

# EL NORTE DE ASTURIAS.

## DIARIO DE GIJÓN.

Se publica todos los días, excepto los festivos.

AÑO III.

**PUNTOS DE SUSCRICION.**  
Gijón en la Administración de este periódico calle del Rastro N.º 12. Provincias en casa de los corresponsales ó dirigiéndose a la Administración.

VIERNES 24 DE ABRIL DE 1868.

**PRECIOS DE SUSCRICION.**  
Gijón un mes 6 rs.—Tres, 16.—Provincias 18 trimestre. Ultramar fijan los precios los corresponsales.—Se insertan comunicados y anuncios a precios módicos.

NÚM. 355.

### AGENTES FISICOS

que impulsaron las civilizaciones antiguas.

#### II.

En los climas extremos, hemos dicho, no es natural se adquieran hábitos regulares de trabajo, porque interrumpido este por necesidad, a causa de las condiciones impuestas por el clima, se rompe la cadena impulsiva formada por la práctica constante, y eso imposibilita la regularidad de los hábitos nacionales a ese respecto, al paso que impulsa los caracteres a la misma irregularidad. Tan cierto es eso, y tan poderosa la influencia que ejerce ese agente físico, que nos es fácil descubrir sus constantes efectos, aun en las circunstancias más opuestas.

En efecto, difícil sería hallar diferencias más marcadas que las que existen respecto a clima, gobierno, legislación, maneras, y hasta en religión, entre la Suecia y la Noruega por un lado, y la España y Portugal por otro: pero, en esos cuatro países es de notar, sin embargo, que no puede ser continuo el trabajo agrícola; en los dos primeros, es de necesidad interrumpirlo, a causa de la crudeza del invierno y de la corteza de sus días; en los otros dos, porque el calor, la sequedad, y las condiciones de la tierra que ambas causas producen, obligan de igual modo a suspenderlo. Y así sucede que, a pesar de aquellas tan claras dife-

rencias, se atribuye, haya ó no en ello hasta exageración, cierta inestabilidad, inconstancia, y hasta capricho en su carácter nacional, que forma grande y claro contraste con los hábitos más regulares de otros climas, donde los habitantes permanecen en continuo trabajo, ya sea agrícola, ya industrial: tal es la influencia poderosa que han ejercido esos agentes físicos en la creación de la riqueza, y por consiguiente en los primeros progresos llevados a cabo por el hombre. ¿Como podríamos desconocer sus efectos? De ningún modo.

Hay sin duda otros agentes de fuerza muy considerable, los cuales, en condiciones más avanzadas de las sociedades poseen influencia igual, ó quizás mayor: pero, estos no se presentan sino en épocas posteriores, dejando solo al clima y al suelo los primeros resultados: al clima, para que dirija la energía y constancia en el trabajo; al suelo, para obtener el producto de una cantidad determinada del mismo trabajo. Tan cierto y sabido es todo eso, que no se nos podrá citar ningún país que deba la civilización a sus propios medios, sino ha poseído ambas, ó alguna de esas condiciones en forma muy favorable: en Asia siempre estuvo limitada la civilización en la vasta región, atrás indicada, cuyo suelo fértil de suyo y por el regadío natural, proporcionaba al hombre esa riqueza, sin la cual ningún progreso intelectual hubiera podido comenzar; por el contrario, y ya lo hemos dicho también, los mogoles, los tartaros y los árabes han sido pueblos groseros é incultos, mientras permanecieron en sus respectivos países, porque en las circunstancias miserables de suelo, como en todos los casos análogos, la ignorancia es siempre el fruto que produce la pobreza, como se vé aun hoy en los países más civilizados respecto a las últimas clases de la sociedad. Pero, al Este del gran desierto árabe, las inundaciones del Nilo cubren periódicamente aquellos arenales de depósitos fluviales, que recompensan el trabajo con la mayor y más extraordinaria prodigalidad y allí se acumuló rápidamente la riqueza, y tras ella los conocimientos humanos que alcanzó la civilización egipcia, que, aunque enormemente exagerada, forma un contraste muy notable con la bárbara de los demás países africanos, de entre los cuales ninguno pudo conseguir por sí mismo la más tenue civilización, ni salir de modo alguno de la ignorancia á que los había condenado la penuria de la naturaleza.

Sem-juntas consideraciones nos hacen ver con claridad que, de las dos causas primeras de todo progreso, *el suelo y el clima*, aquel es el que ha ejercido mayor influencia en el mundo antiguo: pero, no ha sucedido así en la civilización europea, en la cual la segunda ha producido el mayor efecto, en parte sobre la capacidad,

ó trabajo del obrero, y en parte sobre la regularidad ó irregularidad de sus hábitos; así es que la diferencia en los resultados ha correspondido de una manera muy curiosa á la diferencia de causa; porque, bien que toda civilización debe empezar por la acumulación de la riqueza, la razón de su crecimiento será determinada por las condiciones á que sea debida esa acumulación. En Asia, como en Africa, la condición consistía en un suelo fértil y generosamente remunerador; en Europa, en un clima más favorable á la continuación del trabajo, recompensado aun con mayor generosidad: en el primer caso, dependía el efecto de la razón entre el suelo y su producto, ó, en otros términos, consistía casi exclusivamente en el procedimiento de una parte de la naturaleza exterior sobre otra de la misma naturaleza; en el segundo, depende de la relación entre el clima y el trabajo, de la naturaleza exterior procediendo, no sobre sí misma, sino sobre el hombre. El efecto producido por una parte de la naturaleza reaccionando sobre otra era menos complicado, menos susceptible de desorden, y por lo mismo debió manifestarse primero; por eso es que en la marcha emprendida en pos de la civilización, la prioridad la encontramos incontestablemente en las comarcas más fértiles de Asia y Africa: pero, aunque esa sea una verdad demostrada, no lo es menos que, no ha si-

—50—

del que la construyó. Al ver aquel hombre de una belleza ciertamente notable y en la flor de su juventud, comprendió Ernesto que la señorita Rosa había podido ser seducida cómodamente y que era difícil no dar fé á los juramentos de un hombre cuya figura era tan desenvuelta y su exterior tan noble y tan franco.

