



La Opinión,

AÑO III.

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

NUM. 219.

Gijon 2 de Octubre de 1879.

CUADROS DISOLVENTES.

II.

(CONTINUACION.)

Llegamos ya al punto capital del artículo que contestamos, al argumento Aquiles de los defensores del proyecto de Santa Catalina, á la cuestion de *abordabilidad*, y por cierto que para darnos cuenta de lo que con esta palabra se quiere decir, no ha podido servirnos el «diccionario marítimo español,» en el que no se encuentra contenida. Desde luego se comprende que en su significado se quieren resumir las condiciones que el puerto ha de ofrecer para facilitar su entrada, y bueno será que, al examinar estas, hagamos constar que en ellas ha de influir, combinada con la accion del viento, la accion de la marejada. Esta es la que, produciendo en las ondas del mar una perturbacion que se siente á gran profundidad, trabaja extraordinariamente sobre los buques y dá lugar á las mas temibles averías, en comparacion de las que, suelen ser, livianos contratiempos, los efectos del viento, aisladamente considerado. Sabido es el proverbio usado entre la gente de mar, *el viento no rompe cables*, que significa que la masa y velocidad de las olas del mar, ó los grandes golpes de percusion que producen, son las únicas fuerzas capaces de hacer faltar los cables, y que en efecto, los rompen, como no lo hace el viento por fuerte que sea. La *abordabilidad*, por tanto, de un puerto, debe estudiarse bajo ámbos puntos de vista, porque á nada conduce el establecer derrotas mas ó menos fáciles para grangear un rumbo determinado, si el estado del mar obstruye el camino de ese rumbo. Y eso precisamente es lo que sucede en el presente caso. Buena *abordabilidad* estará la del ideado puerto de Santa Catalina, cuando á poco que la mar se mueva, cierra su paso una triple línea de rompientes que ningun marino ha osado atravesar, ni se atreverá á hacerlo en lo futuro! Y no se diga que despues de construidas las obras que se proyectan, mejorarán estas condiciones de acceso, porque, como hemos de demostrar, empeorarán notablemente, pudiendo asegurarse que el destino de aquellas en los casos de temporal, (y este será el mejor servicio que podrán prestar), estará reducido á servir de magnífica valiza para señalar á los buques, desde muy le-

jos, el terrible parage que á todo trance deben evitar. No podemos llamar demostracion á la prueba que tenemos que dar de estos asertos, porque son de evidencia notoria. Bastará dirigir una mirada al mar en los dias de temporal, que no es menester ocurra extraordinario, para percibir lo que acontece en la desdichada region, cuya excesiva *abordabilidad* se preconiza. Conocida de todo el mundo es la situacion del bajo llamado *Serrapio de tierra*, pues que en baja mar vela, y sobre este escollo se verifica la primera série de rompientes que ocultan ya la mayor parte del horizonte, que desde este puerto presenta la Concha. Seguidamente rompe la *Osa*, que es el mas occidental de todos los bajos, con lo que la línea de las rompientes se hace ya general y dificulta la entrada al actual puerto, que se cierra del todo, cuando se manifiestan los rollos en que la mar revienta al atravesar la *barra*, con su acompañamiento de las restingas del *Bocal*, *pedra de Juan Sancho*, *pedra del Vendaval*, *pedra Servigon* y demás que hacen tan variada como amena la nomenclatura de este archipiélago submarino.

Cuando rompe la *barra*, lo hace tambien el bajo exterior llamado *Serrapio de mar*, dejando entre ámbas rompientes un espacio de unos seiscientos metros, que aún se encarga de perturbar mas, la *pedra de San Justo*, traidoramente apostada en la medianía de entrambos, y que rompe despues de todas las que hemos indicado.

Pues todavia por fuera de todas estas rompientes, hay una mas temible, que solo se manifiesta en grandes temporales, que son precisamente los que mas habrian de obligar á los buques á buscar el amparo que con el ideado puerto se les quiere brindar. Este bajo es el de la *Figar*, nombre que se dá á la terminacion ó cabeza de la restinga por donde se prolongan debajo del mar los peñascos y pedregales de *Coroña* y el *Arbeyal*. Dejaremos por ahora de ocuparnos en analizar los efectos de este bajo, para llamar la atencion de nuestros lectores hácia el espectáculo de deliciosa calma que en un dia de temporal presentarán estas aguas, y la facilidad con que gobernaria para arreglar su rumbo el desgraciado buque, que fiado en las condiciones de *abordabilidad* del actual puerto de Gijon, se acercase en demanda de su boca, por mas que tuviese abundante el viento para llegar á la punta de *Lequerica* en 12 ó 15 cuartas.

Tenemos el compromiso de demostrar que la ejecucion de las obras no mejoraria este estado

de cosas, sino que por el contrario, promoveria mayor perturbacion en las aguas interiores y exteriores del puerto, y esto exige que entremos en mas detenidas consideraciones.

