



# La Opinión,

AÑO II.

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

NUM. 118.

Gijon 31 de Octubre de 1878.

## Contra el fuego..... agua.

Cada día que pasa, estamos mas convencidos de la imperiosa necesidad de aguas en que se encuentra Gijon, y de lo mucho que apremia el crear un verdadero cuerpo de bomberos, como sucede en poblaciones quizá de menos importancia que la nuestra. El incendio que presentamos el domingo, y que pudo muy bien originar una verdadera catástrofe á haberse propagado á las casas inmediatas á aquella en que se inició el fuego, cosa que seguramente hubiera sucedido á reinar el viento de estos días, ha venido á demostrarnos que en esos momentos supremos de angustia y confusion, el celo de las autoridades se estrella siempre ante la carencia de medios para combatir un elemento destructor, que en breves momentos pudo reducir á cenizas la propiedad y los intereses todos de gran número de familias.

No basta, no, para combatir con éxito un incendio, que el pueblo todo, obedeciendo á los nobles sentimientos que siempre inspira la desgracia, acuda en masa á prestar sus servicios, con una abnegacion digna de toda alabanza; no basta que la Municipalidad tenga una bomba, manejada, quizá, por personas no muy peritas; no basta que algunas empresas particulares concurren con las suyas á la primera señal al sitio del siniestro; no es suficiente tampoco que las autoridades y la fuerza armada se presenten allí desde los primeros instantes, dictando las primeras las disposiciones y medidas que consideren convenientes: la verdad es que el fuego se combate con agua, y que Gijon carece de ese elemento tan preciso, ya para satisfacer sus necesidades en armonía con las prescripciones higiénicas, ya tambien para utilizarle en acontecimientos como el que tuvo lugar el domingo último. Así es que mientras esta importante mejora no se realice; mientras no veamos correr en la villa aguas abundantes, dotando á las calles de las bocas de riego que sean suficientes, forzosamente habremos de pasar por espectáculos como el de que nos ocupamos, y lo que es mas doloroso aun, sin poder poner remedio á tanta desventura. Suponemos que así el Sr. Alcalde como los demás Sres. concejales á quienes hemos tenido el gusto de ver en el lugar de tan desagradable ocurrencia, abundarán en las

mismas ideas que nosotros, pues todos habrán podido observar que las bombas destinadas á combatir el incendio no tenian el agua suficiente, dejando de funcionar en los momentos mas críticos, y que, á pesar de la mucha gente empleada en alimentarlas, aquella se servia tarde y mal desde nuestra dársena y desde la fuente de la Barquera.

No es el espíritu de oposicion el que en este momento guía nuestra pluma; protestamos aquí de que nuestras rectas intenciones no á otra cosa tienden que á remediar para lo sucesivo los males á que puede dar lugar un incendio en una poblacion comercial como la nuestra, donde existen tantas y tantas materias inflamables, sobre cuya seguridad no siempre se ejerce, como es sabido, el cuidado y la inspeccion que se debiera. Si en medio de los daños de consideracion que ha ocasionado este incendio, no hemos tenido, por fortuna, que lamentar desgracias personales, acháquese á la casualidad, y no al orden con que se dirijieron los trabajos; pues todos los que allí se hallaron, podrán testificar del desconcierto y de la anarquía que imperaba en aquel sitio, haciendo muy difícil, ya que no imposible, que las órdenes se cumpliesen con la prontitud que el caso demandaba. Nosotros creemos que en estos momentos, lo primero que debe hacer la autoridad, es impedir la aglomeracion de espectadores, que solo sirven para entorpecer las faenas que hayan de ejecutarse; que el salvamento de muebles debe hacerse no de una manera precipitada y destructora, puesto que así nada se utiliza; y sobre todo, que la Municipalidad se ocupe sin levantar mano de la importante cuestion de traida de aguas á la villa, y de la reglamentada organizacion de un cuerpo de bomberos, en el que podrán tener ingreso tan solo los hombres útiles y entendidos en cierta clase de trabajos, destinando el Ayuntamiento á la compra de herramientas y utensilios la cantidad que sea necesaria para llenar cumplidamente este servicio.

### INDUSTRIA NACIONAL.

Persistiendo en el propósito de coadyuvar con nuestro sincero y modesto concurso á la noble empresa de fomentar en nuestra patria la produccion hullera, volvemos hoy á ocuparnos del tema relativo á ese importante ramo en el Principado de Asturias, que por el atraso que ha sufrido en sus vías de comunicacion, por la carencia de un buen puerto de refugio en la desamparada y tormentosa costa del Cantábrico, y por otras mil concausas que en varios escritos quedan enumeradas, resulta ser la provincia menos afortu-

nada bajo este punto de vista. Explotacion carbonifera existe tambien en nuestra bella Andalucia y en el industrioso y rico Principado de Cataluña, no ciertamente á toda la altura á que aspirar pueden; pero sí caminando rápidamente por la vía del progreso, merced al benéfico influjo de sus puertos, de sus ferro-carriles: elementos indispensables para que las regiones del N. O. de España participen de lleno de todas las ventajas de la vida moderna: tales son los motivos de nuestra insistencia respecto á la cuestion de los carbonos de Asturias, haciendo coro al clamor general de la prensa, que así en Madrid como en aquellas provincias, mira los intereses de la patria con más sentido práctico, y dedica creciente atencion á los adelantos materiales; pues nadie puede dominar el fuerte sentimiento de inquietud que se experimenta al contemplar las inmensas distancias recorridas por otros pueblos en el anchuroso campo de la civilizacion, y comparar tales progresos con el notable atraso que se observa en el nuestro.

Extensamente nos hemos ocupado de la necesidad de un gran puerto en Gijon: algo hemos hablado de los ferro-carriles del N. O., y mucho más sobre los carbonos asturianos y las tarifas del ferro-carril de Langreo: pues bien, nada se habla de los estudios del puerto del Musel; el expediente de las consabidas tarifas sigue tocando á su término, y en cuanto al ferro-carril del N. O., parece que cobra alguna animacion y actividad por el celo y patriotismo del Sr. Baron de Covadonga. Pero por causas, cuyo examen é historia nos detendrian demasiado, la provincia que nos ocupa entra muy tarde en el concurso de la nueva cultura, y el tiempo no trascurre en vano para los pueblos.