El señor de Elbene, preocupado su espíritu con las mejoras que quería hacer en su casa, se adelantó libremente hacia Ernesto.

—¿Es este caballero, le dijo, el arquitecto que esperaba?

—No señor, respondió Ernesto.

—¿A quién tengo en tonces el honor de hablar?

—Me llamo Ernesto Laroche, dijo este. El señor de Elbene hizo al saludar una ligera señal que probaba que no tenía el gusto de conocer al Sr. Laroche, etc. al prosiguió:

—Hé llegado ayer de Burdeos para casarme con la señorita Rosa Morin.

—51—

—La señorita Rosa Morin, dijo el señor de Elbene, una jóven que vive en esta misma calle.

—Exactamente, ¿la conoceis?

—Sí señor, tuve el placer de verla muchas veces; pero no comprendo...

—Voy á decíroslo, caballero: habeis perdido la mano de la señorita Rosa.

—Sí, señor, y hé sido ménos dichoso que vos; el Sr. Morin me la há negado.

—Lo sé, y que habiéndose presentado un pretendiente, le habeis provocado y herido en un desafío, y que tambien habeis alejado á un segundo con vuestras amenazas.

—¡Oh! caballero, exclamó el señor de Elbene, no temais otro caso análogo; hé tomado mi resolución; hé conocido al fin que un padre era dueño de su hijo y que no era preciso ingresar en una familia contra su voluntad.

¿Y si yó viniese precisamente á pedir os cuenta de esa conducta, dijo Ernesto; si

—54—

de preparar su respuesta, de modo que no manifestó la menor dificultad.

—Caballero, si lo sabeis todo, le dijo, preciso es ciertamente que la señorita Morin tenga suma confianza en vos para haber os hecho semejante revelaciones...

—De ningún modo, caballero, respondió Ernesto, no es la confianza que inspiro á la señorita Morin lo que la ha hecho abrir la boca, es su honra y el deseo natural de tener un apoyo, tal vez un vengador.

—¡Un vengador! dijo el señor de Elbene, ¿y con qué títulos?

—Ya os lo hé dicho: como amigo de la familia.

—¡Pues bueno! mi querido Sr. Laroche... creo que este es vuestro apellido.

—Sí señor.

—Pues bueno, dijo ingenuamente el señor de Elbene, convenido; os pongo por juez y voy á daros mis razones. Os creo

do la mejor ó la más durable. Por circunstancias que se conciben muy bien, el verdadero y positivo progreso depende más de la energía del hombre que de la generosidad de la naturaleza; así vemos que los progresos alcanzados en Europa, debidos, más que al suelo, á la influencia del clima, se han desarrollado de una manera desconocida en las antiguas civilizaciones, que procedían más principalmente de la mayor fertilidad de su suelo. Ni debía suceder de otro modo, puesto que el poder de la naturaleza, á pesar de su inmensa grandeza, es limitado, y por consiguiente estacionario, ó por lo menos no tenemos la menor prueba de que haya aumentado ó pueda aumentar, al paso que las fuerzas humanas son ilimitadas; por lo menos, en tanto que la experiencia y la analogía nos permiten juzgar, no poseemos ninguna evidencia que nos autorice á designar un límite, siquiera sea imaginario, al cual deba circunscribirse la inteligencia humana. Y, como ese poder que posee el espíritu de aumentar sus propios medios, es una singularidad que pertenece exclusivamente al hombre, y no al mundo exterior, es, pues, evidente que la influencia del clima, que le proporciona la riqueza, estimulándole al trabajo, es mucho más favorable á su progreso, que la del suelo, dándole igualmente riqueza, sin excitar su energía, y aún contrariándole en algunos casos, como hemos indicado ya.

Tales son las diferentes maneras en que el suelo y el clima afectan la producción de la riqueza: pero, aún hay más, y más importante quizás: dada la riqueza surge la cuestión de averiguar como debe distribuirse entre las clases inferiores y superiores. En una civilización avanzada depende esa distribución de circunstancias eminentemente complicadas, que sería inútil nos propusiéramos examinar: primero por que muchas de ellas son todavía desconocidas, y en segundo lugar, porque no nos halla-

mos con fuerzas para abordar, tan maña cuestión. Pero, en los primeros períodos de la vida de los pueblos creemos se pueda probar que, así la distribución como la producción han sido el resultado de leyes físicas, cuyo omnimodo poder ha sumido la inmensa mayoría de los habitantes de la mas bella parte del globo en la condición más dura y mas constante de pobreza y abyección, como procuraremos demostrar otro día.

Dice nuestro apreciable colega *El Universal* y estamos muy de acuerdo con sus afirmaciones:

«Nuestro particular amigo D. Zóilo G. Sala, de Gijón, ha elevado al Senado una exposición encaminada á pedir que se reparen los perjuicios causados con la nueva organización de estudios de la segunda enseñanza á los alumnos que la seguían en casa de sus padres, conforme al derecho que les concedía el art. 6.º del decreto de 21 de Agosto de 1851.»

«La extensión que la nueva ley ha dado á unas asignaturas de la segunda enseñanza, la supresión de otras y principalmente la prohibición de seguir en ellas el orden que el alumno prefiriese, causaba grandes perjuicios y anulaba muchos derechos adquiridos.»

«Esto movió al gobierno á consentir la simultaneidad en las asignaturas con el fin de no inutilizar los estudios hechos anteriormente á la ley. Tal determinación favoreció sin duda alguna á muchos alumnos; pero dejó en olvido á otros, por ejemplo, á los que prefirieron estudiar el latín á las matemáticas, usando de la facultad que les concedía el art. 6.º del decreto citado.»

«A estos alumnos no les alcanza la gracia de la simultaneidad, siendo tan acreedores á gozar de ella como los demás, y con el objeto de que se les haga extensiva, ha dirigido el Sr. Sala su exposición al Senado.»

