



# La Opinión,

AÑO II. PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES. NUM. 48.

Gijón 28 de Febrero de 1878.

## LA PAZ DE CUBA.

Toda la prensa de Madrid viene ocupándose estos días, de las importantes noticias telegráficas recibidas de Cuba, noticias que aseguran de una manera terminante, la sumisión al Gobierno de los jefes y cabecillas que se hallaban al frente de aquella insurrección, y por lo tanto, la completa tranquilidad y pacificación de la Isla.

Acontecimiento tan trascendental, y tan esperado por todos aquellos que de veras se interesan por la prosperidad y ventura de nuestra hermosa provincia de Ultramar, por fuerza habia de despertar el mayor júbilo en la madre patria, y nosotros no podemos menos de asociarnos á ese natural entusiasmo, que hoy anima á todos los buenos españoles, felicitándonos de todas veras por la terminación de una guerra que, despues de nueve años de existencia, no otra cosa habia conseguido que sembrar la desolación y la ruina en un país á quien la naturaleza pródiga, ha dotado con los elementos necesarios para ser feliz, al amparo de la paz, que por fortuna vuelve á sonreír en los campos de nuestra querida y envidiada Antilla.

La pluma se resiste hoy á trasladar al papel las gratas emociones que en el corazón sentimos, al recibir esa fausta noticia, que viene á poner término á tanta desventura. Y cómo nó: ¿si aquella sangrienta lucha, sostenida entre hermanos, fué causa de que en aquel país, antes tan dichoso, se desarrollase un odio injustificado, que jamás debiera de existir? Cómo nó: ¿si todos los que en Cuba combatieron desde el 10 de Octubre de 1868, debieran estar estrechamente unidos por los sagrados vínculos de la nacionalidad y de la historia? Campo, pues, á la paz y á la concordia, que todos somos hermanos; cesen para siempre las diferencias que, en mal hora nos separaron, y cubriendo con el mas tupido velo los hechos consumados, que desde luego debemos entregar al olvido, consagrémonos todos, sin distincion de clases ni condicio-

nes, á remediar los males que afligen al país, trabajando con fé y sin descanso para cicatrizar las profundas heridas que esa lucha abrió en el seno de aquella sociedad hermana, hácia la que no podemos menos de sentir las mas extraordinarias simpatías.

Cuba entregada á los horrores de la guerra, caminaba rápidamente á su completa ruina; pero gozando otra vez de los beneficios de la paz, pronto, muy pronto, recobrará toda su importancia, desarrollando su vida comercial y su industria, bajo la protección de la madre patria y de las leyes, que seguramente el Gobierno ha de dictar para mejorar su estado.

Nosotros, pues, no pretendemos hoy ocuparnos de las causas que pudieron motivar el alzamiento insurreccional de aquella Antilla; decimos mas: no solo no queremos, sino que considerariamos hasta inconveniente el enunciarlos.

Lo que sí pretendemos, y en ello nos anima una satisfacción inesplicable, es felicitar al país y felicitarnos por la terminación de una guerra, llena de abnegación y de heroísmo, sin ejemplo en la vida militar de todos los países; y al dar gracias á la Providencia por el éxito obtenido, consideramos como un deber de conciencia, el consagrar desde este rincón de Asturias, tan íntimamente ligado al porvenir de aquella tierra española, en recuerdo á todos los que allí, obedeciendo á la voz del honor y del patriotismo, sucumbieron en defensa de la causa nacional, legando á sus compatriotas un ejemplo tan digno de imitar, como de la admiración mas profunda que nos inspiran.

## LA HULLA Y LOS CAMINOS DE HIERRO.

(CONCLUSION.)

Produccion de la hulla por kilómetro cuadrado y por habitante.

	Por kilómetro. Quintales.	Por habitante. Quintales.
Gran Bretaña.....	5.970	59.02
Bélgica.....	4.980	27.09
Estados- Unidos.....	45	10.06
Francia.....	521	4.07
Prusia.....	1.205	16.09
Austria-Hungría.....	205	3.05

Si se tiene en cuenta á la vez la superficie y la población,

tomando el promedio de las proporciones precedentes, se encuentra que dichos países productores se clasifican así:

	Por 100.
Gran Bretaña.....	57.80
Bélgica.....	36.70
Prusia.....	13.75
Estados- Unidos.....	5.35
Francia.....	5.75
Austria-Hungría.....	2.65
	100.00

Comparemos ahora esta situación con la de los caminos de hierro.

