de hierro ni se ganan batallas.»

Comentemos:

Vendría á desmentir *El Correo* su bien sentada fama de ilustrado, si creyese otra cosa de lo que con sobradísima razón cree. Las irrupciones, por punto general, nos han venido del Norte; y de Portugal, que no está siquiera á la luna de Valencia, no es de temer que nos invada, ni de esto se ocupa alma viviente por el vecino reino ni en serio, ni en bufo, que ciertas bufonadas solo cuadran y pueden permitirselas algunas gentes que por aquí andan á caza de gangas; bufonadas que, no por serlo hacen reír, sino meditar; con que..... meditemos.

El consejo dado por *El Correo* no es para echado en un saco roto, porque á más de sano, viene, como suele decirse, cual pedrada en ojo de boticario. Todas las comisiones que han ido y venido (aquí lo del cantar) antes y después de 1876, tanto las que pretendían la línea única y directa á Ciudad-Rodrigo, como las que la querían pasando por Tamames, igualmente que aquellas que tratando de armonizar legítimos y no incompatibles intereses, la pretendían con bifurcación, bien en Boada (scamati) bien en Ledesma, bien más acá, todos, sin distinción, han obtenido buenas palabras; pero al cabo de tantas jornadas, los partidarios de la legalidad establecida por la Ley de 22 de Diciembre de 1876, se hubieran dado con un canto en los pechos porque la cosa no hubiera pasado de buenas palabras, pues que al pasar se han encontrado con que les apuntan desde Ciudad-Rodrigo ó desde otra parte, para matarles legales esperanzas y legítimas aspiraciones. ¿Qué dirán ahora los que con una candidez sin ejemplo, pretendían que los intereses de Ledesma y Vitigudino eran solidarios de los de Ciudad-Rodrigo, y que allá, en tiempo oportuno, no quisieron persuadirse de ciertos egoísmos y de ciertos trabajos de zapa, que harto claramente percibíanse ya en la superficie? ¿Votarían ahora las soluciones que les indicasen los partidarios de Ciudad-Rodrigo, pocos en número, pero *superfinos* en calidad?

Funestas ceguedades las que ayudaron inconscientemente á que la cuestión viniese al terreno en que hoy se encuentra; ceguedades de las que ya aleccionados algunos, es de esperar que huyan en lo sucesivo todos los que obran de buena fé, procurando con la mayor cautela no volver á incurrir en otras, que habrán de ser tanto más funestas, cuanto más tardías sean.

Como dice muy bien *El Correo*, y por ello le debemos gratitud, hay que apretar, que «con buenas palabras no se hacen caminos de hierro ni se ganan batallas» y mucho menos, si en el ejército amigo, se oculta algún Conde don Julian, y el enemigo por su parte suma y ordena bien sus huestes para aprestarse á la lucha. (1)

Cuarto.—Dice *La Iberia* en su número del 11 del corriente:

«Anoche conferenció con el Ministro de la Gobernación una Comisión de representantes de los pueblos de Ledesma

(1) Se dice que los partidarios de la Financiera procurarán llevar á la Diputación provincial en la próxima renovación, gente que responda á sus miras. Al efecto se anuncian en esta Capital reuniones que ignoro si tendrán alguna relación con esto.

¡Mucho ojo que está oscuro y huele á queso!

y Vitigudino, con objeto de que el Sr. Romero Robledo influyera, á fin de que no se altere el trazado del ferro-carril de Salamanca á Portugal, en vista de que la Junta consultiva de Guerra, ha informado que es necesaria esa variante, *haciéndola pasar bajo los fuegos de Ciudad-Rodrigo, para evitar los peligros de una invasion, con lo cual consideran aquellos perjudicados sus intereses, puesto que creian poder contar con dicha línea en vista de haber sido concedida por una ley hecha en Cortes.*»

Esta es harina de otro costal.