Al tratar del estado de la produccion hullera en Asturias, como al tratar toda cuestion, no puede prescindirse de una base, de un supuesto, que es el punto capital de las consideraciones, á saber: que la riqueza carbonifera de dicha provincia, en cantidad y calidad, puede y debe aspirar á competir con los mas renombrados carbonos Cardiff y americanos. Tal es la base, tal es el supuesto proclamado en todos los tonos desde hace mucho tiempo por los hombres entendidos, que tienen además la suficiente rectitud para juzgar las cosas con imparcialidad.

¿Y cual es el estado de esa produccion?

Triste es decirlo; pero el maximum de la explotacion hullera no ha pasado en Asturias de 500.000 toneladas de carbon.

¿Donde está la competencia con la produccion extranjera?

Hé aqui los datos comparativos:

Inglaterra en 1875 produjo.....	151 867.101 toneladas.
Estados-Unidos.....	46.501.000 „
Alemania.....	45.645.193 „
Francia.....	16.949.031 „
Belgica.....	14.407.082 „

Segun datos tomados en 1873, el área de las cuencas carboníferas de los Estados-Unidos comprende 291.485 millas cuadradas, á las que habrá que agregar 533.000, que se suponen existentes en el Oeste, y cuya explotacion, en la parte que resulte realizable, no será obra de mucho tiempo para el espíritu emprendedor de los americanos.

Es decir, que además de los carbonos ingleses, tenemos un nuevo y formidable competidor; pues aun cuando la produccion inglesa no conoce rival, no es menos cierto que la de los Estados-Unidos en el año pasado ascendió á 49.500.000 toneladas; sábese, además, que el carbon antracito americano está llamado á un gran porvenir en muchos puertos del Mediterraneo, que, como Cartagena, se valen principalmente del cok inglés para sus fundiciones de plomo; y los dos primeros cargamentos de aquel carbon, que por vía de ensayo fueron remitidos á Génova, dieron un resultado muy satisfactorio, mayor de lo que se esperaba; pues cuando fueron puestos á la venta, no hubo mas oferta que la de 20 francos por tonelada, con cuyo precio no se cubria siquiera el flete desde Nueva-York, mientras que al ser re-

conocida su calidad, muy adecuada para la fundición, dobló el mencionado precio, cubriendo el flete y dejando todavía una ganancia.

El cónsul americano en Génova, que participó por telegrama á su Gobierno tan halagüeño éxito, observaba que las fundiciones italianas habían venido usando exclusivamente el cok inglés al precio de 60 francos por tonelada; pero que en vista del excelente resultado de los carbones americanos, abrigaba fundadas esperanzas de que llegasen á obtener la preferencia en Génova y en otros puntos del Mediterráneo.

No há muchos días, nuestros apreciables colegas de Gijón, dieron la voz de alarma, por haberse esparcido el rumor de que los traficantes del carbon inglés habían constituido una especie de liga para oponerse á las justas aspiraciones de la industria carbonífera española, y que un agente especial vendría á la corte para gestionar en favor de los carbones ingleses.

Y como para responder á esa noticia, un diario gijonés plantea resueltamente la petición de que en el suministro de carbones en los buques y arsenales de nuestra Marina, se consuma el carbon español con exclusion absoluta de los extranjeros.

Siempre hemos juzgado que este era el medio más eficaz de contribuir al adelanto de nuestra explotación hullaera, con beneficio de los buques y arsenales, puesto que los ensayos practicados en el Ferrol demostraron las inmejorables condiciones del carbon español, con beneficio también de esta industria, cuyos productos adquirirían por tal medio nueva boga, pues se darían á conocer en una esfera más amplia; y por último, con indudable provecho de la Nación, que vería en el desarrollo de este importante ramo un aumento incalculable de la riqueza pública. El beneficio podrá ser aún mayor para el Estado, si el suministro se hace por suabasta, como aconsejaba há pocos días un ilustrado periódico de esta corte, apoyado en los buenos principios de administración.

Pero esto no es más que uno de los medios: hay que atender especialmente á la construcción de un puerto en el Cantábrico, capaz de admitir buques de crecido tonelaje: á la prosecución decidida y activa de las obras del ferro-carril del N. O.: á que se rebajen los crecidos gravámenes que agobian nuestra navegación, así como las tarifas de los ferro-carriles, con otras medidas menos difíciles, pero no menos necesarias, como el establecimiento de algunas máquinas que faciliten las operaciones de descarga de los buques, y el de algunos depósitos flotantes de carbon español en varios puertos de la Península, que facilitarían las operaciones de embarque, de acarreo á los almacenes en tierra, evitando el deterioro de la mercancía.

Entre tanto, debemos comenzar por lo que sea más factible; por nuestra parte, hemos cumplido nuestro cometido en la prensa, llamando una vez más sobre tan importante asunto la atención del Sr. Ministro de Marina.

(La Voz del Litoral.)

## EL ARTE DE LAS MINAS EN LA EXPOSICION.

(Continuacion.)

Para los dos primeros objetos, se han empleado principalmente en Inglaterra, y en menor escala en Bélgica, para determinadas explotaciones. Igualmente en Inglaterra, encontramos el aire comprimido sirviendo para la tracción mecánica; se debe citar especialmente la instalación de 26 máquinas en Powell-Duffryn-Colliery, cerca de Cardiff, que hacen el arrastre en las diferentes vías de explotación; las máquinas principales de esta colosal distribución de fuerza motriz en el interior, son dos cilindros de 0, <sup>m</sup>305 de diámetro, y de 0, <sup>m</sup>305 de carrera.

