



La Opinión,

AÑO II.

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

NUM. 111.

Gijón 6 de Octubre de 1878.

EL PROVINCIALISMO.

Este es el tema puesto á la órden del dia. Inició el debate un periódico catalán, y de algunas apreciaciones tomó acta el popular periódico *El Imparcial*, y las combatió con tan poca fortuna, en nuestro concepto, que abogó por la centralización al defender la integridad de la patria.

Las opiniones del colega madrileño produjeron en la prensa de provincias una especie de protesta, en la que se descubre un deseo comun de poner coto á las intrusiones del sistema centralizador, á la vez que se hace una entusiasta defensa de la integridad nacional.

No podia esperarse otra cosa. Ningun hombre sério, ningun partido honrado puede, no solo defender, si que ni aun pensar en la disgregación del territorio español. Para acometer semejante empresa, necesitaria en primer término renegar del nombre que le da la nacionalidad, y con esto declarariase enemigo de la patria, y en segundo lugar, habria de tener resuelto un dificilísimo problema—problema para nosotros insoluble—mediante el que pudieran apreciarse los beneficios que la union produjo á los pueblos que hoy constituyen la nacionalidad española.

En toda Nacion, aunque esté regida por leyes descentralizadoras, hay servicios comunes que benefician al país entero. Las carreteras, los ferro-carriles, los telégrafos, los puertos—las obras declaradas nacionales—se hacen á espensas de la Nacion entera ¿cómo puede calcularse el beneficio que á cada provincia corresponde? Y si el beneficio no puede apreciarse, ¿cómo se fija la indemnización que debe pagar al Estado la provincia que desee separarse?

Y si en el terreno de la discusion es á todas luces absurda la causa separatista, es doblemente absurda en el terreno de la fuerza. No es, pues, posible que semejante idea encuentre acogida en la prensa española: *El Imparcial*, lo habrá reconocido así, al leer las protestas formuladas por periódicos tan importantes como *La Gaceta de Cataluña*, *El Mercantil Valenciano* y *La Voz Montañesa*.

Pero al mismo tiempo, bueno es hacer constar que los periódicos citados, y cuantos se publican en provincias, no renuncian á emanciparse de la absorbente tutela que ejerce Madrid, que no es lo mismo—entiéndase bien—DESCENTRALIZACIÓN que *disgregación*.

Los países en que á mas altura rayó el sistema centralizador, hánse visto en dolorosas crisis, sumidos en la mayor impotencia. Francia, prototipo de la centralización, cayó herida en Sedam, y era porque allí estaban el cerebro y el brazo de la Nacion. Y cuando se pretendió avivar el espíritu pátrio, París, acostumbrado á mandar y á ser obedecido, compartió el poder con las ciudades y pueblos y cuidó de escitar la iniciativa local, y aun individual, mas que la obediencia ciega, y por ende irreflexiva al poder constituido.

En nuestra historia patria, tenemos tambien un elocuentísimo ejemplo de la impotencia de los gobiernos centralizadores: la guerra de la independencia..... ¡Qué hubiera sido de España sin la iniciativa local!

Pero los defensores del sistema centralizador, reconocen la importancia de la espontánea acción de los pueblos cuando se trata de defender el territorio, y la niegan cuando se pretende confiarles sus intereses. Se les declara mayores de edad para velar por la honra del hogar y en tutela para administrarlo. ¡Ridícula contradicción!

El Municipio y la Provincia conocen los deberes que tienen que cumplir como entidades de la Nacion; pero tienen á la vez conciencia de sus derechos.

Por lo mismo que le apreciamos bien, sentimos que *El Imparcial* haya deservido, acaso por vez primera, los intereses de las provincias, para servir los de la Capital. Preciso es que se convenzan los que se interesen por el bien de la patria, que no es posible sostener este complicado sistema administrativo, mediante el que, coartando la iniciativa municipal y provincial, se lleva al centro la vida de la Nacion.