	En 1845		En 1875.	
	Kilóm.	Por kilóm. cuadrado.	Met.	Por 1.000 habitantes.
Gran Bretaña.....	1.082	26.870	85	8.44
Bélgica.....	577	3.517	119	6.69
Estados- Unidos.....	7.857	119.552	15	50.66
Francia.....	870	21.587	41	5.98
Prusia.....	1.042	16.244	48	6.58
Austria-Hungría ..	1.058	17.471	28	4.86
	15.466	205.041		

Por lo que concierne á la longitud de las líneas, los Estados- Unidos ocupan, como todo el mundo sabe, el primer lugar; pero, si se tiene en cuenta la extensión territorial de los diversos países, descienden al último. Es verdad que, si se consideran las poblaciones servidas, recobran el puesto que les dan las cifras absolutas.

En resumen, combinando, como se ha hecho para la hulla, el territorio y la población, la clasificación resulta como sigue:

	Por 100.
Estados- Unidos.....	26.15
Bélgica.....	25.25
Gran Bretaña.....	19.45
Prusia.....	12.20
Francia.....	10.90
Austria-Hungría.....	8.05
	100.00

Solo nos resta indicar las proporciones respectivas del acrecentamiento de la extracción hullera, y del desarrollo de los caminos de hierro, y estas proporciones son las siguientes:

	Acrecentamiento por 100 desde 1845 á 1875 en	
	Produccion de la hulla.	Longitud de los ferro-carriles.
Gran Bretaña.....	296.9	558.2
Bélgica.....	195.7	509.7
Estados- Unidos.....	841.4	1.422.9
Francia.....	309.2	2.381.2
Prusia.....	1.093.1	1.458.9
Austria-Hungría.....	1.705.0	1.551.3
	415.4	1.225.7

Resulta de esta relacion que el acrecentamiento de la producción de la hulla está en razon directa del desarrollo de los ferro-carriles. Solo Francia forma excepcion, porque viniendo al primer lugar para el aumento de sus vías fér-

reas, no ocupa mas que el cuarto en el crecimiento de su produccion hullera. Pero es preciso no olvidar que, si Francia se encontraba rezagada en 1845 en cuanto á la construccion de los caminos de hierro, poseia ya una red de canales muy importante (1); poseyendo por consecuencia mucho antes de la construccion de las líneas férreas, medios los más económicos para el transporte de las mercancías de poco valor, entre las que figuran en primera línea los combustibles minerales. Otro tanto puede decirse de Inglaterra y de Bélgica, así como de los Estados-Unidos de América, tan ricos en vías navegables. Agreguemos que, si estos tres últimos países presentaban á la vez el menor acrecentamiento en la produccion hullera y en los ferro-carriles, es porque, bajo ambos conceptos, habian desde hace largo tiempo tomado la delantera, y hoy se encuentran muy probablemente bastante cerca del límite de los progresos posibles.

Hemos dicho antes que si los caminos de hierro han determinado el rápido impulso que queda consignado en la produccion de la hulla durante los últimos treinta años, debe atribuirse menos al consumo que hacen de este combustible, que á los servicios que prestan al comercio por las facilidades y el relativo bajo precio de sus transportes. El consumo de la hulla por los ferro-carriles varia, por otra parte, considerablemente en cada país; pues mientras en Inglaterra los dos centésimos, y en Prusia los cuatro centésimos de la produccion total se emplean en la explotacion de los ferro-carriles, esta progresion se eleva en Austria á catorce centésimos. Estas diferencias, que se esplican por la escasa produccion relativa del último país citado, consisten tambien en parte en la calidad del combustible. Se comprende fácilmente que los carbonos de inferior calidad de Austria no pueden rivalizar con las ricas hullas inglesas y prusianas, y que se debe emplear mayor cantidad para obtener un mismo efecto útil.

En definitiva, ya sea á título de consumidores ó de propagadores como los caminos de hierro hayan influido en la explotacion de la hulla, ésta puede considerarse en sí misma como el principal agente de extension de las modernas vías. Es preciso no olvidar que sobre los terrenos hulleros se establecieron los primeros carriles, que allí tambien vió nacer la primera locomotora.