«Aplaudimos la idea del Sr. Sala, que en esta ocasión es el intérprete fiel de los sentimientos de los padres de familia, procurando con el mayor interés por la mejor educación científica y literaria de los jóvenes.»

Madrid 22 de Abril.

Se abrió la sesión del Senado á las dos y veinte bajo la presidencia del señor marqués de Miraflores.

Se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

El señor secretario de la comisión que

entiende en el proyecto de ley sobre el presupuesto de 1868-69, leyó el dictámen de la misma.

Se imprimirá y repartirá á los señores senadores.

Se dió lectura al dictámen de la comisión mixta de senadores y diputados que entiende en el proyecto de Instrucción pública.

Se imprimirá y repartirá igualmente.

Se levantó le sesión.

Eran las dos y media.

La sesión del Congreso se abrió á las dos y media, bajo la presidencia del señor conde de San Luis, se dió lectura del acta de la anterior, que fué aprobada.

Se dió cuenta del despacho ordinario.

Entrando en la órden del día, se puso á discusión un proyecto de ley sobre el ferrocarril de Córdoba á Belmez, y no teniendo pedida la palabra en contra ningún señor diputado, se preguntó si había lugar á votar, y acordado así, fué aprobado dicho proyecto.

Del mismo modo, y sin discusión, fueron aprobados los dos proyectos de ley sobre concesión de créditos supletorios.

El señor presidente señaló la órden del día para mañana, y levantó la sesión.

Eran las tres.

El duque de Valencia despues de las ocho de la mañana continuó en el mismo estado hasta las once que empezó el recargo, y que continúa hasta el momento de escribir estas líneas.

Ha regresado á esta córte el señor don Francisco Bruno Estéban, auditor supernumerario del supremo tribunal de la Rota y confesor del infante D. Sebastian, del viaje que ha hecho á Roma para asuntos particulares.

D. Eusebio de Calonge se ha excusado de asistir á la sesión del Senado de esta tarde por una desgracia de familia.

No es cierto que haya llegado á Madrid el señor conde de Cheste, como se decía esta tarde en algunos círculos políticos.

En el dictámen de la comisión del Senado que ha examinado los presupuestos generales del Estado, no hay alteración alguna en lo relativo articulado. En el preámbulo se hacen algunas indicaciones, sobre modificar la organización del abono de años de servicio, y retiros militares. Se establece que el impuesto sobre las sucesiones directas, se aprueba con carácter transitorio y que se suprimiría en el presupuesto de 1859 á 70; para atender al gasto que producirán los nuevos empleados destinados á la liquidación y recaudación se indica que se harán economías en otras dependencias del Estado.

El sobrante que debe quedar por suprimirse los tribunales de comercio, se transferirá con oportunidad al ministro de Gra-

cia y Justicia. La comisión indica que el gobierno debe hacer varias alteraciones en el cuerpo de Ingenieros de Caminos por lo mucho que cuesta al Estado.

Hoy se han recibido las comisiones del Senado de los proyectos del tratado de Comercio con Alemania y el de Colonias agrícolas.

Ha tomado posesion de la secretaría del conservatorio de Artes el Sr. Borrell.

El ministro de Fomento ha remitido al Congreso el expediente de la compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora, y de Orense á Vigo, seguido en la dirección general de agricultura, industria y comercio, reclamado por el diputado Sr. Baños.

NOTICIAS NACIONALES.

El gobernador superior civil de la isla de Puerto-Rico ha participado al ministerio con fecha de 26 de Marzo último que seguía inalterable la tranquilidad pública en la provincia de su mando.

En la misma comunicación dá noticias de haber continuado los temblores de tierra en la isla, algunos de ellos bastante violentos pero de corta duración y sin que hayan paralizado el movimiento del comercio y de la industria.

Las transacciones de ganados han sido insignificantes este año en la feria de Sevilla.

DESPACHOS TELEGRAFICOS.

Washington, 20.

Los representantes han aprobado la ley de naturalización de los extranjeros.

Los defensores de Johnson han concluido sus discursos: contestan los abogados de la acusación.

Londres, 21.

La Cámara de los Comunes ha reanudado sus tareas hoy.

París, 21.

Dícese que Starckenberg reemplazará á Bailberg.

El Senado ha aplazado hasta el 15 de Mayo la discusión relativa á la ley sobre enseñanza superior.

Bucharest, 21.

Las noticias de Rumanía son muy confusas; hablan de desórdenes graves y del rumor de una insurrección.

París, 22.

Ha sido aprobado en la Cámara de los Comunes de Londres el bill para que se efectúen las ejecuciones capitales dentro de las cárceles. Una enmienda que proponía la abolición de la pena de muerte fué desechada por 127 votos contra 23.

—La señorita Morin, repitió Ernesto, me lo ha dicho todo.

El señor de Elbene tomó un aire serio y acercándose un poco al Sr. Laroche, le dijo.

—Caballero, ignoro lo que ha podido revelaros la señorita Morin; pero suponiendo que os haya hecho una confianza, cualquiera que sea, sabéis que soy extraño á vuestro casamiento; y si existe algo que os lo impida, en vuestra mano está tomar el partido que más os convenga... ¡á mi qué me importa!

Justo, respondió Ernesto, no tengo por qué quejarme puesto que estoy en pormenores, aunque los deba á otro y no á vos; pero sí lo que os es personal, caballero. No tan solo soy el prometido de la señorita Morin; soy además amigo suyo y de su familia, y finalmente, el que ella ha encargado de pedir os cuenta de vuestra conducta; soy su hermano, y vuelvo á deciroslo, lo sé todo.

El Sr. de Elbene había tenido tiempo

yó viniese á preguntaros por qué no me tratáis como habeis tratado á mis dos antecesores?

—Caballero, os repetiría lo que acabo de deciros, que me retiro ante la obstinada negativa del Sr. Morin.

—Es ya tarde, dijo Ernesto clavando la vista en el señor de Elbene.