Creian, y seguirán creyéndolo muy fundadamente, aunque cierto ingeniero, muy amigo del colega y que *contra reglamento* tiene el don de la obicuidad, opine otra cosa, por más que á los *creyentes* les asalten ciertos temores al ver invadida la provincia por *financieros*, que á decir verdad, no sé por qué han de inspirar tanto miedo, porque pretendan gustar del rico panal; que si la Providencia tiene conciencia de su propio valer, ¿qué son y qué valen en buena lógica ni los financieros ni la docena de personas que la secundan (por la cuenta que les tiene) en frente de los intereses de la provincia?

¿Son aquellos acaso concesionarios de estudios con arreglo á la Ley de 22 de Diciembre de 1876? No.

¿Son concesionarios de la línea? Tampoco.

¿Son constructores? Nada ménos que eso.

¡Quiá! } A elegir.  
Ni eso.... }

Serán lo que quieran en Portugal, donde se dice que hacen lo de la hormiguita, arañar el terreno para forzar aquí el negocio á cuyo olor están; pero aquí, hasta ahora, son «nada» aunque algo pudieran llegar á ser en este país de las influencias, con las que si hay buena suerte, todo, hasta lo más absurdo, puede lograrse. El *poset* no lo niegan los teólogos y mal podríamos negarlo nosotros, y por lo mismo miremos cara á cara á la Financiera, sin miedo ni preocupación (como decia Rodil que habia que mirar á Cabrera) que al fin y al cabo, hoy por hoy, no es un gran acto de valentía porque en el terreno oficial, en el terreno legal, la Financiera no es otra cosa que una simple concesionaria de estudios de una línea no autorizada por ley alguna, aunque en el particular sea todo lo influyente que quiera cacarearse por sus adeptos; influencia á todas luces, insuficiente para sobreponerse á la provincia entera, si lo que es de esperar, los representantes de ella saben y quieren cumplir la alta misión que á su lealtad y celo confiaron los electores de la provincia, etc. etc....

Quinto.—Por aquello de «Juanillo echa otro son» alla vá un suelto de *La Correspondencia*, que con pequeñas variaciones reproduce *La Iberia* en el mismo día 11 del corriente:

Dice así: «Ayer tarde ha estado á ver al señor Ministro de Fomento una Comisión de Salamanca, presentada por los diputados señores Silvela (D. Luis) y Galante, que ha venido á Madrid para gestionar cerca del Gobierno, asuntos relacionados con el ferro-carril que partiendo de aquella Ciudad ha de ir á Portugal. La Comisión ha salido altamente satisfecha de la benévola acogida que le ha dispensado el Sr. Lasala.»

Esto ya es algo más que buenas palabras, y más aún si se recuerda que el señor Presidente del Consejo de Ministros ha prometido mirar el asunto con el mayor celo. Pero...; este *pero*, que de buena gana regalo al curioso lector, es un *pero* mayúsculo que deja meditando á—BINOMIO.

## REMITIDO.

En la nueva carta que doña Petra Garcia publica en el número 41 de *El Domingero* de Ciudad-Rodrigo, se percibe cierta intencion en el primer párrafo; por el que, parece se pretende indicar que los periódicos de esta capital han dado *satisfacciones al Domingero*. Quién no se consuela es porque no quiere.

En lo demás del seráfico escrito de dicha señora, se percibe perfectamente el *romano*. Por una parte, es del todo contraproducente la cita que se hace de la obra de Coello (1) el que solo admite la línea de Ciudad Rodrigo bajo el doble supuesto de la *canalización del Duero* (supuesto que no es para omitido) y el de que la línea á Portugal, en vez de *rodear por Coimbra*, vaya directamente desde Lisboa, por Santaren y Punhete á la Albergueria de Argañan; siendo de notar los *peros* que á este trazado pone el autor citado, al calificar de lugarcillos insignificantes los que habria de atravesar la línea en España, y al condolerse de que en Portugal suceda próximamente lo mismo. La única recomendacion que en sentir de Coello tiene esta línea en España, es la facilidad y economía en la construccion; pero si bien *la facilidad no, la economía habrá de desaparecer desde el momento en que se apruebe el elevado presupuesto de la Financiera*.