Aunque no hayamos estudiado prolijamente el proyecto de ampliacion, y podamos con verdad decir que lo desconocemos, pues no han llegado á nuestro conocimiento la mayor parte de los documentos que deben constituirlo, bien se deja ver por nuestro artículo anterior, que por lo que toca á la forma y disposicion de los consabidos brazos, tenemos noticias suficientes por los diseños mas ó menos detallados que se han hecho públicos en el curso de la fenecida informacion, para dar una idea á nuestros lectores de los efectos que de su ereccion se deben esperar. Arranca el espigon del Norte de la punta de Santa Catalina, por debajo del faro, y por medio de un arco de mucho radio, cuya sagita es de unos 50 metros, y de 800 la cuerda, con rumbo esta de N. 47° al Oeste, se llega al tramo recto que forma la entrada, el cual tiene unos 200 metros de longitud, y se enlaza con el arco anterior por una curva de poco radio. El rumbo de este tramo es de 115° O., de manera que el ángulo de las dos alineaciones expresadas, viene á ser de 112°. El dique del Oeste arranca del camino de *Coroña*, pasadas las casas del *Natahoyo*, en direccion del N. 26° E. en un tramo recto de 870 metros de longitud, y se quiebra con el auxilio de una curva de mucho radio para tomar el rumbo del N. 51° E., de manera que ámbos tramos forman entre sí un ángulo de 155°. La boca que los dos extremos determinan, tiene 200 metros de abertura y la línea rasante á entrambos morros se dirige al N. 50° O., con cuyos datos cualquiera podrá, sobre un plano de esta Concha establecer, en esqueleto, los miembros principales de la obra que nos ocupa.

Ahora bien: si se tiene presente que la direccion de la marejada, al llegar á esta parte de la Concha, es próximamente la del N. N. O., tendremos que la orientacion de los rollos ú ondas que aquella produce, será la del O. S. O., y si se recuerda que con esta coincide precisamente la del último tramo del muro del Norte, no podrá menos de convenirse en que se producirán los efectos siguientes: el rollo de la ola se estrellará de frente y simultáneamente en toda la longitud de dicho tramo, con lo que, se dará lugar á una rompiente en toda la extension de aquel, que produciendo, además, en el agua un movimiento de reflexion, ocasionará

la perturbacion que es consiguiente entre las olas que llegan y las que la resistencia del muro devuelve.

Pero no es esto lo peor: la parte del rollo que se considera, correspondiente al Este del tramo, correrá por el paredon ligeramente inclinado del dique y marchará á producir sus desastrosos efectos en sitio *que por ahora no nos importa considerar*; mas la otra parte de la onda, al Oeste de dicho tramo, al faltarle la resistencia de éste, que habia dado lugar á una gran elevacion del agua, se precipitará en furiosa caída contra el otro muelle y en el interior del puerto, en donde entrará de lleno la accion de la marejada, por virtud de la comunicacion lateral, que forzosamente tendrá lugar. Colítese de esto, que no será muy grande la tranquilidad de las aguas en la boca del puerto, para poder esperar que un buque haga con provecho maniobra alguna para la entrada, allí precisamente, en donde tiene que cambiar de rumbo para efectuarla; pero aún se puede asegurar que existirá otro motivo mas de perturbacion en la boca, y de él vamos á dar explicacion. Hemos dicho que la parte de la onda que no es detenida en su marcha por el tramo recto del muelle del N., pasa á romperse ó ser reflejada por el del Oeste; pues hay que advertir que las que vuelven de ese rechazo, tienen que encontrarse en frente de la boca, con las que han sido retardadas por la rompiente del muelle del N., y hemos dicho que se precipitan á correrse por la boca del puerto. Ahora, reflexiónese que esa marejada que entra en éste por comunicacion lateral, irá necesariamente á herir, bajo un ángulo de 45° próximamente la parte cóncava del dique del Norte, y reflejada por éste se transmitirá al interior del puerto, para lo cual no puede darse forma mas á propósito, que la especie de cuadrilátero mixtilíneo que constituyen los cuatro murallones principales que cierran su espacio. No hemos de dejar de decir que la direccion del tramo recto del muelle del Norte, normal exactamente á la de la marejada, es á nuestro juicio tan desgraciada que, dado que estas construcciones se realizaran, contribuiría poderosamente á la ruina de este muelle, por el efecto de expansion, al chocar la ola, del aire comprimido en el interior del rollo, que no tiene salida en este caso particular, prevenido y condenado por ingenieros ilustres, que pasan por autoridades en la ciencia. ¿No le parece al articulista del *Boletín de Obras públicas*, que son poco apetecibles las condiciones de *abordabilidad* que vamos describiendo? Pues conviene que sepa que la mayor parte de todas estas calamidades, son debidas á que, de acuerdo con lo que él magistralmente sienta, el puerto no tiene la entrada en la misma direccion de la marejada, pero en sentido opuesto, como tener debiera. Bien sabemos que en todos los parages esto no es dable; pero, por eso no son todos iguales, y los en que esta condicion puede llenarse, son mejores que aquellos en que es imposible verla satisfecha. No extrañará que en vista de estos motivos, prestemos á su autoridad poco respeto, y sigamos creyendo que *la boca del puerto debe estar en la misma direccion y opuesto sentido que la accion de la marejada*.