El rostro del hidalgo se alteró un momento; pero pronto recobró toda su serenidad.

—Si pudiese de un modo conveniente permitirme entrar en vuestros íntimos sentimientos, dijo, hallaría que el paso que dais es original, porque al cabo, caballero, debe agradaros poder ser feliz sin oposición.

No había el menor asomo de ironía en el tono del señor de Elbene; pero Ernesto estaba demasiado al corriente para no hallarle en aquellas palabras.

—Todo lo sé, caballero, le dijo.

—Caballero, no os comprendo.

fiaba mucho en su belleza para agradar y seducir, y hasta había echado ya los ojos á una viuda rica y noble, cuya alianza debía volver á colocarle de un golpe en un rango por mucho tiempo perdido. La víspera por la noche le habían hablado de aquel casamiento y ya se había comprometido. Este era el hombre que iba á abordar Ernesto Laroche.

El antiguo criado del señor de Elbene introdujo al joven bordelés en un saloncito, cuyo mueblaje, usado é irregular, declaraba la pobreza en que había vivido hasta entonces su propietario, y le dejó solo para ir á avisar al señor de Elbene, que, ya levantado, daba audiencia al sastre, al maestro de coches, al lencero, convocado para hacer la litera del señor vizconde y sobre todo un guarda-ropa que necesitaba más que nada. Momentos despues llegó en persona, envuelto en una bata tan brillante y tan nueva, que se conocía enseñada que acababa de salir de las manos

**VARIEDADES.**

**FERRO CARRILES DE MÁGIA.  
UN PUEBLO-VÍA SOBRE EL CANAL  
DE LA MANCHA.**

Los ferro-carriles también (y acaso los ferro-carriles más que otras de las grandes cosas de este mundo) sirven de tema á elevados vuelos de la fantasía por los espacios imaginarios. De esto es una notable muestra la siguiente narración que hemos visto en un diario, y á la cual todo lo que en nuestro concepto le falta para ser idea realizable y práctica, le sobra de curiosa y de valiente. Creemos, pues, que nuestros lectores no llevarán á mal la reproducción de lo que pudiáramos llamar una novela de caminos de hierro.

Dice así:

«Há cosa de ocho ó nueve años, que un ingeniero atravesaba un día en un vaporcillo el canal de la Mancha: el tiempo estaba magnífico, el mar en calma, la atmósfera despejada y la mirada abrazaba sin dificultad los treinta kilómetros que separan el cabo de Blanc-Nez de Shaskepeare Cliffe.

A pesar de esta tranquilidad de la naturaleza, casi todos los pasajeros padecían los horribles sufrimientos del mareo. Marineros que se han pasado durante diez años al rededor del mundo, sin sentir ningún malestar, cuando entran en el estrecho que separa á Francia de Inglaterra se vuelven de revés, como el último de los labradores, que en toda su vida se ha movido del lado de sus terrenos.

—¿Cómo! ¿se decía el ingeniero, no hay más que treinta kilómetros de Douvres á Calais, y para atravesar ese pequeño espacio, es preciso pasar por el más horrible de los mares! ¡Hay muchos viajeros franceses deseosos de visitar á Inglaterra, muchos viajeros ingleses deseosos de recorrer la Europa y Oriente, que desisten de su deseo ante la idea de pasar el Estrecho! ¿No ha de haber un medio de atravesar, de otro modo que un buque?

Y fija la mirada en el espacio, añadió: yo creo que pueda hacerse un puente de 30 kilómetros.

Tan pronto como llegó á tierra, se puso á estudiar todos los sistemas empleados para los puentes más estensos, al cabo de algunas semanas se convenció de que todos ellos eran más ó menos impracticables para el caso. ¿De qué manera se construirían las pilas? ¿Cómo se formarían los andamios sobre un mar, casi siempre embravecido, y que no tiene un momento de reposo?

El ingeniero pensó entonces en un túnel subterráneo. Sus cálculos le dijeron que semejante trabajo pedía más de 700 millones de francos y más de 60 años. Verdad es que, cuando se trata de servir á la humanidad, no debe repararse en la cuestión de tiempo, pero si hay que mirar la de dinero. ¿Qué capitalista querría tomar parte en una obra atrevida, cuyos beneficios problemáticos no podían ser recogidos más que por sus nietos?

El ingeniero se fijó entonces en un túnel submarino formado con tubos de hierro fundido; descansando sobre el lecho mismo de la Mancha y se convenció de que eso ofrecía mayores dificultades que el túnel subterráneo. El sueño vino por tierra. El ingeniero, que había abandonado todos sus negocios para ocuparse exclusivamente de este, resolvió no volver á pensar jamás en esta idea.

Habitaba entonces en Inglaterra, y haciendo un viaje á Francia, el mar empezó á agitarse, el cielo á cubrir, todo hacia presagiar una tempestad. A la media hora de navegación, el árbol de la máquina se rompió y el vapor fué lanzado al azar del viento; así pasaron la noche los pasajeros: á la mañana siguiente, un piloto de Calais, enviado en busca del paquebot, le encontró en la línea del Ostende; la tempestad se había calmado y un buque remolcador llevó á los viajeros á Douvres.

El mar estaba aun agitado, el cielo sombrío; sin embargo, seguían destacándose claramente en el horizonte las dos costas, y el ingeniero notó que los dos puntos más cercanos eran el cabo de Blanc-Nez y Shaskepeare-Cliffe, cuya elevación parecía casi igual.

De vuelta á Calais, estudió la composición de los terrenos: el cabo de Blanc-Nez era de una solidez extraordinaria, otro tanto le sucedía al otro; diríase que el Océano, semejante á un torrente irresistible, había cortado en dos la misma roca para abrirse un lecho gigantesco.

—¡Hé encontrado los estribos de mi puente! exclamó el inventor.