T. L.

Nos parece bien que el nuevo Director general de los ferro-carriles del Noroeste se proponga conservar en sus puestos á los empleados que en dichas líneas tenia el Sr. Miranda; y decimos que nos parece bien dicha aclaracion, porque estamos seguros que todos ellos continuarán como hasta ahora cumpliendo con sus deberes de una manera digna de aplauso, siendo por ello acreedores á las simpatías que generalmente disfrutan.

Nosotros tenemos una verdadera satisfaccion en consignarlo así, y desde luego aseguramos al Sr. Director General de los ferro-carriles del Noroeste, que ningun otro personal hubiera podido dar mas pruebas de resignacion y de honradez en medio de las críticas circunstancias por que ha atravesado, que aquel á quien nos referimos.

Leemos en el Boletín Oficial del 18:

«Gobierno de la provincia de Oviedo.—Un muy digno y probo funcionario de obras públicas me ha entregado en la noche de ayer un paquete que dentro de un sobre y anónimamente, le habia sido dirigido, conteniendo en treinta billetes de cincuenta escudos y uno de cien del Banco de España, la cantidad de 4.000 pesetas, y accediendo á la noble y honrosa invitacion de tan digno funcionario, he dispuesto entregar la suma referida al director del hospital civil de esta capital, y hacer público este hecho para satisfaccion de quien tan honrosamente sabe cumplir sus deberes, conocimiento del público y escarmiento, aunque indirecto, único que cabe adoptar con la persona que tan reprobada accion se propuso al hacer el envío de la suma espresada.

Oviedo 17 de Febrero de 1878.—Martin Tosantos.»

Conviene que se haga público tan noble y honrado proceder, y por lo mismo que nos es

desconocido el nombre del funcionario que así cumple sus deberes, nos creemos mas obligados á aplaudir este rasgo de su integridad.

Sirva de leccion á los que por medios reprobados pretenden inclinar de su parte la balanza de la ley, olvidando que aun hay—por fortuna—corazones rectos, que no sucumben jamás á influencias de ningun género. Quien así procede, encuentra en la conciencia el premio de su accion y no há menester seguramente de alabanzas; pero es siempre un modelo digno de ser conocido, y mas digno aún de ser imitado.

VARIEDADES.

Los buques monstruos de la antigüedad.

Nuestros grandes buques de vapor, si bien tienen justificada su pretension de comodidad y lujo, están, sin embargo, muy lejos de poder compararse con los buques que en otro tiempo fueron contruidos por los reyes de Egipto y los de Sicilia. Nuestros lectores podrán juzgar por la siguiente descripcion tomada de un autor griego. Tolomeo Filopator mandó construir un buque que media 420 piés de largo, 56 de ancho y 72 de altura desde la quilla hasta la popa. Este monstruo flotante tenia cuatro timones de 60 piés; sus remos, los mas largos, (puesto que habia tres puentes) eran de 56 piés con los mangos guarnecidos de plomo, á fin de que los remeros los manejasen con mas facilidad.

Este buque tenia dos popas y dos proas, con siete espolones superpuestos, avanzando cada uno sobre el inferior, de manera que el mas elevado fuese el mas largo. A popa y á proa existian, como adorno, figuras de animales que no bajaban de 18 piés de altura. El interior estaba adornado con pinturas delicadas, la mayor parte de grisalla. La tripulacion se componia de 4.000 remeros, 400 esclavos y 2.820 marineros para la maniobra.

El mismo Tolomeo hizo construir otro buque nombrado *Talamegos*, ó *Dormitorio*. Las dimensiones de este no llegaban á las del anterior; pero le superaba en suntuosa magnificencia. Tenia 320 piés de largo sobre 45 de ancho; pero su altura, comprendiendo el pabellon ó pequeño palacio elevado sobre el puente, era de 90 piés.

Esta inmensa nave chata, construida para flotar durante las bajas aguas del Nilo, presentaba en conjunto un aspecto majestuoso. Las popas guarnecidas con adornos de la mayor belleza, lo mismo que las proas, estaban muy elevadas, á fin de poder resistir mejor á la corriente.