Es decir, que esta línea está en peores condiciones de las marcadas por Coello (á cuyo apoyo acude doña Petra) en cuanto á su trazado y coste; y que esto solo se debe á la Financiera, á la que con tanto ardor defienden algunos, haciéndose solidarios de la responsabilidad que en su día habrán de exigirse, que no siempre soplan los vientos por el mismo cuadrante. Téngase presente además, que Coello al ocuparse de esta línea no tiene en cuenta para nada, á pesar de ser militar, (Comandante de Ingenieros) el que Ciudad-Rodrigo sea ó haya dejado de ser plaza fuerte, ni hace si quiera mencion de semejante cosa. Por otra parte, es felicísima la idea de doña Petra de llamar en su auxilio la «ley geográfica inevitable» que compara, nada menos, con la de la gravitacion fisica que á no dudarlo, es ley geográfica universal.

Si esta ley á que se alude, es inevitable para acortar la distancia entre Lisboa y Paris, inevitable, geográfica y matemáticamente, la línea *internacional* que debe hacerse para llenar cumplidamente este fin es la de..... Malpartida por Galisteo, 50 y pico kilómetros más corta que la de la Beira Alta por Ciudad-Rodrigo. ¡Qué decepcion!!! La ley inflexible de la gravedad de los cuerpos ó sea la de la atraccion universal hace que, tomando á Lisboa por centro de sistema y lanzando desde Paris una *loc. motora* v. g. esta se aleje inevitablemente de Ciudad-Rodrigo y sus alrededores al recorrer la vertical.

Pero aun preseiñdiendo de esto; tan cierto como la ley de la gravitacion, es que, en todo triángulo, un lado es menor que la suma de los otros dos, de donde se deduce rigurosa, absoluta, geográfica y matemáticamente que la distancia de Ciudad-Rodrigo á Lisboa, es menor que la suma de las distancias de Ciudad-Rodrigo á Coimbra y de Coimbra á Lisboa; como asimismo que, la distancia de Salamanca á Lisboa es menor que la suma de las distancias de Salamanca á Coimbra y de Coimbra á Lisboa.

Como la diferencia ó resta no se altera porque se agregue una cantidad igual al minuendo y al sustraendo, agreguemos á los términos de la resta planteada la distancia desde Paris á Salamanca, y tendremos que, la distancia desde Paris á Lisboa, es menor que la suma de las distancias de Paris á Coimbra y de Coimbra á Lisboa.

Ahi están la geografía, la física y las matemáticas para demostrar de qué lado se inclinan las cosas por leyes universales é inevitables de gravitacion, contra las que no pueden prevalecer *agudezas femeniles* por mucho que sea y haya sido en todos los tiempos, el poder del sexo bello, llámese Financiera ó llámese doña Petra Garcia.

En conclusion. Doña Petra que parece una maestra de

(1) Véase artículo suscrito «Binomio», inserto en el número anterior de la REVISTA.

Escuela por el tono dogmático y disciplinario que emplea no se distingue por lo modesta. Nos habla de su instrucción literaria, que va unida á Salamanca por el hilo conductor del amor filial, y cuya preclara fama reconoce, pero cuya cultura y civilización teme que se amengüen desde el momento (nada menos) en que ocurran ciertas desviaciones, relacionadas sin duda con la cultura é ilustración de dicha señora y sus adláteres, que no temen con ellas salir lastimados. Amen.

TRINOMIO.

Traducimos del periódico *O' Commercio do Oporto* el siguiente documento:

#### CAMINO DE HIERRO DEL DUERO.

Por el Ministerio de Obras públicas acaba de expedirse al Director general de Obras públicas y minas la siguiente circular.