Os pido permiso para detenernos un instante acerca de dos locomotoras de aire comprimido que figuran en el Campo de Marte. En la máquina de la Compañía de las minas de Blanzky, para una vía de 0, <sup>m</sup>80, el aire tomado en el conducto general interior á una presión media, debe repelerse y almacenarse en el depósito á alta presión, llevado sobre la máquina por el trabajo de una bomba puesta en acción por la máquina misma; el aire del depósito se envía por los cilindros motores, como en cualquier otra locomotora. La locomotora Mekarski debe llenar directamente su recipiente de aire comprimido á 40 atmósferas. El tipo expuesto para vía de 60 centímetros de ancho, llama la atención por las disposiciones del conjunto, su arreglo mecánico y por el principio teórico de su acción. Su ligereza (sólo pesa 2,300 kilogramos,) sus pequeñas dimensiones, pues pasa por túneles de 1<sup>m</sup> 10 de ancho, y 1<sup>m</sup> 55 de altura, la sencillez y buena disposición de su mecanismo, hacen que sea un aparato que parece hecho exclusivamente para las minas. El recalentado por el hervidor de agua y vapor á 170°, la regularización variable á voluntad de la presión del aire que hay que gastar, dan la posibilidad de detener suficientemente el aire, así como también el vapor de agua que está mezclado con él; éste aún estando á una presión inferior á la presión atmosférica. Se pueden, pues, realizar las condiciones indicadas por la teoría como muy satisfactorias, quizá más satisfactorias prácticamente que aquellas en las cuales trabajan habitualmente en las minas las pequeñas locomotoras de los ferro-carriles de vía estrecha. Según los resultados obtenidos por el sistema Mekarski en el servicio de los tram-vías, se calcula que la máquina expuesta podrá hacer un trabajo de 50 toneladas kilométricas antes de hacer su aprovisionamiento de aire.

Tengo que ocuparme ahora de las perforadoras y de la perforación mecánica, y lo hago con temor, ante el gran número de herramientas de este género que se han ideado

desde que Sommeiller, en 1860, empleó la suya para la perforación del monte Cénis. No puedo discutir, ni mucho menos comparar las perforadoras. Hoy por hoy, la más empleada parece ser la de los Sres. Dubois y Francois, cuya distribución es excelente. Esta perforadora, y la de Turretini-Colladon, mucho más moderna, son las únicas que dan un golpe seguro, y sin temor á contrapresiones intempestivas que disminuyan su efecto. La rotación de la herramienta en el aparato tipo primitivo, era uno de los defectos del sistema; así es que en un gran número de minas en que esta perforadora se ha adoptado, en Anzin, Besseges, Alais, Bezenet lo ha modificado de un modo ventajoso bajo este punto de vista. En cuanto á la automaticidad de avance que le falta, es dudoso que sea conveniente obtenerle con una complicación más.

A pesar de las mejoras importantes que ha recibido la perforadora Dubois-Francois, ofrece el inconveniente de ser demasiado voluminosa y cara, y de no marchar con bastante rapidez para el ataque de las rocas muy duras.

En Alemania se trabajó al principio con la perforadora de Sanehs, más ligera, y que trabaja con más rapidez; pero que es demasiado delicada para el trabajo corriente de las minas. Después se han ensayado las perforadoras Waarrington, Darlington, Blanzky, Burleigh, Warsop, Ingersoll, Mac-Kean, y otros de origen inglés ó americano, todas ellas más ligeras que la Dubois-Francois, generalmente automáticas, y mucho más rápidas en sus movimientos; algunas que pegan 600 golpes, como la Mac-Kean y la Ingersoll, muy apreciada en América, y hasta 1,200 golpes, como la Warsop, que reúne además la particularidad de obrar como un martillo pilón, siendo independiente la herramienta del émbolo. Faltan datos concluyentes para comparar entre sí estos diferentes instrumentos, sin embargo, la elección hecha para perforar las rocas muy duras del San Gothardo, de la Mac-Kean y de la Ferroux, que es un derivado del tipo primitivo de Sommeiller, es un testimonio en favor de estos sistemas. Sin embargo, la perforación del túnel de San Gothardo no puede ser considerada como un trabajo normal de laboreo de minas. Lo que, en resumen puede hacerse constar, es que, al lado de perforadoras demasiado voluminosas que exigen soportes hechos con cuidado y grandes instalaciones, se ha tratado de obtener aparatos ligeros, muy manejables y susceptibles de ser empleados ventajosamente de un modo corriente.

Algo análogo en principio, pero más marcado y más racional en la práctica, se ha realizado en la serie de transformaciones que han experimentado los compresores especialmente destinados al servicio de las minas. Todos los propuestos ó aplicados hasta hoy pertenecen á dos tipos; uno es el compresor de agua, ó de émbolo hidráulico, del tipo Sommeiller, que las máquinas construidas en Seraig han hecho clásico en Francia y Bélgica, y que las de Sievers han dado á conocer en Alemania. En el otro tipo, el émbolo obra directamente sobre el aire, que se ha de comprimir sin enfriamiento, como en las máquinas primitivas de Jones y Levick; con enfriamiento más ó menos perfecto por la circulación exterior del agua, como en la máquina de Sars-Longchamp, por inyección de agua en el cilindro, en las máquinas de Revollier y de la Compañía de Horme, por último por inyección de agua pulverizada, según el sistema de Colladon. Al principio de la aplicación del aire comprimido á las perforadoras, el tipo del émbolo hidráulico era el más usado; pero hoy parece que el otro tipo predomina.

(Continuará)

(CRÓNICA DE LA INDUSTRIA.)

El Excmo. Sr. D. José Ignacio Escobar ha contestado de la manera más afectuosa á la Asociación Hullera de Asturias, dándole las gracias por el título de socio honorario de la misma, honor que bien puede considerarse excesivamente modesto, si se tienen en cuenta las cualidades que distinguen al Sr. Escobar, y lo muy agradecido que el país asturiano está á sus innumerables servicios. De todos modos, aquel nombramiento, que en su oportunidad no hemos podido menos de aplaudir, es una garantía para el progreso de nuestra querida provincia; y el Sr. Escobar puede estar seguro que, así como Asturias fué en lejanos tiempos la gloriosa cuna de nuestra nacionalidad y de nuestra independencia, será mañana uno de los centros más poderosos de nuestra regeneración industrial, merced al desarrollo de la explotación hullaera, que como sabemos, es la industria madre de todas las demás que se crearán en este suelo, que tantos y tan poderosos elementos de civilización encierra.