En el centro del buque se hallaba un comedor y dormitorios, adornados con todo lo que la opulencia pudo inventar, para satisfacer los caprichos de una corte voluptuosa. Recorriendo los costados y la popa, dominaba una galeria de dos pisos, constituyendo un paseo equivalente á 400 toesas. La galeria inferior era un peristilo abierto, y el piso superior un balconaje indio con ventanas. Se entraba en la primera por un vestíbulo de marfil y madera preciosa, situado cerca de la popa. El salon todo rodeado de columnas, estaba adornado con cortinajes de púrpura. Esta pieza, completamente artesonada de cedro y ciprés de Milo, tenia 20 puertas de madera de Tuya incrustada de marfil. Las bisagras, anillos, pasadores, etc., etc., de cobre pulimentado imitando perfectamente oro. Los cuerpos de las columnas de ciprés estaban noblemente coronados con sus capiteles de oro y marfil. Las vigas transversales que iban de un capitel á otro, eran doradas, y el arquitrave de un codo de altura, estaba cubierto de bajos relieves de un trabajo admirable. En fin, el techo, tambien de ciprés, y cuadrado, estaba realizado con adornos de oro.

Cerca del salon, se hallaba un dormitorio con siete camas, mas allá, el departamento de las mujeres, comprendiendo un espacioso comedor con 9 divanes, tan espléndido como el salon, y un cuarto con cinco camas, del cual se pasaba á otra pieza tambien con cinco camas, por medio de una escalera de caracol; seguia despues el templo de Venus, adonde se admiraba una preciosa estatua de mármol de esta diosa. En frente se hallaba la sala del banquete, sostenida por pilastras de mármol, el mas fino de la India, escediendo en belleza á todo lo que acabo de describir, siguiendo luego el salon de Baco, cuya riqueza desafiaba la mas deslumbrante descripcion. En esta pieza, á la derecha, se aperciaban grutas de rocalla perfectamente imitadas, que contenian las estatuas de toda la familia real en mármol de Paros.

Debajo del salon, y por consiguiente, sobre el puente, se habia elevado un magnifico pabellon en forma de tienda, del que estaban prendidas velas de púrpura, que servian para recibir el viento cuando se subia el Nilo. Del pequeño patio de enfrente, se bajaba por una escalera á la galeria cubierta, y á otra pieza decorada al estilo Egipcio, es decir, rodeada de columnas, alternando blancas con negras, y cuyos capiteles redondos tenian en relieve rosas entreabiertas, hojas y frutas de la palmera, enlazadas con flores de habas egipcias, por ser entonces los adornos mas en uso en el antiguo Egipto.

En fin, habia una infinidad de cuartos mas chicos; pero no menos elegantes. Las velas, así como las cuerdas, eran de púrpura, y el palo tenia 120 piés de alto. Tal era el *Talamegos*, ese buque colosal, digno del país de las pirámides. Pasemos de Tolomeo á Hieron de Siracusa, y nos encontraremos en presencia de otra maravilla. Si este principe

no hizo grandes cosas, tenia á lo menos una pasion por las cosas grandes. La magnificencia que desplegó para hacer construir templos y otros edificios públicos, lo atestiguan sus gigantescas ruinas.

Afectaba un gusto especial por la arquitectura naval, y debemos con justicia agregar, que reunia lo útil á lo grandioso, porque la mayor parte de aquellos enormes buques estaban destinados para trasportar trigo, distinguiéndose entre ellos uno construido bajo las órdenes del mismo Arquimedes, y cuya madera se sacó del monte Etna.

Hieron se ocupaba tambien de hacer forjar el hierro necesario y de traer el alquitran, cáñamo, cuerdas, telas, etc., de casi todos los puertos de Europa y de Africa, y visitaba con frecuencia el astillero animando á los operarios con su presencia.

Arquias el Corinto, encargado de los trabajos bajo la direccion de Arquimedes, llevó á cabo la construccion del referido buque; pero al lanzarlo al mar fué preciso recurrir en demanda de una máquina especial al inagotable ingenio de Arquimedes.

Este Leviathan tenia tres puentes y los tillados formados con tejas chicas cuadradas de diferentes colores, componian mosaicos de un trabajo admirable, representando toda la vida de Homero y varias escenas de su inmortal Iliada. No nos detendremos en describir todas las salas, templos, baños, etc., solo diremos para dar una idea de lo que omitimos, que existia un gimnasio ó escuela de gimnasia, rodeada de jardines, cuyas plantas se regaban por medio de fuentes de agua dulce. Las avenidas estaban cubiertas, formando emparrado con enredaderas de yedra y viña. La sala de Venus adornada con ágata y las puertas de marfil. La biblioteca, de madera, tenia una cúpula representando todas las constelaciones visibles y el estado del cielo en el momento de la marcha. En el entresuelo, diez caballos habitaban una espaciosa y bien aerada cuadra; pero el autor griego se olvidó de decirnos qué destino tenian.