Y no es este el mayor mal de la centralización: podria transigirse con ella, si repartiera por igual las mercedes, si por igual sintieran los pueblos todos la benéfica influencia del Gobierno: pero es sabido que la suerte de las provincias cambia segun cambian los gobiernos, ó segun ejerzan mas ó menos influencia los diputados que las representan. Así se vé, que mientras unas disfrutaban de una gran parte del presupuesto, mientras unas ven con exceso atendidos todos los servicios; yacen otras en el mas completo abandono, ven desatendidas sus carreteras: desconocen algunas las ventajas de las vías férreas y no encuentran un átomo de protección para dar impulso á su riqueza. Por eso se explica que los pueblos miren como un acontecimiento importante la subida al poder de uno de sus hijos;

por eso se codicia que el diputado del distrito ocupe una elevada posición oficial; por eso se produce extraordinario júbilo cuando el protector de un pueblo es nombrado Ministro de Fomento ó Director general de Obras públicas.

Hechos son estos que esplican sobradamente la varia fortuna que la centralización reserva á las provincias. Un dia es Cataluña, la que con detrimento de sus hermanas, influye en la formación de aranceles; otro dia es Andalucía la que resuelve á su antojo la cuestión azucarera: resíntese un puerto, porque le arranca el monopolio de la entrada y salida de vapores-correos de Cuba, y el agraciado disputa con calor el privilegio que le conceden: clama y clama sin cesar una tan rica y desatendida provincia como Asturias, porque la Armada nacional consume sus excelentes carbones, los somete á un riguroso exámen y patentiza su superioridad, y cuando creia llegada la hora de dar impulso á la industria hullera, ve defraudadas sus esperanzas, y teme que la prianza de que antes disfrutó Inglaterra, la ejerza una provincia española, minera tambien, que tiene sobre Asturias la ventaja de tener toda la influencia en las esferas del poder.

Semejante estado de incertidumbre, de desequilibrio, es insostenible. La centralización enjendra el favoritismo, y este es el mas funesto enemigo de los intereses de los pueblos; por eso nosotros unimos nuestra protesta á la de los periódicos que piden un sistema descentralizador, porque con él, lejos de fomentar la disgregación, se fortifica la unidad nacional y se crea una patria industriosa y libre de los antagonismos y rivalidades que al presente amenguan su riqueza.

FERRO-CARRILES SUBTERRÁNEOS DE LONDRES.

La locomoción multiplicada se ha convertido en una necesidad general de nuestra época, y asombran las cifras que expresan el número de personas que, por los ferro-carriles, los tramvías, los ómnibus, los buques de vapor y los carruajes de plaza circulan en las ciudades mas populares del mundo.

En Londres, particularmente, no siendo ya posible aumentar el número de los vehículos que transitaban por las calles, sin impedir ó dificultar enormemente el movimiento de los peatones, fué donde se planteó primeramente y se trató de resolver, ese aumento de medios de transporte, por la creación de ferro-carriles subterráneos que produjeran el fin propuesto.

Estos ferro-carriles subterráneos, actualmente explotados, forman en el interior de la ciudad un inmenso círculo, de un desarrollo de 23 1/2 kilómetros, perteneciente á dos compañías distintas: la *Metropolitan Railway* y la *Distric Metro-*

politan Railway. La primera ha gastado 820 millones de reales, y la segunda 552, para establecer esa red de 23 1/2 kilómetros y algunos ramales y líneas de empalme, formando un total de 58 kilómetros los caminos de esta especie, en el interior de Londres.

El círculo de hierro (*Inner fer*) no es en realidad completo; existe entre sus estremidades un claro de unos 1,700 metros, que una tercera compañía trata de construir, estando evaluado su coste en 212 millones de reales; de suerte que esta suma, unida a las anteriores, dará un total de 1,584 millones como coste de una vía de 40 kilómetros próximamente, lo que hace subir á cerca de 40 millones el coste medio de cada kilómetro.

Seguramente, estas cifras son imponentes y capaces de hacer vacilar á los mas intrépidos. Se ha necesitado toda la audacia, el gran espíritu de empresa y la indomable energía de los ingleses para llevar á cabo obra tan gigantesca. Pero, apresurémonos á decirlo, el éxito de la operación industrial, despues de haber permanecido indeciso durante algun tiempo, se ha asegurado de una manera definitiva, y los capitales invertidos perciben ya un interés de 4 1/2 por 100, que en Inglaterra se considera muy remuneratorio, y que seguramente aumentará de año en año.