Parece que varios señores diputados se proponen acometer de frente en la próxima legislatura, la importante cuestión de consumo de carbones nacionales para los arsenales y buques de la Armada. Si estos rumores, que han llegado hasta nosotros se confirman—como tenemos derecho á esperar—dada la trascendencia del asunto de que nos ocupamos, creemos que así los iniciadores de esta discusión, como los que contribuyan á que esta termine por una ley que satisfaga las aspiraciones de nuestros mineros, habrán cumplido con uno de los más gratos deberes que impone el inviolable y elevado cargo que desempeñan.

Algunos diputados conocemos nosotros que no llevan la representación de esta provincia, y nos consta que los bu-

nos propósitos que les animan, no han de ser estériles á la causa de la industria hullaera de Asturias. Que todos, pues, se unan estrechamente en bien del país; que todos, obedeciendo á la voz del deber y de la conveniencia nacional, se decidan á dar una solución pronta á este vital negocio, y así, y solo así, salvaremos de una ruina segura esta importante rama de la minería española, cuyo desenvolvimiento y explotación á todos debe interesarnos.

El Correo Gallego, periódico que se publica en el Ferrol, inserta en su número del 24 del actual, el artículo que con el epígrafe de «Querer es poder,» hemos publicado en LA OPINION del día 17, sobre los carbones españoles; y no solo publica íntegro aquel trabajo, si que también le hace suyo, manifestando la más absoluta conformidad con su contenido, puesto que á decir del citado colega, ya en otras ocasiones ha defendido las ideas que en él sustentamos, sobre la necesidad y conveniencia de que los arsenales y buques de la Armada se surtan tan solo de hullas nacionales.

Damos las gracias á El Correo Gallego por el autorizado apoyo que presta á nuestra causa—que es la de todos los productores españoles,—y confiamos en que su respetable parecer ha de influir en su oportunidad en la resolución que se adopte por el Gobierno.

En nuestro colega El Mundo Político, correspondiente al 23 del actual, leemos lo siguiente, y no podemos menos de dar las gracias al citado periódico, por la atención que le merecen los intereses de Asturias.

«Proposición de ley que, á ser diputados, defenderían en el Parlamento los redactores de La Opinión, periódico que se publica en Gijón (Asturias):

«Atendiendo á las más elevadas consideraciones de patriotismo y de conveniencia nacional, los ministros que suscriben tienen la honra de someter á la aprobación de las Cámaras, el siguiente proyecto de ley:

Artículo único. Desde hoy los arsenales y buques de la Armada nacional consumirán precisamente carbones españoles, con exclusion de todos los de procedencia extranjera.»

La Mañana, después de copiar las anteriores líneas, pregunta:

«Pero ¿en qué quedamos? ¿No ha informado la Comisión científica que hizo el análisis de la hulla asturiana en el Ferrol, que nuestros carbones tenían tan buenas ó mejores condiciones que los ingleses? ¿No ha dicho La Epoca, en nombre del Sr. Ministro de Marina, que nuestros buques y arsenales se proveerían de nuestro combustible, como lo exige el patriotismo, y no lo rechaza la conveniencia?»

En efecto, La Epoca hasta felicitó con entusiasmo hace poco á los carboneros asturianos; pero ¿quién se fía ya de palabras ministeriales?

Nosotros, aunque en otra ocasión nos hemos ocupado de los carbones asturianos, volveremos á insistir con gusto sobre esta y otras cuestiones relacionadas con los intereses de Asturias, que bien merecen más atención por parte del Gobierno.»

La Gaceta de 25 del actual, contiene una circular del Ministerio de Marina, disponiendo que las autoridades de marina no opongan dificultades para trabajos extraordinarios, ni para las salidas de noche de los buques mercantes, suprimiendo toda traba inútil, y dando facilidades al comercio marítimo en beneficio de intereses que la marina de guerra está llamada á amparar, y debe ser la primera en proteger, siempre que, respecto á las salidas de noche de los puertos, causas justificadas de un orden superior, no se opongan á ello en circunstancias determinadas; pero nunca de un modo permanente.

Nos parece bien, y bueno sería que por la Dirección general de Aduanas se hiciese lo mismo, pues es sabido que muchas veces por las dificultades que al despacho de los buques se ofrecen en las dependencias del ramo, se pueden originar al comercio los más graves perjuicios, sin que por ello redunde beneficio alguno en pró de los intereses del Estado.

Nosotros creemos que así los empleados de Aduanas, como los de marina, deben suprimir todas aquellas trabas que sean inútiles al buen régimen de la administración pública, facilitando el desarrollo del comercio marítimo; y así esperamos que lo comprenderá el Sr. Administrador de esta Aduana, siempre que las circunstancias aconsejen todas aquellas tolerancias que sean compatibles con la ley.

En el periódico La Union del 22 de los corrientes, aparece un remitido que, después de bien informados, nos vemos en la necesidad de rectificar.

No es exacto que el Sr. empresario de la compañía de artistas chinos haya ofrecido una función á beneficio de los

pobres enfermos del Hospital de esta villa. Pretendia el señor Arr-Hee, que así constase en los prospectos, que la Junta se encargase de repartir las localidades, y que cubiertos los gastos, se dedujese la cuarta parte para el Hospital, quedándole á la empresa las otras tres cuartas partes. Se comprende desde luego quién iba á ser aquí el mas beneficiado. Salta á la vista, que á la sombra de este establecimiento se intentaba una especulacion engañando al público que acudiría á llenar los ámbitos del teatro bajo un supuesto falso.

Hé aquí por qué no ha sido aceptada la proposicion del Sr. Arr-Hee, y hé aquí como caen por su base todas las deducciones y consecuencias equivocadas del articulista gijónés.