«S. M. el Rey, conformándose con el dictámen de la Junta Consultiva de Obras públicas y Minas, ha tenido á bien aprobar el proyecto de 18 de Febrero de 1878, con las alteraciones hechas en el mes actual, relativo á la 8.<sup>a</sup> sección del camino de hierro del Duero, comprendida entre O'Pinhao y Riba-Longa, en extensión de 14.083<sup>m</sup> 31; y manda que se proceda á la construcción de referida sección comprendida entre el Pinhao y la márgen derecha del Tua, en la extensión de 11:500 metros, por contrata general, no comprendiendo algunos accesorios y el hilo telegráfico, que suministrará el Estado y otros objetos del pliego de condiciones; abriéndose á este fin concurso público ante el Gobernador civil del distrito de Oporto, en los términos que fija el reglamento de 14 de Abril de 1856, con las cláusulas y condiciones generales de contrata de 8 de Marzo de 1861 é instrucciones del mismo mes y año. El tipo para la subasta será el precio kilométrico de 18:913 000 reis.

Lo que se comunica al Director general de Obras públicas y Minas para su conocimiento y efectos. Pazo á 30 de Junio de 1880.—Augusto Sarauwa de Carvalho.»

En virtud de esta orden queda abierto concurso en el Gobierno civil de esta ciudad para el remate de las obras de la sección 8.<sup>a</sup> del camino de hierro del Duero, en la parte comprendida entre el Pinhao y la orilla derecha del Tua, recibiendo á este fin proposiciones en el edificio del Gobierno civil hasta el 30 de Agosto próximo. Para ser admitido á la licitación, deberá hacerse un depósito provisional de 6:525.000 reis en metálico ó en títulos de la Deuda pública, por el tipo de cotización en la plaza, y aquel á quien fuere adjudicada queda obligado á un depósito definitivo de 5 por 100 del precio del remate, también en metálico ó en títulos de la Deuda pública, al tipo de mercado; teniéndosele en cuenta el importe del depósito provisional. Las obras deberán comenzar dentro del plazo de treinta días á contar desde el en que fuere aprobada por el Gobierno la adjudicación y deberán quedar concluidas diez y ocho meses despues. Caso de haber licitaciones verbales, la diferencia entre cada uno de los licitadores no bajará de 10.000 reis.

*Trilladora á vapor.*— Por la siguiente carta de nuestro estimado consocio Sr. Maculet nos hemos enterado con gran satisfacción, que la Trilladora á vapor que trajo, está funcionando perfectamente en Revilla.

Felicitamos de todas veras al Sr. Maculet y al Sr. Liaño cuyo ofrecimiento agradecemos y aprovecharemos, Dios

mediante, pues tenemos grandes deseos de ver la máquina para trasmitir á los lectores de la REVISTA nuestras impresiones.

Sr. D. Ricardo Torroja.

Zaratan-

Mi querido amigo: Llego en este momento de Revilla donde dejo funcionando la Trilladora, siendo admirable el resultado tanto de la paja como del grano en las algarrobas y cebada, únicas que hoy ha podido ensayar; á pesar del mal estado de la última que no solo está húmeda sino verde en su mayor parte, el resultado de la Trilladora Ruston es un triunfo completo: deja el grano completamente limpio, con brillo, separa las semillas extrañas y las ehinás, no quedando más que hacer que cargar los sacos en el carro que deja llenos á cada momento; la paja queda cortada, aplastada y con un brillo que no puede dejar el sistema de trillos.

Si V. y algun compañero del *Circulo Agrícola* tiene gusto en verla funcionar en las algarrobas, pueden hacerlo con toda confianza, pues mi amigo el Sr. Liaño tiene mucho gusto en ello.

Cuando se trille el trigo haremos otra visita porque vale la pena de verla funcionar.

Siempre de V. afectísimo amigo y compañero q. b. s. m.—Vicenie Maculet.—Salamanca 15 de Julio de 1880.

Sr. Director del *Circulo Agrícola Salmantino*.