Sabia por los sondeos oficiales que el lecho del mar presentaba la resistencia y la firmeza de las costas y que sobre él se podían colocar pilares. Púsose de nuevo á la obra. Puesto que todos los medios empleados para la construcción de los puentes ordinarios no era aplicables á este caso, se decidió á buscar otros nuevos. Tenía los estribos, no le daban cuidado los pilares: pero era necesario buscar el puente.

Al cabo de cuatro años de estudios, de investigaciones, de trabajos sin cesar renovados el ingeniero logró al fin dar con el puente.

Tiene este proyecto nueve pilares, á mil metros uno de otro. Estos pilares se construirán en la costa hasta una altura de diez metros sobre el nivel del mar. Forman una especie de pirámide enlazada con gútillos de hierro; la base es también de hierro fundido y descansa sobre piés de hélice, que si el asiento careciera de solidez por falta de firme en el terreno, profundizarían en la arena, la tierra ó la piedra suelta, como una barrena entra en un pedazo de madera, de modo, que, penetrando en el fondo del mar, no habría más que restablecer el nivel en la parte superior de la pirámide.

Los pilares se construirían mitad en Inglaterra y mitad en Francia. Queda la cuestión de colocarlos; para esto se tendería un cable submarino de Douvres á Calais, fijando en él boyas á distancias calculadas, que indicarían el sitio de cada pilar.

Puestas estas á flote, serían conducidas por un sistema de balsas cuyo número sería proporcionado á su peso, y remolcadas por vapores hasta el sitio en que debían fijarse: allí, por medio de un mecanismo, se irían quitando sucesivamente las balsas, para plantar gradualmente el pilar en el lecho del mar, donde los hélices abrirían, caso necesario, un cimiento sólido á la pirámide.

Pero la dificultad no estaba únicamente en fijar estos puntos capitales del edificio, sino en enlazarlos por medio del puente, y ántes que esto en armar un andamio para llevar á cabo este trabajo: hé aquí de qué manera se ha resuelto este problema. En los intermedios de los pilares, se plantarán otros más pequeños y más provisionales, destinados á amparar treinta cables de alambre, tendidos paralelamente á dos metros de distancia. Esos cables serán entrelazados por otros más pequeños, que formarán una red, se establecerá un piso, para fijar los andamios y colocar los obreros que han de ejecutar el puente definitivo.

La base de este consistirá en cinco trenzados de hierro, tendidos verticalmente, sostenidos y entlazados unos á otros por gútillos de hierro, que le den una solidez á prueba de todos los elementos y una fuerza incalculable.

Para que resista al viento, el inventor le dará una anchura de cincuenta y dos metros: la resistencia calculada es treinta y seis veces superior á la fuerza del huracán: por consecuencia, no hay que temer ninguna oscilación; además, el edificio forma un tejido hueco que deja paso libre al viento.

Dejamos indicado el medio de ejecución: cuando se concluye un tramo del puente, se trasporta un andamio á las dos pilas siguientes y empezando así el trabajo por los dos extremos, puede estar construido en menos de tres años, mediante un gasto de ciento cincuenta millones de francos, entre los cuales figuran veinte y cinco para imprevistos.

El puente tendrá cuatro vías férreas en el centro, que enlazarán, en Francia con el camino de hierro del Norte, en Inglaterra con el de London Chatham y Dover-railway; á cada lado de los ferro-carriles habrá un camino para carruajes, y en los costados dos aceras. Se establecerá una estación sobre el pilar central.

Todas las comodidades están estudiadas, todos los obstáculos previstos; por debajo del puente podrán pasar los mayores navíos. Los pilares estarán revestidos de una materia elástica, para anular el choque de los buques en caso de tempestad; por el último, cada pila tendrá una escalera de salvamento que podrá ser de utilidad para los naufragos.

Tal es el proyecto en cuestión, añade el periódico de donde hemos tomado esta narración, que por quimérico que parezca, no es tanto si se piensa en que el perforamiento del Mont-Cenis y el Canal del istmo de Suez, son dos hechos que pueden darse por consumados.

G. DE C. DE H.

**GACETILLAS.**

**Obra necesaria.**—Entre las muchas mejoras locales que demandan inmediata realización, figura en primer término la traslación del matadero: además de ser el actual, pequeño, y de no prestar suficiente cabida para las reses que se matan diariamente, el punto en que está situado, ya dentro de la población y en la calle y avenida que conduce á la estación del nuevo ferro-carril, serian por sí solo circunstancias bastante poderosas para determinar la construcción de la obra á que aludimos. Comprendiéndolo así nuestra municipalidad, hace ya algun tiempo que la tiene acordada y así esperamos, por lo tanto, que no se retardará mucho, cuando no son de gran consideración los gastos una vez á lo que se obtenga en venta del actual matadero poco habrá que aumentar.

**Lo celebramos.**—Parece que se ha resuelto la continuación de las obras de la ría de Aviles, consignando por el pronto 13.000 escudos con aquel objeto.

**Inocentadas.**—Una niña: Mamá, ¿los osos son fieras?

—Sí.

—¿Entonces, cómo anda suelto el nóvio de mi hermana?

Una polla:

—Mamá, quisiera estrenar un traje para semana santa.

—Hija mía, para eso es necesario trabajar mucho.

—No lo creas; yo hé observado que van mejor vestidas las que trabajan ménos.

Una jamona:

—¿Sabe V. que Elisa ha muerto?

—No lo creo, pues si fuera verdad, me lo hubiera escrito, porque á mi nada me reserva.

Una señora mayor:

—Caballero, su perrito de V. intentó ensuciar la alfombra.

—Señora, no tenga V. cuidado; trae bozal.

**No lo he visto.**—Los periódicos de París hablan de un baile que se ha dado en casa de una elegante muy conocida y cuyo nombre dicen ser el de Sanchez. Este nombre nos indica que se trata de una española, y segun parece, esta española forma parte de lo que allí se llama *le demi-monde*.

El baile era de trajes: todas las mujeres debían estar disfrazadas invariablemente de criadas y de nodrizas, y todos los hombres de soldados, con el uniforme del país á que pertenecían.

Este baile ha llamado en gran manera la atención de la sociedad parisiense, y se cuentan *maravillas* de él.