Se nos objetará tal vez que hemos querido perder el tiempo, citando los bajos que nos consta deben quedar dentro del puerto, y con los que, por tanto, no hay para que tener cuenta, con tanto menos motivo, cuanto que algunos de ellos que velan está acordado que se rebajen para que puedan dormir el sueño del reposo; y á esto tenemos que decir, que si estamos tan encariñados con ellos, es porque reprobamos su desaparicion, fundados en una consideracion que ya hemos apuntado. Hemos llamado á este pro-

yecto el de la consolidacion de los bajos, porque tiende á hacer un bajo único, de mucha mas importancia que todos juntos, y esto nos parece un retroceso en el régimen que las leyes de la naturaleza tienen señalado á la Concha. Pensamos que á la especie de difusion de corrientes á que da lugar hoy la multitud de bajos que del empuje directo de las olas defiende el escarpado frente de Santa Catalina, se debe la quietud relativa de que hoy se disfruta en el antepuerto; y creemos del mismo modo, que realizadas las obras que se proyectan, podrá formarse una corriente única de irresistible empuje que lleve los barcos á su ruina.

Si se observa con detenimiento el relieve del fondo del mar en las inmediaciones de la boca del ideado puerto, se verá que las restingas que se desprenden de los bajos Figar y Serrapio de mar, forman una especie de valle cuyo thalweg, que cae hacia el promedio de ámbos, aunque mas arrimado á la pared de la Figar, sigue próximamente la direccion Norte-Sur, como si fuese á tener su fin en el canal que se llama del Carrero. Ocurrémosnos que esta va á ser la direccion de la corriente que se salve de los obstáculos que el Serrapio de mar y la Osa presenten á su curso, y como con su empuje ha de arrastrar á los buques que se pongan al alcance de su accion, la suerte de ellos, si no son vanos nuestros temores, seria estrellarse contra el paredon del Oeste, ó las restingas de Corona, una vez rebasada la boca del puerto, si no se habia logrado contrarrestar el expresado irresistible empuje. Pues aun hay mas: si para tomar el puerto proyectado, un buque, situado á dos cables del cabo de Torres, siguiese el *favorabilísimo rumbo* que le traza el articulista, atravesaria la línea que une el Serrapio de mar y la Figar, próximamente por el promedio de ámbos: y precisamente allí coincide la existencia de otro punto de menor fondo, pues que se sondan en él menos de 9 metros, teniendo 11 y 12 metros á uno y otro lado. Damos fin á esta larga enumeracion de inconvenientes, que no hemos hecho con gusto, sino para que se vea hasta qué punto son ventajosas las condiciones de *abordabilidad* del flamante proyecto, bajo el punto de vista de la agitacion producida en la superficie de las ondas por la marejada, que creemos de mucha mas importancia que la escasez ó sobra del viento, como ha de resultar comprobado de lo que aun nos resta por decir.

La contestacion á algunas indicaciones del articulista sobre la *abordabilidad* del Musel, comparada con la del puerto que patrocina, nos obligará á referirnos á esta localidad, entendiéndose que la consideraremos topográficamente, y no bajo el punto de vista de las obras allí proyectadas, pues como hemos manifestado, huiremos de toda clase de comparacion entre ámbos proyectos.

Para que no quede duda alguna de que el emplazamiento en que se quiere situar el proyecto de ampliacion, es absolutamente inabordable, en cuanto los temporales agitan las aguas de la Concha, vamos á acogernos á una autoridad que, seguramente no será recusada por nuestro discreto contendiente; es esta la del Derrotero de esta costa, publicado oficialmente por la Direccion de Hidrografia. Dice éste, en su página 136 (edicion de 1860) «que para libertarse de la rompiente, que es temible, de la Figar, al ir á tomar la Concha, deberá el buque atracarse prudencialmente al cabo de Torres, llevar descubierta la Fábrica de curtidos, por el Oeste del cerro de Corona y dar fondo antes de unir la punta del Olivo con el cerro de Corona.» Esto es decir, que tratándose de la Concha de Gijon, solo es utilizable para la estancia y manejo

de los buques en los temporales, el espacio demarcado al Norte del paralelo de la punta de la Espia, y al Oeste de la línea Norte-Sur tirada por el cerro de Corona, ó para que nos entiendan mejor los que tengan á la vista el plano hidrográfico del actual proyecto que se ha mostrado al público, *solo es útil, aprovechable y bueno, aquello que cae por fuera de dicho trabajo*, pues por una coincidencia admirable, las curvas de nivel, con tanta delicadeza y esmero trazadas, que acusan el relieve del fondo del mar, terminan al acercarse á la última línea Norte-Sur que queda señalada; como por otra coincidencia, que no tiene nada de casual, el espacio que el derrotero recomienda, es el que comprenden las obras proyectadas en el Musel, y su magnífico antepuerto, ó si se quiere, extensa rada.