Llamamos la atención de nuestros lectores, sobre los siguientes edictos, que se nos remiten por la Alcaldía para su publicacion:

**DON OSCAR DE OLAVARRIA Y LOZANO, ALCALDE**  
*Constitucional Presidente del Ilre. Ayuntamiento de Gijón.*

HAGO SABER: que debiendo procederse en la presente época á la formacion del alistamiento para el servicio militar, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 46 de la ley de 28 de Agosto último, tengo el deber de advertir á los mozos comprendidos en el art. 21, la obligacion en que se hallan de inscribirse en dicho alistamiento, á los padres ó curadores la que les sujeta á responder de esta inscripcion; y á todos la penalidad en que incurrirán por su descuido, omision ó inexactitud. Para que les sean conocidas y no puedan alegar ignorancia, se insertan á continuacion las prescripciones de los artículos 17, 22, 24 y 25 de dicha ley.

De esperar es que todos los vecinos de este concejo á que se refieren aquellas disposiciones, comprendiendo la trascendencia del acto, se apresurarán á satisfacer oportunamente tan imperiosa necesidad del servicio público, si no quieren sufrir las ineludibles responsabilidades que en otro caso contraen. Para que puedan ser despachadas prontamente sus pretensiones, desde esta fecha queda abierto en la Secretaría de este Ayuntamiento y Negociado de quintas, el registro necesario.

Gijón 1.º de Noviembre de 1878.—*Oscar de Olavarría.*

LEY DE REEMPLAZOS DE 28 DE AGOSTO DE 1878.

Art. 17. Serán comprendidos en el alistamiento de cada año: 1.º Los mozos, que sin llegar á los 21 años, hayan cumplido ó cumplan 20 desde el día 1.º de Enero al 31 de Diciembre del año en se haya de verificar el sorteo.— 2.º Los mozos que escediendo de la edad indicada, sin haber cumplido la de 33 años en el referido día 31 de Diciembre, no fueron comprendidos por cualquier motivo en ningun alistamiento, ni sorteo de los años anteriores. La obligacion del servicio alcanza á los mozos que tengan la edad espresada repectivamente en los dos párrafos anteriores, aunque sean casados ó viudos con hijos.

Art. 22. Los padres y curadores de los mozos sujetos al llamamiento, tienen el deber de pedir la inscripcion de éstos en las listas respectivas, y son responsables de la falta de presentacion de los mismos.

Igual obligacion tienen los directores ó administradores de los asilos ó establecimientos de beneficencia en que se criaron ó en que se hallasen acogidos los mozos huérfanos de padre y madre y los espósitos.

Art. 24. Los que no habiendo sido comprendidos en el alistamiento y sorteo del año correspondiente, no se presenten para incurrir á los del inmediato, serán puestos con el número correlativo de inscripcion en cabeza de lista del primer llamamiento que se verifique despues de descubierta la omision y destinados al servicio activo, sin jugar suerte, ni oírseles ninguna escepcion, además de las penas en que puedan incurrir, si hubiesen procurado su omision con fraude ó engaño.

En caso de resultar inútiles para el servicio, sufrirán un arresto de uno á tres meses y la multa de 50 á 200 pesetas, ó en caso de insolvencia, la detencion correspondiente, con arreglo al art. 50 del Código penal.

Art. 25. Ninguno de los individuos comprendidos en el art. 21 (se refiere á los que cumplieron la edad de 18 años) podrá obtener cédula personal, aunque deberá satisfacer su importe, ni desempeñar cargo público honorífico ó retribuido con fondos generales, provinciales ó municipales, bajo la responsabilidad de los que espidan dicha cédula ó dén la posesion y autoricen el pago de la retribucion correspondiente, si no justifican haber cumplido la obligacion del llamamiento, ó pedido su inscripcion en las listas, en el caso de no haber sido llamados aun los mozos de su edad.

Tampoco podrán ser ordenados en sacris, los que no acrediten debidamente hallarse libres de toda responsabilidad en el servicio de las armas, mediante el cumplimiento de los deberes que esta ley les impone.

Para acreditar el cumplimiento de dichos deberes, no se admitirán otros documentos que un certificado de haber pedido su inscripcion, dado por el Alcalde, si no hubiesen aún sido llamados los mozos de su edad; y en los demás casos un certificado expedido por la respectiva Comision provincial y visado por el Gobernador con referencia al acta del sorteo en que haya sido comprendido el interesado, cuyas copias autorizadas deben obrar en su poder, con arreglo al art. 85. La falta de alguna de estas copias se suplirá por medio de la que debe existir en el Ministerio de la Gobernacion; y si esto no fuere posible, se dispondrá su reposicion, instruyendo al efecto el oportuno espediente, en que se oirá el dictámen del Consejo de Estado.

**DON OSCAR DE OLAVARRIA Y LOZANO, ALCALDE**  
*Constitucional Presidente del Ilre. Ayuntamiento de Gijón.*

HAGO SABER: que segun reciente resolucion de la Superioridad, desde 1.º de Noviembre próximo, es obligatoria para las personas mayores de 14 años la adquisicion de CÉDULA PERSONAL, segun los precios correspondientes á la contribucion que cada cual satisfaga, sueldo, pension ú otro emolumento que perciba; sin cuyo requisito nadie puede viajar ni ejercer ante los Tribunales ú oficinas las acciones ó derechos que puedan asistir. Hasta el 31 de Diciembre sucesivo se espenderán sin recargo alguno, mas transcurrida dicha fecha, se preparará y espedirán los apremios que previene la Instruccion.

Para que el repartimiento de cédulas se efectúe con el orden y regularidad precisas y que la recaudacion del recargo municipal de 15 por 100 se realice a la vez, desde la referida fecha de 1.º de Noviembre se encargará á uno ó mas cobradores facultados especialmente para ello, el cumplimiento de dicho servicio; quedando desde entonces sin efecto alguno las cédulas espeditas anteriormente.

Gijón 28 de Octubre de 1878.—*Oscar de Olavarría y Lozano.*

**VARIEDADES.**

**A CARMEN.**

*La dalia encarnada.*

VUESTROS OJOS ME ABRASAN,  
la dalia indica;  
y una dalia ayer noche,  
me diste, niña.  
Que mis ojos te abrasen  
cosa es que niego,  
pero, no que los tuyos  
me tienen muerto.  
De tu mirada;  
lo que indica, que es mucho,  
tomó la dalia.