Muy señor mio y de toda mi consideracion: Como suponge ya sabrá, las Comisiones de los partidos de Ledesma y Vitigudino, que estuvieron en Madrid á gestionar sobre la bifurcacion del ferrocarril del Duero, han regresado satisfechas de su cometido, pues sea el que quiera el resultado de sus gestiones, se han convencido de que en la conciencia de todos está la inconveniencia de la bifurcacion en Ciudad Rodrigo, y la posibilidad de que no se realice.

Respecto á el ramal de la derecha ha podido entrever la posibilidad de una empresa constructora, lo cual haría desaparecer ese fantasma con que se nos amenaza, y resolvería la cuestion, habiendo tenido tambien la satisfaccion de saber que los Diputados y Senadores de Galicia, están completamente de acuerdo con nosotros.

Nada mas por hoy, puedo ni debo aventurar, solo sí, que el asunto parece entrar en reaccion, pero quizá en reaccion favorable para todos.

Sabe es suyo afectísimo S. S. q. s. m. b.—Agapito Fernandez.—En Salamanca, de paso para Vitigudino.

Mucho agradecemos á nuestro incansable corresponsal de Vitigudino y querido amigo D. Agapito Fernandez las noticias que nos dá en la carta anterior.

Nos complaceria sobre manera que las esperanzas que trae de la Corte se vieran realizadas; pero hemos sufrido ya tantas decepciones que por más esfuerzos que hacemos no podemos desechar las dudas que nos preocupan.

Sea de ello lo que quiera, enviamos nuestros plácemes á la comision que á costa de molestias y sacrificios ha procurado el alivio de la situacion precaria de su país.

Vamos á contestar ligeramente las palabras que en diferentes sitios de *El Domingero* del 11, hemos leído referentes á nosotros.

Si la Señora Doña Petra Garcia hubiese leído los artículos que se puso á contestar, como dice lo ha hecho con los últimos, se hubiera convencido antes de lo que está convencida ahora.

Pero esta en un error al decir que nosotros hemos dado satisfacciones que no teniamos que dar, porque lo único que hemos hecho ha sido explicar lo que por lo visto no se habia entendido, y protestar de que se nos hiciera decir lo que ni siquiera habiamos pensado.

*El Domingero* dice contestando á una pregunta que nos permitimos hacerle en el número 360 que las noticias extraoficiales que tiene son de que la Sociedad Financiera abraza el proyecto de construir la linea directa á Ciudad-Rodrigo, bifurcando aqui y sin tocar ni aproximarse á Tamames.

Si las noticias del colega son ciertas, ¿en qué lugar queda la Sociedad Financiera despues de haber suscrito los documentos que publicamos en nuestro último número?

No nos atrevemos á pedir á *El Domingero* que conteste, porque temeríamos abusar ya de su condescendencia y porque nos dijo hace poco que no tenia nada que ver con la expresada Sociedad.

Por fin este apreciable colega dice que ha recibido los números que le enviamos. Por lo visto el servicio de correos dentro de la

provincia se hace mejor y nosotros nos congratulamos como nos congratulamos también de establecer el cambio con *El Domingüero*.

Por tener que ausentarse de esta capital el Sr. D. Ricardo Torroja, deja durante su ausencia la dirección de la REVISTA.