Armados del Derrotero, hemos de apurar aún mas la explicacion de las desfavorables condiciones en que se hallaria el puerto de ampliacion bajo este punto de vista de su *abordabilidad* tan decantada. Manda aquel documento que, «si un buque gobernase desde el cabo de Torres en demanda de la barra, con mar gruesa, y hubiese se temer de que reventara la Figar, será prudente colocarse en la enfilacion de la barra, antes de ocultar la punta del Olivo con el cabo de San Lorenzo.» Pues si sobre el plano expresado se traza esta derrota, se podrá observar que al encontrarse el buque en la concurrencia de ámbas enfilaciones, se habrá imposibilitado de seguir el rumbo que para tomar la boca le señala la derrota marcada desde el cabo de Torres por nuestro ilustrado contendiente; aunque la verdad es que ese y todos los rumbos se habrian imposibilitado, pues que, en las ocasiones á que nos referimos, que son aquellas en que pueda temerse la rompiente de la Figar, toda la zona interior al paralelo de la Espia será, como dejamos dicho, un hervidero de rompientes, á que cuidará mucho de no acercarse embarcacion alguna.

Ahora, para dirigirse á un puerto, cuya puerta habria de estar tan herméticamente cerrada, ¿qué importa que el viento con que ha de auxiliarse para la marcha el buque, sea mas ó menos largo? Supónese un buque situado sobre el cabo de Torres, á dos cables de distancia, que se dice necesitan de resguardo las restingas que aquel despide, y como el rumbo directo á la boca del proyectado puerto, forma próximamente un ángulo de siete cuartas con la direccion N. E. S. O., se dice que el puerto es perfectamente *abordable* con este último viento, y con mas razon con los que le siguen por el resto del tercero y el cuarto cuadrante, asegurando que en los mismos casos no se puede tomar el puerto del Musel, ni con rumbo directo, ni por medio de bordadas, que no se pueden dar, por las razones que tambien se expresan. Fútil razonamiento es ese, pues que, si hubiera de declararse inabordable un puerto, porque á rumbo directo no pudiera entrarse en él, no habria puerto ninguno en que pudiera entrarse con catorce vientos de los treinta y dos que comprende la rosa, suponiendo como se hace por nuestro contendiente (y no lo discutimos) que no puedan los buques ceñir en menos de siete cuartas; y el mismo puerto que defiende estará cerrado para todos los vientos que median entre el S. O. y el E. N. E. por el Sur. Y hay que contar que, de estos, los cuatro correspondientes al tercer cuadrante no tienen menos importancia que el del S. O., pues que como él dice, «los vientos del O. S. O. para el Sur, son los que mas reinan durante la época de invierno.» Así, pues, concediendo que para tomar las obras de ampliacion, se puede contar con tres vientos mas, por que á cuatro no se les puede hacer llegar, que

para tomar el Musel, á rumbo directo, ya tenemos á ámbos puertos en las mismas condiciones, toda vez que uno y otro son *inabordables*, con cierto número de vientos *de los reinantes en el invierno*. Nosotros, sin embargo, no damos á estas exajeraciones mas valor que el que tienen, como rasgos de ingenio para la discusion, y profesamos la creencia, con cuantos autores hemos consultado sobre el particular y muy especialmente con el del citado «Derrotero,» que el temporal mas temible en esta costa es el del Noroeste, y para estar prevenido de la accion de éste, es para lo que han de proyectarse las obras de refugio, cuyo análisis ha puesto la pluma en nuestras manos.

Este rumbo terrible, que al mismo tiempo es el que sigue la accion de la marejada, empuja á los buques contra nuestra costa, y los puertos han de tener por objeto prestarles un seguro amparo, cuando voluntariamente ó por fuerza tengan que acercarse á ella; de aquí se deduce el axioma, que parece mentira haya quien ponga en duda, de que la primera condicion de todo puerto que haya de prestar á las naves el refugio que hayan menester, esté *naturalmente* abrigado de dicho rumbo, como al mismo tiempo debe huirse de todos los espacios abiertos á la accion del temporal, que por punto general son seguidos de otros cabos ó puntas, que impiden la salida á las desventuradas embarcaciones que se hayan llegado á ver envenadas por la accion del temporal. Bajo este punto de vista, no puede negarse que la abordabilidad de los rocheles de Santa Catalina es completa, y una vez que el buque se sitúe sobre el cabo de Torres, no vemos que pueda competir con este parage ningun otro mas que la playa de San Lorenzo, ó el arenal del mismo nombre, que seguramente pueden abordarse con tres ó cuatro vientos mas.

Si solo se tratara de aprovechar el viento, todavía pensamos que mejor que en el Musel, ó en Santa Catalina, ni en el mismo cabo de San Lorenzo, el puerto de refugio deberia construirse mucho mas lejos, pues que dando al cabo de Peñas el resguardo que los «Derroteros» aconsejan y con los vientos bajos que se quiere suponer, tendria el emplazamiento de aquel que salir de la «costa de Asturias,» que las disposiciones legales le marcan; y eso no pasando de siete á ocho cuartas el ángulo de su rumbo, con el del viento, porque si quisieran aprovechar precisamente las ventajas que el articulista encuentra en sus derrotas para llegar á Santa Catalina, en 10, 12 y 14 cuartas, es lo mas seguro que no se necesitara la construccion de puerto alguno, pudiendo el buque abrigar con seguridad, la dulce esperanza de descansar de sus penalidades, en el blando lecho que al final de su carrera le ofrece la suave costa que, al Norte del cabo Breton, por ancha y arenosa zona se dilata. (SE CONCLUIRÁ).