En cuanto á los servicios prestados, son inmensos, y es fácil comprenderlos al saber que, en 1876, las dos compañías explotadoras de esta red subterránea, trasportaron 80 millones de viajeros, y el precio medio pagado por cada viajero ha sido de un real y sesenta céntimos, ó sea un ingreso bruto total de 128 millones de reales, equivalentes á un 9,33 por 100 de la suma invertida.

A pesar del enorme número de viajeros que circula bajo la tierra, no se advierte en la superficie del suelo una disminución sensible de circulación de carruajes y de gente á pié, habiendo razones para deducir que, multiplicando los medios, se multiplican tambien las necesidades de viajar.

Ahora conviene entrar en algunas esplicaciones de estos caminos.

El Metropolitan Railway y el Distrito Metropolitan Railway, así como sus diferentes ramales, que los enlazan con todos los ferro-carriles ordinarios que confluyen en Londres, no están en toda su estension establecidos debajo de tierra, como lo deja suponer la traduccion literal de la palabra *Underground Railway*, con que se los designa generalmente; pero son ferro-carriles sin terraplenes, no presentando más que trincheras y túneles; y como en gran número de puntos las trincheras han sido recubiertas con bóvedas, no se comete un error sensible calificándolos de caminos subterráneos.

Como ha sucedido con todos los descubrimientos y todas las obras absolutamente nuevas, cuando Carlos Pearson espuso su proyecto de establecer en la metrópoli británica un camino de hierro subterráneo, encontró una oposicion general y censuras de todas clases, que declararon la empresa irrealizable. La operación debía ser imposible, el calor insuportable, y el humo de las locomotoras debía asfixiar á los viajeros y á los maquinistas. Además, la trepidacion del tren debía ocasionar las caídas de las bóvedas y de las casas ribereñas de las líneas; en una palabra, la suma de obstáculos de todos géneros era tal, que la concepcion de semejante proyecto hacia dudar de la razon de su autor. Carlos Pearson, con la tenacidad de la raza anglo-sajona, resistió todas las críticas y sostuvo sus proyectos; esperiméntó, para reunir los capitales necesarios á tamaña empresa, las dificultades que se comprenden y que no hemos de referir aqui. Preciso es reconocer que semejante hombre debía estar dotado de una audacia y de una energía muy raras, para atreverse á concebir y ejecutar un proyecto consistente en establecer un ferro-carril servido con locomotoras, con numerosas estaciones, y en el centro mismo de la parte mas populosa de una ciudad de tres millones de habitantes, donde el valor del terreno llega á cifras á penas creíbles.

Estos ferro-carriles subterráneos, encontrándose en todo su recorrido mas bajos que el suelo, apenas tienen pendientes, pero presentan curvas bastante pronunciadas, cuyo radio es menor de 400 metros. Estas líneas han sido ejecutadas, parte en túneles, parte en trincheras guarnecidas con muros de sostenimiento, generalmente de ladrillo. Como ya hemos dicho, las trincheras han sido recubiertas de manera que forman túneles, ya por medio de techos horizontales, ó por bóvedas muy rebajadas. Estas obras se han ejecutado con sencillez, sin lujo; pero de una manera intachable por su excelente mano de obra, por lo bien acabadas y por la eleccion de los materiales.

El estado de sequedad en que se mantienen los túneles es notabilísimo: La estructura de la vía se compone de rails de acero de ancha base, de 42 kilogramos de peso por metro lineal, fijos con tabillitas y tornillos sobre largueros de madera. Las estaciones espaciadas de 800 á 1.200 metros, están esclusivamente consagradas al transporte de viajeros; presentan á cada lado de la vía un buen anden de 4,50 metros de ancho; y estas estaciones forman vastas galerías de 13,50 metros de latitud por 90 de longitud, completamente cubiertas y alumbradas por arriba. A cada lado de la estacion, se encuentra una ancha escalera para los viajeros de salida y de llegada; y al nivel de la calle, á la entrada, están colocados los despachos de billetes, pequeñas salas de espera, retretes, etc., etc.

Los edificios de las estaciones se elevan sobre el suelo de la calle á la altura de un primer piso y están generalmente bien colocadas en la proximidad de los ferro-carriles correspondientes y fácilmente accesibles. Cuando se penetra en ellas no se experimenta la sensacion desagradable que se siente generalmente al entrar en un subterráneo; la temperatura no es elevada y la ventilacion está estudiada de tal modo, que no reinan corrientes de aire, como á la entrada de la mayoría de los túneles.