La cisterna se hallaba colocada cerca de la proa, y podia contener 600 hectólitros de agua dulce, habiendo tambien un acuario para conservar los peces vivos.

De cada costado del buque se avanzaban sobre el mar unas torres conteniendo las cocinas, hornos, matadero, panaderías, etc. El puente superior estaba sostenido por dos hileras de cariátides ó Atlas, coronando el todo 8 torres fortificadas sobre los dos castillos, cuatro á babor y cuatro á estribor. En estas torres estaban colocadas ballestas, catapultas y enormes gruas guardadas constantemente por cuatro jóvenes armados, dos arqueros y un ingeniero. En medio del puente se elevaba la temible entonces máquina de guerra de Arquimedes, que podia lanzar á un estadio de distancia, una piedra del peso de 3 quintales. Aquí tambien el autor griego se olvida de decirnos si la provision de estos proyectiles era considerable y qué tamaño tenia la *Santa Bárbara*.

Toda la borda se hallaba cubierta de máquinas para lanzar piedras, dardos y ganchos de abordage. Las gruas de las grandes torres tenian fuerza suficiente para suspender fuera del agua una galera ordinaria y sepultarla despues en el abismo.

El buque poseia 8 anclas y tres palos, los de mesana y de trinquete se hallaron en los bosques del Etna; pero se buscó en vano largo tiempo madera para el palo mayor, hasta que por fin un pastor de cerdos, breton, lo halló en los bosques de la Albion; era un presagio de la futura grandeza marítima de la vieja Inglaterra.

Esta villa flotante, mucho mayor que el arca de Noé, se llamó primeramente la *Siracusa*; pero despues tomó el nombre de *Alejadria*. Una hermosa barca de Chipre, que podia pasar por un buque ordinario, servia de bote á la *Alejadria*, y una multitud de pequeños buques y barcas de pescadores le formaban escolta, componiendo las dotaciones de todos estos buques poco mas ó menos la tripulacion del navio colosal.

Esta poblacion flotante estaba bajo la jurisdiccion del capitán ó maestro piloto, que hacia justicia, segun las leyes establecidas en Siracusa.

El cargamento principal consistia en 60.000 medidas de trigo, sin contar una gran cantidad de peces, carnes saladas, aceites y otros artículos.

Habiéndose informado Hieron del calado de los diferentes puertos del Mediterráneo, y no hallando casi ninguno que pudiese recibir su *Alejadria*, le envió de regalo á Tolomeo, cuyos súbditos estaban sufriendo una espantosa hambre. Es de suponer que la Aduana egipcia no habrá opuesto ningun obstáculo, puesto que la *Alejadria* fué remolcada hasta entrar en el puerto que honraba con su nombre, en medio de las aclamaciones entusiastas de la multitud. Para perpetuar este suceso el Ateniese *Archmelos*, compuso un pequeño poema, y Hieron que hacia con esplendor todas sus cosas, para recompensarle, le envió al mismo puerto de *Piro*, mil medidas de trigo.

ENRIQUE VILLAIN.

GACETILLA.

—Hemos oido decir que varios vecinos de las carreteras de Oviedo y Ceaes, piensan solicitar del Ayuntamiento el derribo de los árboles antiguos que adornan las mismas, para sustituirlos con otros que no perjudiquen tanto sus propiedades.

Si la noticia es cierta, esperamos que la Municipalidad resolverá dicha pretension favorablemente, pues vemos con verdadero placer que igual gracia se ha concedido á los de la carretera de Somió, en la parte comprendida desde Beñoña hasta los Campos-Eliseos.

Nos place el celo que la comision de arbolado desplega

(1) En Francia hay 5.037 kilómetros de canales de navegacion; en la Gran Bretaña 6.988; en Bélgica 776; en Austria propiamente dicha, es decir sin la Hungría, no hay mas que 71 kilómetros de canales y 587 de vías de agua naturales accesibles á la navegacion de vapor.

por mejorar el de esta poblacion, y una prueba de lo que decimos está, sin duda alguna, en el desmoche de la alameda de la carretera del Humedal, y en el estado en que hoy se encuentra la de Somió.

Las cosas ó hacerlas bien, ó no hacerlas.