CONCIERTO INSTRUMENTAL.

Gratisimo recuerdo nos dejó el brillantísimo concierto que en nuestro teatro dió el viernes último, la sociedad de sextetos de Madrid, bajo la direccion del maestro Arche.

La pureza esquisita y correccion de mecanismo con que interpretaron las notables creaciones de A. Thomas, Rossini, Straus y otros, de tal modo impresionaron al distinguido público asistente, que por incontentible impulso, colmó de merecidos aplausos á tan hábiles artistas.

Las overturas de Reymou, Roman de Elvira y sinfonia de Guillermo Tell, fueron ejecutadas magistralmente, como tambien la fantasia de los Hugonotes y demas piezas del programa.

El gusto delicado, perfecta afinacion y lleno de armonias que tan diversas sensaciones transmiten al espíritu, obligaban á detener el aliento, á fin de no perder una sola nota de aquellos pausados ó rápidos *erescendos* y frases melódicas de ternura y sentimiento, que son el alma y estética del divino arte.

Contemplemos la prodigiosa agilidad del joven pianista Sr. Barbero, y cual su limpieza y bravura con ámbas manos, en los obligados difícilísimos ejecutados en octavas, ó complicados arpejos, dominando el teclado con natural soltura y sin esfuerzo.

El éxito hubiera sido completo, al poseer otro piano de mas rápida pulsacion y mejor sonoridad de voces.

Hagamos especial mencion del joven violinista Sr. Amato, digno y aventajado discipulo del conservatorio.

Su elegancia en el manejo del arco; espresion y enerjia en el tono, seguridad en la afinacion y firmeza en las trasposiciones, daban á conocer la escuela selecta que le instruyó.

Tambien alabaremos la maestría del Sr. Rubio en el violoncello, que á pesar de su mediano instrumento, aun le arrancaba, ya tono espléndido ó dulcísimos sonidos en vibracion armónica, por su inimitable *trémolo*.

No menos acreedores son á mentarse, el Sr. Gonzalez, segundo violin; el Sr. Amato, viola, y el Sr. Sessé, contrabajo, todos bajo la direccion del Sr. Arche, el que por su invacilable batuta, conocimientos y práctica, sabe elevar el arte al supremo grado de perfeccion y grandeza.

Grandes celebridades se han oido en Gijon, como Bianchi, Casela, Monasterio, Lestan y otros; pero un grupo de profesores como los del sexteto, nunca.

Gijon 2 de Octubre de 1879.

Rafael Tuñon.

GACETILLA.

—En las bahías y puertos que se aterran, se emplean dragas que con constancia se ocupan en extraer los sedimentos, á fin de conservar el fondo; pero en Gijon no se necesita hoy, ni creemos sea necesaria al porvenir: lo primero, porque la dársena actual, que se halla algo sucia, puede ser, y económicamente debe ser limpiada á mano, siempre que lo necesite; y lo segundo, porque el resto del puerto actual, ó sea el antepuerto, es de fondo rocoso, en el que no podria funcionar la máquina, sin romperse.

Tenemos entendido que la Junta de Obras trata de traer una draga, y siendo así, creemos de nuestro deber prevenir con tiempo ese inútil gasto.

—Nuestro sistema siempre ha sido, es y será el mismo cuando nos ocupamos del llamado puerto Apagador. Siempre hemos dicho, y no hemos variado de pensar, (al menos que sepamos) que dicho proyecto de ampliacion es un absurdo, y que su presupuesto llegará al doble del del puerto de refugio del Musel. Y sino al tiempo.

Los estudios del ingeniero podrán ser muy concienzudos; pero no por eso dejará de ser malísimo el punto escogido por la Junta de Obras para el emplazamiento de la ampliacion. Nada tiene que ver lo uno con lo otro. El Sr. Arenal habrá hecho con arreglo á su conciencia y á sus principios científicos, todo lo que ha podido; pero sus conocimientos y todos sus esfuerzos, no serán bastantes á mejorar las condiciones de los arrecifes de Santa Catalina, porque para esto seria necesario alterar las leyes de la naturaleza, y esto es imposible.

—Vosotros sí que variáis de táctica cuando os conviene. Unos dias decís que los únicos defensores del Musel son los que allí tienen cuatro tristes terrones, y ahora asegurais con una frescura que asombra, que los capitales allí invertidos, no darán resultado ninguno en la falda de una montaña cortada á pico, etc.

¿En qué quedamos?....

—Ya no son siete kilómetros, sino una legua, los que median entre Gijon y el puerto del Musel. Poco á poco iremos estrechando las distancias, y los siete kilómetros quedarán reducidos á tres, que es poco mas ó menos la distancia positiva que existe entre esta villa y aquel precioso tenedero.

—Nuestro apreciable é ilustrado colega *La Epoca* de Madrid, ha publicado en uno de sus últimos números, un interesante artículo con el epigrafe de «Las Obras Públicas en Asturias.»