¡Oh! ¡quererías uno deliciosamente transportado á... una plaza de abasto!

**Una respuesta á tiempo.**—Un pobre labriego, á la caída de la tarde, volvía á su casa caballero en un asnillo, despues de concluir sus faenas campestres, cuando al llegar á cierto punto del camino, á cuyo lado derecho se levantaba una humilde cruz, se quitó piadosamente el sombrero. Casualmente en el pedestal sobre que descansaba la cruz estaba sentado un señor de regular porte, quien habiendo advertido la acción del labriego, y creyéndola un saludo hecho á su persona, se levantó cortesmente, é hizo el ademán de corresponder á la pretendida urbanidad del labrador.

Este, cuya intención no era saludar á su prójimo, sino á la cruz, viendo lo que el caballero hacia, esclamó con mucha fiema:

—Hermano, yo no me quito el sombrero porque esté Vd. ahí, sino porque estaba delante de una cruz.

—Pues señor mio, se equivocó Vd. de medio á medio, porque mi salud se dirigia al borrico de Vd.

Diálogo.—

En un tribunal:

—Acusado, ¿oye Vd. lo que dice la señora Mari? Dice que la ha hurtado V. un cerdo.

—Es verdad, señor juez.

—Y ¿qué hizo V. con él?

—Lo maté.

—Y ¿dónde está?

—Me lo comí.

—¿Y no le recuerda á V. la conciencia? Cuando llegue el juicio final y se encuentre V. cara á cara con la señora Maria y su cerdo, ¿que va V. á decir?

—¡Pero usia cree que el cerdo estará también allí?

—Sin duda ninguna.

—Pues bien, entonces diré; señora Maria, ahí tiene V. su cerdo.

**SECCION MARITIMA.**

*Buques entrados el día 23.*

Polacra Qué dirán de mí, de 18 ts., c. Lastres, de Villagarcía, con maíz.

Patache Nuevo Leopoldino, de 32 ts., c. Castro, de Avilés, en lastre.

Pallebot Salvador, de 19 ts., c. Lojo, de Muños, con idem.

Quechemarin San Antonio, de 18 ts., c. Sanchez, de Avilés, con idem.

Prtache Guadalupe, de 29 ts., c. Mendez, de idem, con idem.

Quechemarin Amadorita, de 25 ts., c. Lopez, de Castropol, con pinos.

Id. San Agustín, de 23 ts., c. Jardón, de Nàvia, con idem.

Pallebot Pepito, de 19 ts., c. Rivas, de Villagarcía, con maíz.

Patache Pilar, de 19 ts., c. Diaz, de la Coruña, en lastre.

*Despachados día 23.*

Lugre francés Honore Virgine, de 78 ts., capitán Charnard, para Sevilla, con carbon.

Quechemarin S. Antonio y S. José, de 12 toneladas, c. Mosqueira, para Bayona de Galicia, con cal.

Pallebot Ramoncito, de 18 ts., c. Andrés, para S. Vicente, con carbon.

Quechemarin S. Antonio, de 18 ts., c. Ferreiro, para Camariñas, con cal y otros efectos.

Patache Ntra Sra. de la Barea, de 19 ts., capitán Currás, para Vigo, con carga gral.

Pallebot Lorenzo 1.º, de 19 ts., c. Alvarez, para S. Sebastián, con carga gral.

Quechemarin Santo Domingo, de 19 ts., capitán Sierra, para Bilbao, con carbon.

Id. Vigilante, de 19 ts., c. Villarmea, para idem, con idem.

Id. Joven Antonio, de 13 ts., c. Diaz, para Coruña, con idem.

Id. S. Antonio, de 15 ts., c. Lamela, para idem, con idem.

**TELEGRAFIA.**

SERVICIO PARTICULAR DE EL NORTE DE ASTURIAS. (Agencia Fabra.)

Madrid, 24.

Se han publicado los nombramientos de Gonzalez Brabo para presidente del consejo de ministros, ministro de la Gobernación é interino de Gracia y Justicia; de Estado, Roncali; de Hacienda, Orovio; de la Guerra, Mayalde; de Marina, Belda; de Fomento, Catalina; y de Ultramar, Marfori.

**SANTO DEL DIA.**

San Gregorio, obispo y confesor y San Fidel de Sigmaringa, mártir.

**EFEMERIDES.**

Año 1520. Es decapitado en Villalar Padilla (Juan de) uno de los jefes más valientes de las Comunidades de Castilla.

1617. Es asesinado por Vitry en el pátio de Louvre Concini (Concino). Fué gobernador de Normandía, mariscal de Francia, y primer ministro de Luis XVI quien le hizo asesinar.

1705. Los españoles levantan el sitio de Gibraltar por el mal trazado de las líneas y refuerzos recibidos por los ingleses.

1797. Capitulación de Verona.

1814. Los españoles derrotan completamente á los insurgentes megicanos en Cogote de Ajaco.

**ESTADO ATMOSFÉRICO DE GIJON, el 23 de Abril de 1868.**

Barómetro á O.º de temperatura 762.33 mm.  
Termómetro cent. á las 12 h. 16.00  
Máxima á la sombra. . . . . 20.00  
Mínima. . . . . 6.84  
Dirección del viento á las 12 h. N. E.  
Fuerza del mismo fresco.  
Estado del cielo, cubierto.  
Pienso en el puerto día 24 á las 3 h. 52 m. de la tarde.  
Idem siguiente, día 25 Abril, á las 4 h. 16 de la mañana.

Para los efectos de la ley y por todo lo no firmado.

Manuel Menéndez

Admor. y Editor responsable D. Marcelino Gons.

50 céntimos línea para los no suscritores.

# SECCION DE ANUNCIOS.

25 céntimos línea para los suscritores

## FABRICA DE EBANISTERIA

### AL VAPOR,

### Y ALMACEN DE MUEBLES

DE

**JUAN ANTONIO MUÑIZ**

CORRIDA 49 É ISABEL 2.ª 22,

GIJON.