—Agradecemos á nuestro colega *El Comercio* de Valencia, la honra que nos ha dispensado, insertando en lugar preferente, el artículo que sobre *tarifas postales*, ha visto la luz en el número 43 de *LA OPINION*.

—Parece que en la parroquia de La Pedrera hay en construcción una carretera de segundo orden; mas como no tiene aun el afirmado, se pone intransitable á poco que llueva. Parece que el antiguo camino—que aunque malo era viable—ha sido interceptado por las cercas de una posesion. Y parece que los vecinos han acudido al Ilre. Ayuntamiento, pidiendo que en tanto que la carretera se termine, vuelva á abrirse al tránsito público el camino por donde la parroquia se venia sirviendo hasta ahora.

Siendo esto así, hallamos muy atendible y justa la reclamacion interpuesta por aquel vecindario, esperando se resuelva pronto y de la manera mas satisfactoria.

Procuraremos seguir los trámites de este asunto.

—¡Nada nada! Aquí lo que se necesita es hablar con franqueza. Ha próximamente un año que les estoy sirviendo á Vds. como les ha dado la gana, y ahora necesito que ustedes me presten algun servicio en justa correspondencia. Lo que es yo no necesito mucho: 15.000 reales al año, y el periódico será suyo desde la cruz á la fecha. Me parece que el negocio no tiene nada de exigente.....

Solucion:

A la otra puerta lo venden tinto.

Ya se nos figuraba que el *desprendimiento* y las *simpatías* de aquellos caballeros por el *espresado* diario, habia de dar forzosamente esos resultados. ¡Siempre ha sido muy cómodo hacer salvas con pólvora ajena!

—Desde hace seis ó siete meses, existe pendiente de resolucion en el Ayuntamiento, una instancia para la apertura de la travesía que media entre la calle de *Juan Alonso* y la carretera de Villaviciosa, sin que las personas interesadas en aquella mejora, hayan podido averiguar las causas que originan tal demora.

Si como se nos asegura, es cierto que el firmante de la solicitud se ha comprometido desde luego á satisfacer el importe de la tasacion de los terrenos que dicha travesía comprende, el asunto no puede, ni debe ofrecer dificultad de ningun género; pues ademas de ser legal aquella reclamacion, la apertura de la mencionada travesía está llamada á prestar grandes servicios á un sin número de vecinos que tienen un derecho indiscutible á que se les atienda.

Llamamos la atencion de la Municipalidad y de la comision de policia urbana sobre este negocio, y esperamos que los Sres. concejales le resolverán con toda la brevedad posible, por lo que desde luego nos apresuramos á darles las gracias en nombre de los interesados.

—En circular fecha 24 del actual, el Sr. Director del

8 FOLLETIN.

LABOREO DE LAS MINAS.

Instruccion de 13 de Noviembre de 1841.

- Punto de partida de la misma.
- Números de las estaciones.
- Designacion de las galerías medidas.
- Números de la brújula dividida en 360 grados.
- Inclinaciones de las galerías desde 0 á 90 grados, á partir de la horizontal. Sentido de la inclinacion ascendente ó descendente.
- Longitudes de las galerías segun sus inclinaciones en metros.
- Id. de las proyecciones horizontales de las galerías en metros.
- Id. de las id. verticales de id. en metros.
- Inclinacion de la capa desde 0 á 90° á partir de la horizontal.
- Acontecimientos.
- Observaciones.
- 12. Esta instruccion sobre el modo de llevar los planos de minas, se imprimirá en número suficiente de ejemplares, para ser transmitida á todos los explotadores de minas de hulla, y se insertará además en el *Memorial administrativo*.

Reglamento general de 1.º de Marzo de 1850, sobre la ventilacion, alumbrado y empleo de la pólvora en las minas, con las modificaciones introducidas por el Real decreto de 8 de Abril de 1858.

Capítulo I.—Explotaciones en general.

Art. 1. En toda explotacion subterránea, el saneamiento de todos los puntos de las labores accesibles á los obreros, estará asegurado por medio de una corriente activa y regular de aire puro.

Instituto de Jovellanos se dirige al pueblo de Gijon en demanda de auxilios para la compra del reloj que ha de colocarse en la torre de dicho establecimiento.