Procuraremos reproducirle lo mas pronto posible en LA OPINION, para que puedan leerle todos nuestros constantes abonados.

—¡Y mucho que se lo agradecerá!

La conducta de *El Eco de Asturias* en la cuestion de puerto, no puede ser mas patriótica y levantada, y el país y la Nacion agradecerán á nuestro colega su perseverancia en defender la causa de la justicia.

—Hace algun tiempo que nos encontramos en Gijon sin sellos de franqueo para periódicos y demás impresos, y esta es una falta que nos pone en la necesidad de molestar frecuentemente al Ayuntamiento, para obtener de él el sello que ha de autorizar la circulacion de nuestro periódico. ¿En qué piensa la Administracion?

—La compañía china que tenemos hoy entre nosotros, ha dado ya varias funciones dignas de elogio por la limpieza y maestría con que los numerosos artistas que la componen, ejecutan los variados y difíciles ejercicios y juegos de su repertorio. El público acude á dichas representaciones y les prodiga los aplausos á que se hacen acreedores.

—El último sábado celebró *La Constancia*, concierto-baile puramente de sociedad. El salon estaba magníficamente adornado y alumbrado, habiendo introducido mejoras de consideracion.

Dió principio el concierto á las nueve y media, con una concurrencia numerosa y muy escogida, entre las que se encontraban algunas pollas lindísimas, cuyos nombres no nos atrevemos á citar, pero que lo haríamos con mucho gusto, sino temiéramos ofender su modestia. La Srta. Vega Valdés cantó la romanza de «Berta» en la zarzuela *Catalina* con gusto y afuacion. Lo mismo el Sr. Rivero, tanto en el aria «Di Chiesa,» como en unas magníficas malagueñas. No decimos menos de los instrumentistas que han cantado dos coros con buen gusto. A las doce dió principio el baile, y cuando ya creíamos terminado el concierto, se presentó en el palco escénico el incansable Sr. Fernandez, el que cantó con todo el buen gusto y afinacion que se puede pedir, teniendo en cuenta que el Sr. Fernandez conoce muy poco la música. Continuó el baile hasta las tres de la madrugada, cantándose en todos los intermedios malagueñas por los señores Rivero, Solares y coros de «fugas,» que han sido muy aplaudidas. La coincidencia de hallarse una señora gravemente enferma en la casa inmediata, hubo de cerrarse el ambigú, y éste servirse en el salon, lo que vino á dar el realce de una verdadera reunion de familia. En vista de la animacion y demostraciones de los socios para que hubiera otra reunion en breve, la Junta acordó que ésta tuviera lugar el sábado próximo; baile de 9 á 1, y en los intermedios se cantaran coros, etc., etc., por los Sres. Rivero, Fernandez, Martinez y Solares, así como la Srta. Vega Valdés.

El Sr. Baños, acompañando en el piano á los cantantes y las lindísimas piezas que ejecutó al baile, han gustado mucho y estuvo muy complaciente con ellas y con ellos.

Bien por *La Constancia*, y hasta el sábado,

—El acreditado cortador de sastré D. Venancio Rodriguez, que ha representado las primeras casas de los señores Trellisó y Menendez de esta poblacion, acaba de abrir su nuevo establecimiento de sastrería en la calle Corrida, número 59, en el cual ofrece al público un bonito y variado surtido de géneros de alta novedad, de las primeras fábricas nacionales y extranjeras.

—La *Crónica de la Música*, importante publicacion, que reparte semanalmente á sus abonados un número de su Revista y un pliego de una Biblioteca selecta musical, ha demostrado con un hecho práctico su deseo de contribuir al desarrollo del arte en España, y al efecto ha abierto un certámen para premiar tres obras musicales de autores españoles, cada una de ellas con tres premios.

Llamamos la atencion de nuestros lectores sobre este certámen, y exhortamos á los artistas españoles á que concurren á él, á cuyo efecto las personas que no tengan conocimiento de las condiciones del certámen, pueden dirigirse á la administracion de la *Crónica de la Música*, Campomanes, 8, Madrid, y recibirán enseguida la convocatoria y todos los detalles que gusten.

El número 53, que acaba de ver la luz, de esta importante publicacion, contiene lo siguiente:

TEXTO: I. La Melodia (artículo cuarto) por Domenico Bertini.—El sistema musical de los griegos.—II. El teatro Español.—Decadencia literaria.—El corral del Principe y su importancia, por A. B. C.—III. El teatro de la Grande Opera de Paris.—La retirada de *El Tributo de Zamora*, de Gounod.—Las óperas francesas nuevas.—IV. *Panurgo*, ópera bufa en tres actos de Hervé.—V. Audiciones y conciertos.—Las últimas sesiones de la Sociedad de conciertos de Cádiz, bajo la direccion de D. Jerónimo Jimenez.—Un concierto benéfico en el Escorial.—El violinista Fortuny en Granada.—Un concierto marítimo en Valencia.—VI. Las obras nuevas.—Una misa del Sr. Barba, maestro de capilla de la iglesia de Santa Ana de Barcelona.—Las óperas nuevas.—VII. Noticias varias; Los preparativos del teatro Real y de la Zarzuela. Una misa de Mehl.—VIII. Anuncios.