Habiendo introducido en mi obrador, las máquinas necesarias para las operaciones de mas importancia, me propongo hacer una rebaja considerable, en la mayor parte de los objetos de ebanisteria y en particular, en las butacas, sofás, sillas etc. etc. Tanto en maderas finas como ordinarias. Con este motivo, participo a mis numerosos favorecedores, como así mismo a los almacenistas de muebles, prometiéndoles la obra un 2.º p.º mas barato que cuestan los muebles que se traen de Paris y en las mismas o mejores condiciones que aquellos, como podrán ver las personas inteligentes en el arte.

Butacas forradas en gutapercha desde 160 rs. a 280  
 Sofás " " repes 200 " a 360  
 " " " gutapercha 400 " a 600  
 Silleria de caoba en distintas formas 280 " a 500

Mesas consolas con etager tapa de piedra a lo Luis XV. 340 rs.

Mesas de tocador

" juego

" Salon ó sean de centro forma Luis XV. con piedra.

" costura maqueada, y de caoba

" comedor elástico de nogal y de caoba,

" Mesitas de noche.

" portátiles para cafés y casas particulares.

" Lavavos, comodas

" a la inglesa.

" Juegos de porcelana para los mismos.

" Papitres para escritorio.

Aparadores, armarios de espejo, camas cameras, id. de persona, id. de niño, balaustres, silleria de regilla para comedor y entre puertas, sillones, camas de regilla de plegar, id. de tapiceria, id. de balancin en regilla y tapizados, bastidores de bordar, para falda, desde 14 rs. a 20 rs. uno, id. de pié, de banaderas, tohalleros, masiquires, etageres, porta-sombreros, burros de Señora, anillos de colgaduras, reclinatorios de varias formas, sillones de peluquero, sillas de tigre, sillones de id. y otra porcion de objetos de lujo y ordinarios.

Tercio, pelos en colores y clases de novedad, repes, damascos, gutapercha etc. etc. para forrar muebles.

Gran surtido de estampas de novedad en papel, fondo claro y negro y con lentejuelas.

Se acaba de recibir un abundante y variado surtido de molduras doradas de Alemania y lunas para espejos de varias dimensiones.

Cajas para botellas a 32 cuartos una.

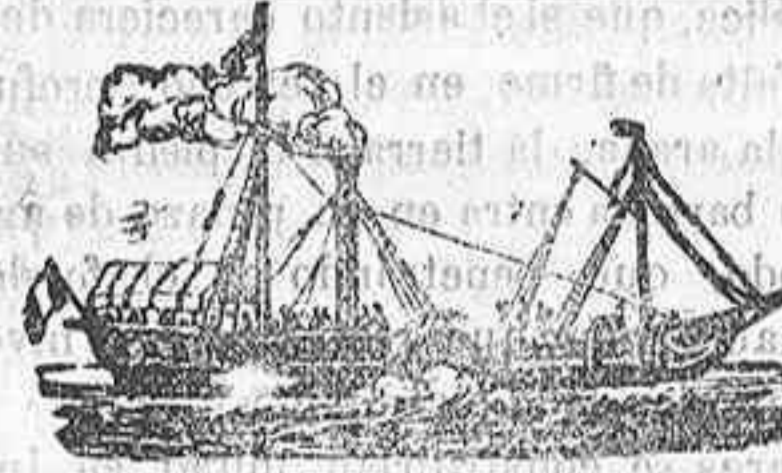
NOTA. Se responde de los muebles que salgan fuera de la poblacion, hasta el punto destinado, abonando sobre el valor de los objetos de 1 al 4 p.º segun la distancia y lo delicado de aquellos

nel de sidra el sábado próximo en la taberna de Felipe, (si el tiempo lo permite.)

2-2

#### LIQUIDACION POR FALLECIMIENTO.

Los herederos de la señora viuda de D. Bernardo Crosa, venden a precios muy equitativos todas las existencias que tienen en su comercio en la Plaza Mayor.



#### LINEA PENINSULAR

#### DE PAQUETES DE VAPOR

en combinacion con la empresa de vapores-correos trasatlánticos de los señores

D. A. Lopez y Compañia.

Los acreditados paquetes de vapor *Monarca*, *No-plu-Ultra*, *Apóstol*, *Buenaventura*, *Ceres*, *Perseverancia*, *Amalia*, *Flores* y *Capri*, admitiran pasajeros de tercera clase en GIJON para trasbordarse en el puerto de Cádiz a los vapores-correos trasatlánticos con destino a

#### LA HABANA,

al precio de pfs. 50, inclusive manutencion. El viaje hasta Cádiz, en cubierta, de Cádiz a Habana en sollado o entrepuente.

Las salidas de Cádiz los dias 15 y 30 de cada mes.

Las salidas de GIJON se anuncian por carteles y periódicos con toda anticipacion. Para mas informes se acudir a al consignatario

Sr. D. Nicolás Cifuentes.

Se advierte que de Gijon a Cádiz se puede ir en cámara, pagando 200 rs. mas.

#### CASA EDITORIAL de Rubio, Vitturi y Grilo.

*Crónica general de España* ó historia de todas las provincias de la Península y Ultramar, escrita por nuestros más distinguidos publicistas.

Está terminada la publicacion de la historia de 36 provincias.

Esta obra monumental es la de más importancia, estension y lujo tipográfico que se ha publicado en España. La prensa española, las personas ilustradas y los ayuntamientos, para todos los cuales esta obra es indispensable, la han apoyado y apoyan con todos sus esfuerzos.

Por lo demás conocida es la exactitud con que esta casa editorial ha cumplido y cumple sus compromisos.

La *Crónica general de España*, va estrenada con viñetas intercaladas en el texto, y una galeria de retratos y vistas dibujados y acabados espresamente para esta publicacion por los mejores artistas españoles y extranjeros.

El precio de la suscripcion es de 4 reales la entrega en toda España.