En tu pecho, prendida,  
la vi tan bella,  
que afanoso, anhelante  
quise tenerla:  
Sin pensar que en el hueco  
que ella dejaba,  
prendida por tus ojos  
dejé yo el alma.  
Sé cariñosa,  
y no me la devuelvas  
si viene sola!

*El Solitario.*

**A.....**

Ayer el alma vivía  
loca de amor y alegría  
al rayo de tu mirada:  
era el sol que amanecía  
para mi alma enamorada.

Hoy que murió la pasion;  
hoy que la dulce ilusion  
voló del desvio al viento,  
se oculta en mi corazon  
el sol de mi pensamiento.

*José Amado é Ibañez.*

**PREGUNTAS.**

Nunca se olvida el amoroso beso  
Que nuestras madres al partir nos dan;  
Queda en el alma para siempre impreso:  
¿Ellas lo olvidarán?

La primera mirada de un amante  
Hace cual nunca el corazon latir;  
Como siente nuestra alma aquel instante  
¿Podrá otra vez sentir?

La hermosa que nos jura por su vida  
Guardar siempre en su alma nuestro amor;  
Para ser desleal y fementida  
¿Tendrá quizá valor?

Viendo un rico procura el envidioso  
Su honradez á traicion comprometer;  
Si á ser pobre llegase el poderoso  
¿La volvería á ofender?

*Jesús Pando y Valle.*

**GACETILLA.**

—En la tarde del domingo último tuvo lugar en los Campos Eliseos la segunda funcion dada por la compañía ecuestre que dirige Mr. L'écussou, y en honor á la verdad, el público no ha salido tan satisfecho de ella como habia sucedido de la anterior. Parece como que los artistas se habian pro-

puesto hacerlo lo peor posible, y de la manera mas precipitada, sin duda por el compromiso que tenian de ir á trabajar por la noche á Oviedo; y bueno es que sepa Mr. L'écussou, que, á no ser la concurrencia tan tolerante, quizá hubiéramos presenciado el domingo la segunda edicion de la gran silba dada en el mismo establecimiento á los acompañantes del funámbulo Sr. Arsens.

—Hemos oido decir que ha naufragado cerca de las costas de Inglaterra por un choque con un buque de vapor, la balandra de aquella nacionalidad *Champion*, que hacia pocos dias habia salido de nuestro puerto con destino al de Londres, cargada de avellana, habiéndose perecido en el siniestro todos sus tripulantes.

Sentiremos que esta desgracia tenga confirmacion.

—Por consecuencia de la competencia establecida entre las distintas empresas de vapores que hacen la navegacion á la Isla de Cuba, la casa armadora de los señores A. Lopez y Compañía, ha rebajado los fletes que rejian desde muy antiguo, para la manteca, conservas, embutidos, sidra y castaña. Nos alegramos de esta reforma, pues viene á redundar en beneficio del comercio, que hasta ahora venia satisfaciendo por la conduccion de dichos artículos, cantidades, en nuestro concepto, excesivamente crecidas. Al fin, algo es algo; y así como de la discusion razonada nace la luz, con la competencia, cuando es legitima, viene la baratura y desaparece el monopolio.

—Tambien la *Compañía Anglo-Americana*, cuyos agentes generales en esta provincia son los Sres. J. Menendez y Comp.ª ha reducido sus precios en la forma siguiente:

DESDE GIJÓN Á LA HABANA (SIN MAS GASTOS.)

Sidra, 9 reales caja de 12 botellas.—Condiciones de costumbre.—Castañas, 20 id. quintal castellano.—Nueces, 23 id. id. id.—Avellanas, 24 id. id. id.—Conservas, 12 idem id. id.—Manteca, 14 id. barril de á quintal castellano. 20 por 100 de rebaja sobre la tarifa que tiene establecida esta Compañía para los demás artículos.

El trasbordo tendrá lugar en la Coruña con el mayor esmero y por cuenta de la Compañía.

—La marejada de estos últimos dias ha producido grandes desperfectos en el paredon de la playa de San Lorenzo, hasta el extremo de tener que trabajar noche y dia operarios por cuenta del Ayuntamiento, para que no se desplome el muro. Las nuevas edificaciones del Hospital de Caridad corren grave peligro, y ante él ha tomado el Rector del establecimiento la prudente medida de trasladar á otras habitaciones los enfermos que ocupaban las que se hallan situadas al N.

Urje que la Municipalidad piense seriamente en dar al paredon de la playa de San Lorenzo toda la solidez que necesita para resistir las gruesas mares que contra él chocan.

—Hemos recibido un ejemplar del folleto publicado últimamente por el Sr. D. José Bolaño Rivadeneira, sobre forros, subforros, redencion de estos y modo de registrar la titulacion antigua y anterior á la Ley Hipotecaria, cuya materia se recomienda por si misma.

Hállase de venta, al precio de una peseta, en la imprenta de Ramon Moreno y Ricardo Rojas, de Madrid.

—Solucion á la charada del número anterior: ZORRO.

**CHARADA.**

Tercia prima, en prima dos  
tiene el hombre, y desdichado  
si no la tiene, y el todo  
es una especie de pájaro.

A.

**REMITIDO.**

Sr. Director de LA OPINION.

Muy Sr. mio: el que suscribe suplica á V. dé cabida en las columnas de su ilustrado periódico, á las siguientes líneas, favor que le agradecerá su afectísimo s. s. Q. S. M. B.

*Nicolás Martín.*

En el número de LA OPINION, correspondiente al día 27 de los corrientes, he leído un comunicado suscrito por don A. Rollan, en el que dicho Sr. se ocupa, sin derecho alguno, de mi humilde persona, tratando de desacreditarme en mi arte ante el concepto público, suponiendo que yo perjudicaba con mis trabajos, como sastré, á su establecimiento. Para que todos los que lean este comunicado, y hayan tenido el disgusto de leer el del Sr. Rollan, puedan formar exacto juicio de sus apreciaciones, voy á permitirme copiar aquí la circular dirigida al público por el Sr. Rollan al hacerme yo cargo del taller de su casa, en cuyo documento se lee lo siguiente:

«Novedades para trajes.—Sr. D.....—Gijón... Diciembre de 1876.—Muy Sr. mio: Participo á V. que tengo contratado para los encargos particulares que se me confien en el ramo de sastrería al reputado cortador D. Nicolás Martín, que tan buena aceptacion ha tenido en esta plaza y en cuantas ha ejercido dicho cargo, particularmente en la de Madrid, etc., etc.—Anticipo á V. gracias por la confianza que le merezca su afectísimo seguro servidor Q. B. S. M.—A. Rollan.»