MÚSICA: *Serenata morisca*, gran trozo de concierto para piano, por D. Emilio Vicente Anchorena.—Ocho páginas.—(Esta composicion tiene 16 páginas, y con el número próximo se repartirán las ocho restantes.)

ANUNCIOS.

Labarrera, sastré.

MOROS, 45.

¡No mas allá en géneros del reino y extranjeros, de invierno, para caballeros y niños!

Con objeto de servir á mis convecinos con la mayor economia y elegancia, he adquirido un mostruario, el cual puede competir con los de mas novedad. Todo cuanto pudiera decir en elogio de la buena clase y caprichosos gustos, como de la confeccion de las prendas que me confien, lo creo escusado, puesto que el tiempo es el único que dará crédito á mis hechos.

Y para conocimiento de todos, pongo á continuacion los siguientes precios:

Trajes sobre medida de cazadora ó americana, desde 140 á 400 reales.

Id. de chaquet, desde 190 á 500 id.

Las demás piezas sueltas á precios convencionales.

NOTA.—Las personas que deseen chaquetas sobre medidas, se les servirán desde el ínfimo precio de 60 reales en adelante, y pantalones desde 34 rs. id.

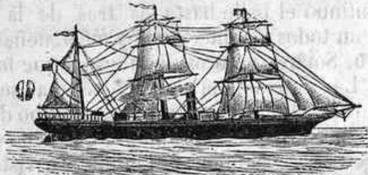
Para niños á precios convencionales.

Se enviarán á domicilio los géneros, si alguna persona lo desee.

D. Rafael Valle y Aldabalde, Licenciado en medicina y cirugía, se establece en esta población, y recibe consultas, gratuitas á los pobres, de doce á una de la tarde, y de ocho á nueve de la noche, en su casa, calle Corrida, núm. 21.

TRASLACION.

El Notario D. Antonio García Mon, que residia en la calle de San Antonio, se ha trasladado á la del Instituto, núm. 7, en donde tiene su despacho y habitacion. (3)



LINEA DE VAPORES DE OLANO, LARRINAGA Y C.^a PARA LA HABANA.

Saldrá del puerto de la Coruña el 5 de Octubre de 1879, el magnifico y de gran porte vapor

ÁLAVA.

Admite carga á flete y pasajeros en sus elegantes, cómodas y espaciosas cámaras.

Precios del pasaje desde Gijon hasta la Habana.

- 1.^a cámara Rvn. 2.560
- 2.^a " " 1.660
- 3.^a " " 700

Los pasajeros serán conducidos á la Coruña por cuenta de la Empresa, para lo cual deberán hallarse en Gijon el día 1.^o de Octubre precisamente.

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

Los pasajeros que por causa justificada tuviesen que suspender su viaje, podrán rehabilitar su billete para otra expedición.

Precios de la carga desde Gijon hasta la Habana.

Conservas y otra carga de peso.....	17,90 quintal cast. ^o	10 por 100
Castañas.....	22,90 id. id.	(de capa y 17
Manteca.....	17,90 id. id.	rs. los 1000
Sidra.....	9,57 la caja.	kilogramos.

Abarrotes y encargos á precios convencionales y económicos.

Agentes generales en Asturias, Sres. Velasco y Compañía, Gijon.

Compañía Anglo-Americana.

En DOCE DIAS de Coruña á la Habana. Servicio mensual entre la Península y Habana y New-Orleans.

El día 30 de Setiembre y 12 de Octubre respectivamente, saldrán de la Coruña con destino á dichos puertos, los muy sólidos y acreditados vapores

TEUTONIA

Mississippi.

Se ofrece y garantiza á los Sres. pasajeros el esmerado trato acreditado, bajo las bases que figuran al pie.

- 1.^a cámara Rs. 2.560
- 2.^a cámara " 1.560
- 3.^a cámara " 700

La carga que se presente será colocada en las bodegas en sitio preferente.

BASES QUE SE CITAN.

Comidas abundantes y variadas.—Literas independientes y aseadas.—Pan fresco y vino.—Baños á placer.—Mangueras que refresquen los sollados.—Médico y medicinas gratis. Para mas detalles dirigirse á

Buenaventura Barbachano, Agente general en la provincia.

IMPORTANTISIMO.

Acaba de llegar de Castilla una gran partida de garbanzos y patatas, á precios sin competencia en su clase.—Calle de Jovellanos, núm. 15, (frente al Juzgado de 1.^a Instancia).

Compañía General Trasatlántica.

VAPORES CORREOS FRANCESES. Admiten pasaje y carga para todas las Américas.

Precios para la Habana.

Desde Santander (dos salidas al mes).

1.^a cámara Rv. 2.800.—2.^a id. Rv. 1.000.—3.^a Rv. 700. Para Habana, Santiago de Cuba, Puerto-Rico y Mayaguez, por billete de cámara ida y vuelta 25 por 100 de rebaja. Los vapores de esta Compañía ofrecen las mayores comodidades, tanto por el lujoso arreglo de los mismos, como por el esmerado trato. Mas detalles, Rastro, 21.—Escritorio R. A. Alvarez.—Gijon.