La mejora á que nos referimos no puede ser mas conveniente, y nosotros, á la vez que aplaudimos el celo é interés que el Sr. Garcia Rendueles se toma en este asunto, creemos que no han de salir defraudadas sus esperanzas, pues notorio es por demás el desprendimiento de todos los habitantes de esta villa, que siempre han sabido corresponder á escitaciones de esta clase.

—*El Times of India* da cuenta de la muerte de uno de los ídolos vivos de Sian. El mas viejo de los elefantes blancos, que habia nacido en 1770, ha muerto en su templo de Banké el mes de Noviembre último.

Se han hecho suntuosos funerales al ídolo difunto y cien sacerdotes budhistas han oficiado en la fúnebre ceremonia.

Los tres elefantes blancos supervivientes, precedidos de trompetas y seguidos de una inmensa multitud, han acompañado el carro hasta las márgenes del Menam, en cuyo punto se hallaban el rey y sus grandes dignatarios para recibir los mortales despojos y darles sepultura.

Una procesion de 30 buques empavesados figuraba en esta curiosa ceremonia y todas las casas flotantes situadas en doble fila sobre el Menam estaban adornadas con banderas de colores y atributos simbólicos.

—La ciencia de matar está de enhorabuena; Francia acaba de adoptar un cañon revolver contra los barcos torpedos.

Inglaterra ha inventado otro revolver Wolwich de 40 cañones que dispara 500 tiros por minuto y 30.000 por hora.

Alemania acaba de hacer experimentos con un cañon invulnerable que ni pueden ser lastimados ni heridos los artilleros que lo sirven.

El inventor es Krupp.

—Solucion á la charada anterior: AUTONOMIA.

CHARADA.

Un verbo hallarás lector,  
En mi primera y segunda  
Que tiene doble acepcion,  
Porque puede ser de prima  
O tercia conjugacion.

Tercia y prima, es una flor  
Por su fragancia famosa  
Y por su bello color,  
Con que á la mujer hermosa  
Se compara con primor.

Elegancia, gusto y arte,  
Discurso, maña, etiqueta,  
En el todo has de encontrar  
Y un objeto que en la mesa  
Tampoco debe faltar.

EPIGRAMA.

Contando estaba Amador  
que cierto Registrador  
de la propiedad, lograra  
no sé que cruz, ó qué honor,  
por servicios que prestara.

La velocidad y abundancia de esta corriente, así como la seccion de las galerías que deben ser fácilmente accesibles en todas sus partes, estarán por donde quiera reguladas en razon del número de obreros, de la estension de los trabajos y de las emanaciones naturales de la mina.

Art. 2. La ventilacion estará determinada y sostenida por medios eficaces y exentos de todo peligro.

Art. 3. Toda corriente de aire notablemente viciado por mezcla de gases deletéreos ó inflamables, será separada cuidadosamente de cualquier tajo y de las vías frecuentadas.

La estension de los tajos de labor estará limitada, en caso necesario, de manera que los obreros colocados en la corriente de salida del aire, queden sustraídos á los efectos nocivos de una alteracion exajerada del aire.

Art. 4. Los rellenos establecidos, tanto para sostener las rocas como para separar las vías de transporte de las de ventilacion correspondientes, se harán que asienten bien y se sostendrán tan impermeables como sea posible.

Art. 5. Estos rellenos se avanzarán en todo tiempo á una pequeña distancia de los frentes de labor de los obreros (tajos,) de modo que se impida hácia esos puntos la disminucion de la corriente de aire y la estancacion de los gases nocivos.

Art. 6. Los trabajos se dispondrán de manera que se pueda prescindir en lo posible de puertas para dirigir ó dividir la corriente de aire.

Toda puerta destinada á la reparticion de la ventilacion, tendrá un portillo, cuya abertura se regulará segun las necesidades.

El uso de puertas múltiples, convenientemente espaciadas, será de rigor en las vías en que deban abrirse con frecuencia para el servicio de la mina.

Capítulo II.—Minas con gas inflamable.

Ventilacion.

Art. 7. En las minas que desprendan gas inflamable (grisú,) la explotacion se verificará en lo posible por tramos sucesivos descendentes.

Salvo las excepciones autorizadas por la administracion, el conjunto y todas las partes de los trabajos, se dispondrán de modo que el aire mas ó menos cargado de gases inflamables, no se vea forzado á descender.

Lo oyó un caco, y con extraños modos, dijo echando un terno: «ahí mediaron amaños; yo la registro há veinte años y no me premia el Gobierno....!»