Con esto creo, Sr. Director, queda plenamente demostrada la sinrazon del Sr. Rollan, pudiendo el público formar un exacto juicio sobre la lijereza de sus infundados cargos.

Quedo de V., Sr. Director, afectísimo s. s. Q. S. M. B.

*Nicolás Martín.*

Gijón 30 de Octubre de 1878.

ANUNCIOS.

GIJON A LA HABANA 700 rs.  GIJON A LA HABANA 700 rs.

LINEA DE VAPORES ESPAÑOLES DE OLANO, LARRINAGA Y COMP.<sup>a</sup> DIRECTAMENTE PARA LA HABANA.

Saldrá de Coruña el día 18 del próximo Noviembre el magnifico y de gran porte vapor español

**Buenaventura.**

Admite carga y pasajeros.

PRECIOS DESDE GIJON PARA EL PASAJE.

1. <sup>a</sup> cámara Rvn.	2.560
2. <sup>a</sup> " "	1.660
3. <sup>a</sup> " "	700

PRECIOS DESDE GIJON PARA LA CARGA.

Manteca . . . .	18,40	} 40 por 100 de capa y 80 céntimos de real en quintal por carga y descarga.
Carga de peso . . . .	18,40	
Castaña . . . . .	24	
Sidra (caja) . . . .	9,75	

Abarrotes y otra carga precios convencionales económicos. La conduccion a Coruña de los pasajeros y de la carga será de cuenta de la Empresa, debiendo encontrarse en Gijon el día 15 de Noviembre.

Esta línea, que posee los vapores mas grandes de toda España, acreditados en la carrera de Filipinas, ofrece a los pasajeros de las tres clases, además de un trato esmeradísimo, comidas abundantes, variadas y selectas, con vino en todas ellas, y asistencia médica inmejorable y gratuita.

Los pasajeros que por causa justificada tuviesen que suspender su viaje, podrán rehabilitar el billete para la siguiente expedicion.

Representantes en Asturias SRES. VELASCO Y COMPAÑIA, Gijon.

SERVICIO MENSUAL DE VAPORES DE LA COMPAÑIA ANGLO-AMERICANA Para la Habana y Nueva Orleans.

Saldrá de la Coruña el día 4 de Noviembre con destino a estos dos puertos, el magnifico y sólido vapor

**SAN LUIS.**

Admiten pasaje y carga.

El precio de pasaje para la Habana y Nueva-Orleans, es:

1. <sup>a</sup> cámara Rs.	2.560
2. <sup>a</sup> id.	1.560
3. <sup>a</sup> id.	700

El pasaje será conducido a Coruña por cuenta de la Empresa, para lo cual deberá de hallarse en Gijon el día 1.<sup>o</sup> de Noviembre.

Se les ofrece a los pasajeros comodidades especiales y esmerado trato, facilitando al pasaje de tercera literas independientes, comidas abundantes y variadas, siempre con vino y pan fresco. Los vapores de esta Empresa llevan tambien cocineros y camareros españoles, intérpretes y Médico, siendo la asistencia gratuita para todo el pasaje.

Siendo una realidad las ventajas que se ofrecen, se garantizan en debida forma al pasajero que lo exija.

Para los demás pormenores, igualmente que para la carga, dirigirse a los agentes generales de la Compañia en esta provincia

Sres. J. Menendez y Compañia, Trinidad, 7.—Gijon.

INTERESANTE.

Se vende un terreno, propio para edificacion, con frente a las calles de Villaviciosa y Paseo de Begoña. Informará el Notario D. Evaristo Prendes.

PUERTO DEL MUSEL, Trinidad, 14.

Sorprendente surtido de flecos negros de seda, galones de id., granadinas labradas y lisas, velos y mantillas, pañuelos de punto y otra infinidad de artículos para señoras y caballeros.

Precios arregladísimos, como lo tiene bien acreditado este establecimiento.

Compañia General Trasatlántica. VAPORES - CORREOS FRANCESES.

PARA SANTA CRUZ DE TENERIFE Y HABANA



En viaje extraordinario saldrá de SANTANDER el día 14 de Noviembre de 1878 el vapor

**GADELOUPE,**

CAPITAN MR. D'HAUTERIVE.

PRECIOS DE PASAJE POR ESTE VIAJE.

PARA SANTA CRUZ DE TENERIFE.

CÁMARA.	ENTRE-PUENTE.
225 pesetas.	120 pesetas.

PARA LA HABANA.

CÁMARA.	ENTRE-PUENTE.	PUENTE.
600 pesetas.	300 pesetas.	175 pesetas.

Para fletes, pasajes y demás informes, dirigirse a la Agencia de la Compañia General Trasatlántica, Muelle núm. 30, Santander, y en Gijon, Rastro 21, Escritorio de R. A. Alvarez.

**LA UNION,**

Compañia anónima general de seguros

contra incendios maritimos y sobre la vida

Á PRIMA FIJA,

establecida en Madrid, Fuencarral, n.º 2, desde 1856.

Es la mas antigua Sociedad de su especie en España, la que mayor número de Seguros ha hecho y por mayor suma de valores, la que ha pagado mas siniestros y en mayor importe, como demuestran las listas que publica y se hallan en poder del Subdirector de la Compañia, D. Gerónimo Pujol, Universidad, 14, Oviedo, de personas pagadas, sitio del siniestro y cantidad.

GARANTIAS.