El Gabinete médico-quirúrgico del Licenciado Cachero, se ha trasladado á la calle de San Bernardo, n.^o 17, y recibe consultas de 12 á 1 y media del día, y de 8 á 9 1/2 de la noche.

TRASLADO.

El despacho y habitacion de D. Manuel Gonzalez Carbajal, se ha trasladado á la calle del Rastro, núm. 1, principal. 8

Primera Funeraria en Gijon, de Feliciano Rodriguez, Moros, 44.

Gran surtido de cajas mortuorias de todas clases, forradas de percalina con adornos de cinta blanca ó amarilla, para cuerpos mayores, desde 24 reales en adelante, y para niños desde 8 reales. Las hay de diferentes gustos y formas, á precios convencionales: se encarga de las exequias y conduccion de cadáveres en nuevos carruajes fúnebres, de todas clases y precios, dirigidos por el acreditado empresario de coches públicos D. Pedro Riera, quien proporcionará las carretelas que se soliciten para el duelo.

Se encuentran en la tienda infinidad de baules de diferentes formas á precios sumamente económicos, y se construyen á gusto de los favorecedores.

VENTA DE CASAS.

Se venden dos en Candás, en la carretera, frente á la iglesia, de piso alto y moderna construccion. Una mide 28 piés de fondo por 32 de frente, y la otra 28 por 39.—La persona que desee comprarlas, puede entenderse con su dueño Tomás Rodriguez, en dicha villa.

COMPAÑIA COLONIAL, fundadora en España de la fabricacion de chocolates á vapor.

Proveedora efectiva de la Real Casa. 22 RECOMPENSAS INDUSTRIALES. Única casa en su ramo premiada en la EXPOSICION UNIVERSAL DE PARIS CON DOS MEDALLAS.

CHOCOLATES GRAN MEDALLA DE ORO.

SOPAS COLONIALES MEDALLA DE BRONCE.

ACREDITADOS CAFÉS, LOS ÚNICOS PREMIADOS en las grandes exposiciones de Viena y Filadelfia.

GRAN SURTIDO DE TÉS SELECTOS, PASTILLAS NAPOLITANAS y Bombones de chocolate, dulces y cajas finas de París.

Depósito general..... Calle Mayor 18 y 20. Sucursal..... Montera, 8.

MADRID.

Colegio de Jovellanos. GIJON.

El curso principiará el día 16 del próximo Setiembre, hasta cuyo día estará abierta la matrícula.

Se admiten alumnos internos, semi-internos, permanentes y externos.

Las condiciones de admision se detallan en el Reglamento.

LA COMPAÑIA F. «SINGER»

de Nueva York,

HA OBTENIDO los principales premios en todas las EXPOSICIONES de Europa y América por la perfeccion y escelente calidad de sus célebres

máquinas para coser.

Visitad su establecimiento, único de este ramo, en Gijon, San Bernardo, 70, donde hallareis máquinas para familias é industriales, de gran lujo y económicas.

Hilos, sedas, agujas, aceite y piezas sueltas.



SINGER. Gijon, S. Bernardo, 70.



LA COMPAÑIA «SINGER»

ha resuelto el problema DANDO SUS

legítimas máquinas para coser á 10 R.^s SEMANALES, sin aumento ni entrada,

SOLO 10 REALES al llevar la máquina. Al contado, 10 por 100 de rebaja

LA COMPAÑIA Singer

ES LA ÚNICA QUE CONCEDE UNA GARANTÍA INCONCEBIBLE y enseñanza gratis á domicilio, sin limite de lecciones.

Pedid catálogos ilustrados á la Compañía F. «Singer» Gijon, S. Bernardo, 70.

VENTA.

En Renueva, carretera general de Castilla, inmediato á Puente de los Fierros y á las obras del Ferro-carril, se vende una casa de piso terreno y alto, y otro edificio contiguo destinado á cuadra y pajar, todo de nueva y sólida construccion, que ocupan una superficie de noventa metros cuadrados.

Informarán en Lena el Procurador D. Rodrigo Escalada, y en Gijon D. Juan Garcia de la Foz, calle de la Trinidad, núm. 13, principal.

MAQUINAS PARA COSER

DE LA

COMPAÑIA FABRIL SINGER. NUEVOS MODELOS.

Grandes rebajas de precios.

Enseñanza gratis á domicilio.

GARANTÍA ILIMITADA.

Hay toda clase de piezas sueltas, asi como aceite, sedas, hilos y agujas.

Única agencia en Gijon,

Camisería de Manuel Valdés, Corrida, 4.

AVISO.

Se vende un sólido y elegante faeton de seis asientos, y un tronco de caballos de siete cuartas y media con sus guarniciones y una yegua. Al que desee verlo, le dará razon en la calle de San Bernardo, número 22, D. Eladio Valdés.

Con el 40 por 100 de quebranto,

se cede una representacion en la Sociedad de vapores «La Gijonesa.»

Informarán, Uría, 13.