**MERCADO DE MADRID.**

- Carne de vaca, de 1'23 á 1'30 pesetas kilogramo.
- Id. de cordero, á 1'02 pesetas kilogramo.
- Tocino añejo, de 19'00 á 20'00 pesetas arroba.
- Jamon, de 25'00 á 30'00 pesetas arroba.
- Pan de dos libras, de 0'36 á 0'41 pesetas.
- Garbanzos, de 7'50 á 19'00 pesetas arroba.
- Judías, de 6'00 á 8'50 pesetas arroba.
- Arroz, de 7'00 á 9'00 pesetas arroba.
- Lentejas, de 6'00 á 7'00 pesetas arroba.
- Carbon vegetal, de 0'00 á 0'00 pesetas arroba.
- Id. mineral, de 1'00 á 1'12 pesetas arroba.
- Cok, de 0'81 á 0'87 pesetas arroba.
- Jabón, de 11'00 á 15'00 pesetas arroba.
- Patatas, de 1'75 á 1'87 pesetas arroba.
- Aceite, de 15'00 á 16'50 pesetas arroba.
- Vino, de 6'50 á 10'00 pesetas arroba.
- Petróleo de 7'60 á 8'20 pesetas decalitro.
- Trigo, precio medio, á 13'21 pesetas fanega.
- Cebada, id. id., á 5'38 pesetas fanega.
- Id. nueva id. id. á 4'75 pesetas fanega.

**SECCION DE ANUNCIOS.**

**GANGA.**

A los señores propietarios de casas de campo y de recreo y á todas las personas de buen gusto.

En el almacén de música de D. Federico Oltra, en el Corrillo, se vende un órgano de manubrio en muy buen estado y con 40 piezas de música, de óperas, aires nacionales y bailes. Cualquiera puede tocar este órgano sin saber música. Se dará arreglado.

**RELOJERÍA DE BLANCO**

Plaza Mayor, núm. 46, Salamanca.

En esta acreditada relojería se encuentra todo lo concerniente á su ramo, en la seguridad que es la más surtida y en la que con más ventajas y confianza se puede comprar.

Se hacen toda clase de composturas á precios equitativos, por difíciles que sean.

**Arriendo.** Se hace de una heredad de tierras en término de Fresno Alhándiga, con todas las posesiones urbanas necesarias para un labrador.

Las personas que se interesen en dicho arriendo pueden entenderse con D. Manuel Blanco Sanchez, en Santo Tomé de Rozados. 5-3

**Venta de casas.** Las de los números 11 y 13 de la Calle Lucero; 3 de la de Santa Clara y 6 de la Ronda de Santi-Spiritus de esta capital, se venden.

El procurador D. Cipriano Durán dará razon de su precio y condiciones. 3-2

SALAMANCA:

28, Corrillo. — IMPRENTA DE FRANCISCO NÚÑEZ. — Corrillo, 28. 1880.

PRECIO EN REALES.	
Trigo candeal, fanega. . . . .	45
Id. Barbilla. . . . .	43
Cebada. . . . .	19
Centeno. . . . .	25
Garbanzos. . . . .	109
Algarobas. . . . .	20
Bueyes de labor, uno. . . . .	1100
Novillos de 5 años, uno. . . . .	1200
Añeños y añejas, uno. . . . .	800
Vacas cetráles, una. . . . .	700
Cerdos al destete, uno. . . . .	55
Id. de 6 meses, uno. . . . .	95
Id. de un año, uno. . . . .	35
Id. de año y medio, uno. . . . .	55
Carné de vaca, arroba, vivo. . . . .	56
Aceite, cántaro. . . . .	7
Pieles de cabrito, una. . . . .	25
Lanas, arroba. . . . .	28
Carbon, arroba. . . . .	17,50
Vino, cántaro. . . . .	
Harina de 1.ª, arroba. . . . .	
SALAMANCA	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
ALBA DE TORMES.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
BÉJAR.	
CIUDAD-RODRIGO.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
CANTALAPIEDRA.	
LEDESMA.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
PEÑARANDA.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
TAMAMES.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
VITIGUDINO.	
PALENCIA.	
No se han recibido datos.	
RIOSECO.	
ALDEANUEVA DEL CAMINO.	
BADAJOZ.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
PIEDRAHITA.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
BARCELONA.	
ARÉVALO.	
MEDINA.	
VALLADOLID.	
No se ha recibido la tarjeta de precios.	
BURGOS.	
Mercado de trigo flojo.—Id. de harina también flojo.	
PARIS.	
Mercado de trigos débil, tendiendo á la baja.	
MARSELLA.	
No hay datos.	
LONDRES.	