SECCION COMERCIAL.

MERCADO DE GIJON.

- ACEITE de Sevilla, á 53 rs. arroba.
- AGUARDIENTES.—Tarragona de 17º, 74 pesos pipa.—Id. anís doble, 84 id.—Id. Industria, 60 id, (firmes).—Caña legitima, 72 pesos id.
- ARROZ.—De 2 pasadas, 22 rs. arroba.—3 pasadas, 25 1/2 id.—Id. cepillado, 25.—Id. cilindrado, 27 id.
- AZÚCAR.—Quebrado de 2.º, de 55 á 57 rs. arroba, segun clase.—Id. de 1.º, de 65 á 64 id. id.—Id. blanco superior, de 68 á 70 id. id.—Id. refino en pilones, 70 á 72 id. id.
- CANELA.—De 18 á 23 rs. libra.
- CAFÉ.—50 y 52 pesos quintal, segun clase, (en alza.)
- CACAOS.—Desde 6 1/2 hasta 10 rs. libra.—Guayaquil superior á 5 1/2 rs. libra, (en alza.)
- GRASA.—77 pesos, (poca existencia.)
- GINEBRA.—7 rs. frasco.
- HARINAS.—1.º, 24 rs. arroba.—2.º, 20 id.—3.º superior, 17 id. id.—3.º corriente, 15 id. id.—4.º 13, id. id.
- JABON inglés, beta azul, de 1.º, 44 rs. arroba.—Id. amarillo, Santander, 30 rs. id.—Id. Sevilla, 58 rs.
- PETRÓLEO.—En cajas de dos latas, 80 rs. caja.—Id. en barriles, 2 rs. litro.
- SALVADO.—6,75 rs. arroba.—CEBADA.—58 rs. fanega asturiana.

De los precios de las que son para la localidad, se descuentan los derechos de consumo, cuando se las dé salida: 0,92 en las harinas; 0,20 en el salvado y 1 en la cebada.

CARBONES.—Tonelada de 1.000 kilogramos puesta á bordo de los buques por los drops.

	Reales.
CRIBADO seco.....	68
» medio graso.....	70
» para gas.....	72
MENUDOS para gas.....	58
» para fraguas.....	60
» bruto.....	50
» lavado seco.....	56
» lavado graso.....	42
AGLOMERADOS.....	68
COK (Braña).....	88
COK de Mieres.....	99

Art. 8. La salida del aire se verificará por un pozo especial, esclusivamente afecto á este servicio, y aislado de los demás pozos por un macizo suficiente de roca.

El tiro se provocará en él ó por medios mecánicos, ó por calentamiento con esclusión de los hogares alimentados por el aire saliente de la mina.

Se tomarán en la superficie las precauciones necesarias para alejar de todo hogar el grisú que salga de la mina.

Art. 9. Las vías de entrada y salida del aire estarán separadas por macizos de bastante espesor para que una explosion no pueda perjudicarles.

Art. 10. No se permitirán *royons* ni *kernés* mas que en la cantidad imprescindible para la explotacion de la mina.

Alumbrado.

Art. 11. El empleo de lámparas de seguridad, admitidas por la administracion de minas, es obligatorio en las carboneras con grisú.

Art. 12. Las lámparas de seguridad se cerrarán con llave. Permanecerán depositadas en el establecimiento, donde obreros especiales estarán encargados de examinarlas, limpiarlas y mantenerlas cada dia en buen estado.

Art. 13. En el momento de bajar, la lámpara se entrega al minero, quien está obligado á asegurarse de que está cerrada con llave.

Art. 14. Queda terminantemente prohibido abrir las lámparas en las labores. Las que se apaguen durante el trabajo, se enviarán cerradas á la superficie ó á un punto designado del interior, donde serán examinadas, encendidas y vueltas á cerrar con llave por hombres esclusivamente dedicados á este cuidado.

Art. 15. Cuando el grisú aparezca en un tajo ó en una galería, en cantidad bastante grande para determinar un alargamiento sostenido de la llama de las lámparas, se suspenderá inmediatamente el trabajo hasta que el peligro haya cesado.

Empleo de la pólvora.

Art. 16. Queda prohibido el uso de la pólvora para el arranque de la hulla en la explotacion de las capas con gas inflamable ó grisú, salvo las excepciones que sean de antemano admitidas por la Administracion.