Se suscribe en Madrid en la administracion, Plaza de las Cortes, núm. 8, y en provincias en todas las librerias. 2 v m.

#### PATATAS.

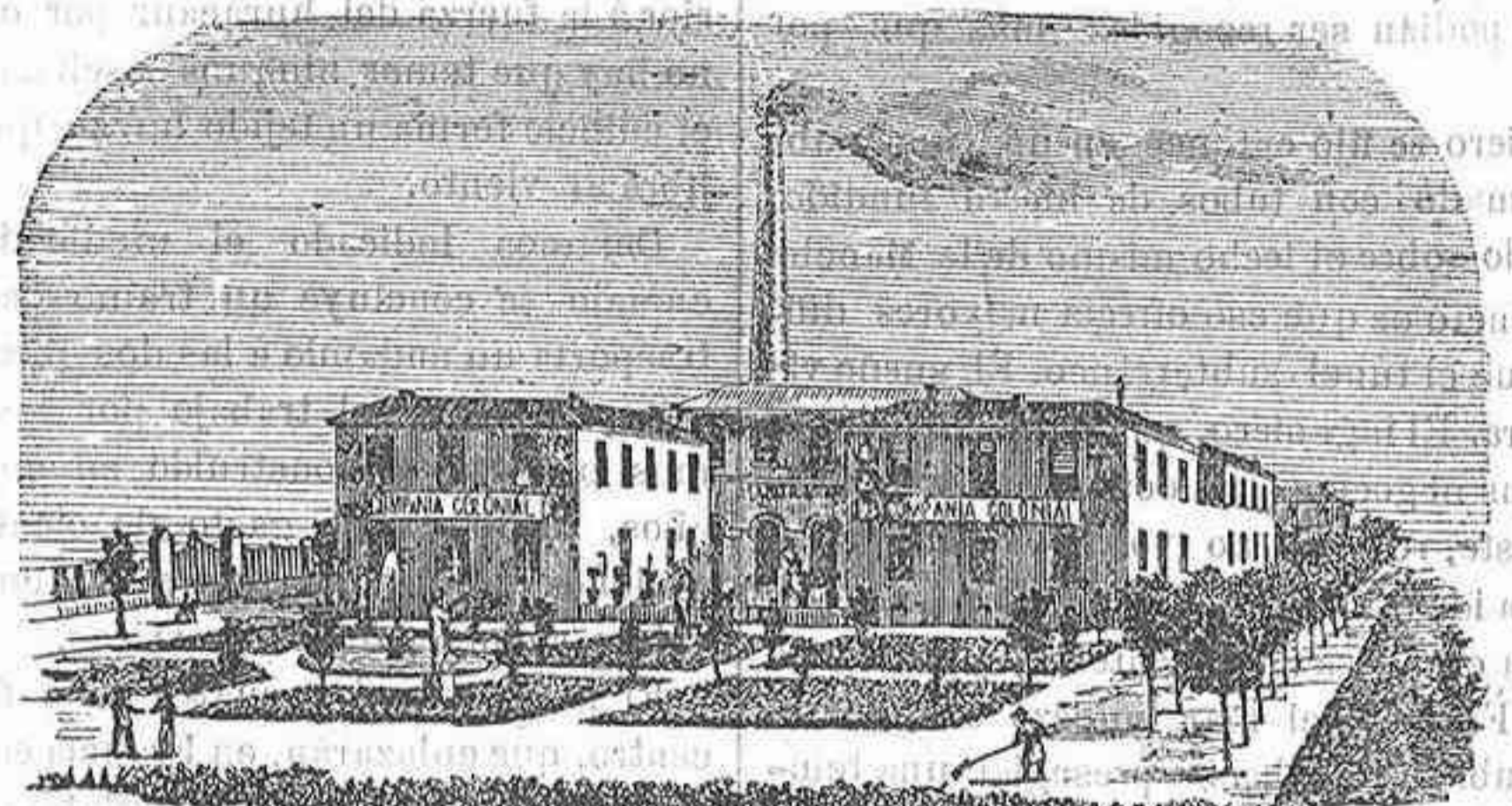
En la calle del Rastro número 10, se venden patatas castellanas, al precio de 5 reales arroba. 3-3

## CHOCOLATES.

### FÁBRICA MODELO DE LA COMPAÑIA COLONIAL,

PROVEEDORA DE SS. MM. Y OTROS SOBERANOS.

PREMIADA CON DIEZ MEDALLAS.



CHOCOLATES DE MADRID (clases primitivas), desde 5 reales libra hasta 16.  
 CHOCOLATES PENINSULARES (clases nuevas), a 5, 6, 7, 8, 10 y 18 reales libra, unos y otros chocolates con canela ó sin ella.  
 CHOCOLATES ATEMPERANTES, a 10 y 12 reales libra.  
 CHOCOLATES DE PARIS CON VAINILLA, a 11 y 18 reales libra.  
 PASTILLAS Y BOMBONES, a 12 y 20 reales libra, y en cajitas a varios precios.

Depósito General y Oficinas, calle Mayor, 18 y 20. SUCURSAL: MONTEÑA, 8.

Tambien se encuentra en ambos Establecimientos un abundante surtido de TES y CAFES.

Para las condiciones de venta y pedidos, dirigirse al DEPÓSITO GENERAL. Nota. Remitiendo una libreta sobre Madrid de 100 reales lo menos se manda un ejemplar por via de ensayo. Los portes son a cargo del comitente.



## M. CUESTA,

FOTÓGRAFO.

Participa a sus numerosos favorecedores, que desde el domingo 26 del presente mes, hasta el únes 5 del próximo Mayo, trabajará en la galeria de viedo.

Habiendo algunas personas tenido duda sobre el precio de sus retratos, por ser costumbre en esta fotografia cobrar la negativa indepen-

diente de las copias, anuncia para mayor claridad que el precio de lo que vulgarmente se llama la primera prueba, es 20 rs., segun está puesto en el cuadro de las muestras.

2

## A LA GUIA.

Aniceta la Quesa dará la espicha de un riquísimo to-