EL CAPITAL SOCIAL de . . . . . Rvn. 32.000.000  
PRIMAS a cobrar de seguros contratados . . . 50.000.000  
Desde su instalacion ha registrado mas de 180.000 pólizas por un capital de mas de 15.000.000.000

Los siniestros pagados en sus veinte años de existencia, suman hoy unos 90.000.000 de reales vellon, y los liquidados y pagados ya en 1877 desde 1.<sup>o</sup> de Enero a fin de Mayo, son 174 por la suma de 4.215.276.

Mas de 4.000.000 de reales término medio anual de siniestros pagados.

Ninguna otra compañía ha pagado hasta hoy ni la mitad.

Para precios e informes escribir al Director de LA UNION, dirigirse al Subdirector de la provincia D. Gerónimo Pujol, Universidad, 14, Oviedo, ó a su agente en esta, D. Pantaleon Oliver, Corrida, 68.

LA FUNERARIA.

FELICIANO RODRIGUEZ Y COMPAÑIA.

Moros, 44.—Gijon.

Los dueños de este acreditado establecimiento, no omitiendo ninguna clase de sacrificio para que sea, cual se merece esta poblacion, han puesto al servicio público magnificos carros fúnebres, esmeradamente contruidos.

Al propio tiempo, anuncian la fabricacion de elegantes ataúdes de todas clases; contando tambien, con un inmenso surtido de baules ordinarios, baules mundos y maletas, é infinidad de artículos de viaje para señoras, caballeros y niños.

Cuentan con un gran surtido de lápidas de mármol, encargándose de la inscripcion y colocacion de las mismas.

SASTRERIA DE CAUBET,

calle Corrida, núm. 19.

Ofrece al público su nuevo establecimiento con un variado surtido de géneros para la presente estacion, de las principales fábricas del extranjero.

Referente al gusto y elegancia en la confeccion de las prendas, nada diré, porque mis obras ya lo tienen bien acreditado.

BANCO DE ESPAÑA.

AGENCIA DE GIJON.

El día 1.<sup>o</sup> del próximo mes de Noviembre, vence el plazo señalado por Instruccion para verificar el pago de las cuotas de las contribuciones ordinarias de territorial y subsidio industrial del actual segundo trimestre del corriente año económico de 1878-1879.

Lo que se anuncia, para que los contribuyentes concurran a realizar sus pagos a la recaudacion, situada en la calle del Instituto, número 39, dentro del plazo de los cinco primeros dias de dicho mes, marcados por la Instruccion. Gijon 20 de Octubre de 1878.—Por el agente D. Miguel Arias de Cartavio.—Ramon Diaz.

Taller de Camiseria de Manuel Valdés Sanchez, calle Corrida, núm. 4.—Gijon.

Se ha recibido en este establecimiento un surtido general de efectos para la estacion de invierno, entre los cuales figuran: Chales y toquillas lana.—Chalecos ingleses para señora y caballero.—Refajos de crochet y paño.—Camisetas y calzoncillos de lana y algodón.—Elasticos de algodón para señora.—Fajas de fieltro confortables y de lanilla de china.—Medias y calcetines de lana y algodón para hombre, mujer y niño.—Fanelas blancas y de colores.—Muletones y piqué labrados.—Pañuelos de seda varias clases é infinidad de gustos.—Pañuelos fichú de seda.—Pañuelos de hilo en colores y blancos.—Lapabocas lana y seda.—Chalinas y corbatas para señora y caballero.—Elegantes camisolines y juegos de cuellos y puños para señora. En géneros blancos existe un gran surtido en Lencerias, Retortas, Madapolanes, Vitelas, Werselig francés, Peralc abatisado, Croiset-fort, género especial para calzoncillos, Fortuna; Liagostera, Entretelas para camisas, Peralinas colores. Tambien se acaba de recibir nueva remesa de cretonas francesas. Se encontrará en este establecimiento un constante surtido en camisas para señora y caballero, chambras pantalones y enaguas para señora, calzoncillos hilo y algodón, garibaldinas de franela para caballero; todo confeccionado con la prontitud y esmero que ya tiene acreditado esta casa. Además del surtido general que queda anunciado, hay siempre de venta guantes de piel así como de casimir propios para la estacion é infinidad de artículos. La modicidad con que se venden estos artículos y la calidad de estos, es la mejor garantía para los compradores que se sirvan honrar este establecimiento.

Colegio de Ntra. Sra. del Carmen.

Habilitado por el Colegio Normal Superior de Maestros de esta provincia, é investido además con el título de Piloto mercante, tengo el honor de ofrecerle a la vez que mis servicios, mi establecimiento de 1.<sup>a</sup> enseñanza, sito en la calle de Begoña, número 50.

Proponiéndome asimismo preparar a los jóvenes que se dediquen a la carrera de Pilotage, quedan abiertas en el mismo establecimiento desde el próximo mes de Noviembre, las siguientes clases de repaso.

Matemáticas, 1.<sup>o</sup> y 2.<sup>o</sup> curso; Geografía; Física; dibujo lineal; de adorno; natural y topográfico.

Tanto para el colegio de 1.<sup>a</sup> enseñanza, como para los jóvenes matriculados en el Instituto de Jovellanos, admito alumnos internos y medio pensionistas.

Por último, en las horas compatibles con mis clases, dare lecciones a domicilio a quien lo desee.

Andrés Corsino Rodriguez.

Para la temporada de invierno.

He recibido un completo surtido de lampistería, arañas y aparatos de gas; zapatillas suizas de todos tamaños; impermeables y paraguas, variedad completa de juegos para chocolate y café, porcelana fina; batería de cocina; cuchillos de Toledo para mesa y cocina, libros rayados y en blanco; papel y sobres a precios muy arreglados.

Semillas, árboles frutales y de adorno, del acreditado D. Nicolás Feidt, de Oviedo.

Cuatro-Cantones.—BENIGNO PIQUERO.

A voluntad de sus dueños

se vende la QUINTA de Tremañes, perteneciente a los herederos del Sr. Truan.—Para tratar, dirigirse Paseo Alfonso XII, núm. 25.

Grana de pino gallego y argoma.

Los que deseen surtirse de esta semilla, pueden dirigirse a la calle del Comercio, núm. 53 (tienda).

Imp. y lit. de Torre y Comp.—GIJON.