En las estaciones el servicio se hace de la manera mas sencilla. En los muros y en los faroles del alumbrado está indicado el punto de Londres bajo el cual se encuentra la estacion; junto á los rails se encuentran andenes al nivel del piso de los coches, que hacen sumamente cómoda la entrada y la salida de estos; unos postes indicadores marcan los puntos donde se detienen los coches de cada clase; los viajeros se agrupan en el sitio correspondiente á la de sus billetes, y cuando el tren se para, las dos operaciones de subir y bajar, ó mejor dicho, de entrar y salir de los carruajes se hace con una regularidad admirable y con una celeridad completa, tanto mas, cuanto que se entra por un lado del tren y se sale por el otro, puesto que las escaleras para subir á la calle ó bajar de ella están en los lados opuestos. Puede figurarse cualquiera esta rapidez cuando sepa que por la línea principal del Metropolitan pasan hasta 14 y 15 trenes por hora.

Las locomotoras empleadas no consumen mas que coque de buena calidad; sus hogares están establecidos en las mejores condiciones, y el aire se mantiene en un estado tal, que los viajeros no experimentan incomodidad alguna. La explotación se hace con la mayor calma; no se emplea campana para señales de partida, ni el silbato de la locomotora para las de parada, de minoracion de marcha, etc.; de suete que no se oye otro ruido que el producido por el movimiento mismo de los trenes. La supresion de todas las señales acústicas está motivada por las confusiones, que seguramente se producirian por la repercusion de los ecos de la bóveda, y esto, unido al considerable número de trenes que circulan por estas vías, ha decidido á los ingenieros á evitar todo ruido inútil.

En cuanto al sistema de señales adoptado, y que se designa con el nombre de *Blockis system*, es de tal manera perfecto que, á pesar de la continuidad con que funciona, no hay error posible, y su eficacia está suficientemente demostrada por el hecho de que, desde la apertura de la línea, no ha ocurrido ni un solo accidente que deplorar. Si se añade que la sencillez de este sistema de señales es tal, que cualquiera empleado que llega es apto, desde el primer dia para manejar los aparatos sin posibilidad de que cometa error, se habrá dicho todo lo necesario sobre el asunto.

Las locomotoras son máquinas-tenders con avantren articulado, cuyas ruedas motrices tienen 4 m67 de diámetro, un peso con carga de 45 toneladas; y como solo tienen que remolcar trenes compuestos únicamente de cinco carruajes, á una velocidad de 25 kilómetros por hora, su potencia podria parecer desproporcionada con el esfuerzo exigido, si no hubiera decidido su adopcion la necesidad de reducir las pérdidas de tiempo en el arranque de los trenes, allí tan frecuente. La rapidez, la facilidad del arranque tiene una importancia capital, tratándose de trayectos de 800 metros, que deben, particularmente por algunos trenes, recorrerse en dos ó tres minutos. En cuanto á las paradas en cada estacion, no deben exceder de un minuto, y este espacio de tiempo es suficiente por efecto de la rapidez y facilidad con que se efectúan el embarque y el desembarque.

Como los viajeros que recorren esta línea casi nunca llevan equipaje, y los trenes no conducen wagoes de mercancías, resulta que el servicio en cada estacion se hace con grandísima celeridad.

Los coches son anchos, elevados, cómodos, hasta *comfortables*, sus paredes laterales son, por decirlo así, todas de cristal. Cada compartimento está alumbrado por dos mecheros de gas, muy depurado, que da una luz clara y brillante. El gas va almacenado en cajas planas colocadas sobre los carruajes. La trepidacion es casi insensible; en una plabra, se ha realizado la comodidad mas completa.

El mérito de esta construcción, de estas instalaciones perfectas, corresponde á Mr. John Fower, ingeniero jefe de la línea, y el de la organización general, á Mr. Myles Fenton, director general de la explotación del Metropolitan Railway. —T.T.—(Epoca.)

Nuestro colega *La Revista de Asturias*, viene publicando, bajo la atorzada firma del ingeniero de minas Sr. D. Eduardo Riu, un concienzudo estudio sobre los ensayos de los carbones asturianos en el arsenal del Ferrol, trabajo que, con fundado motivo, llama la atencion de todas las personas que, de mas ó menos cerca, siguen el curso de este asunto, de tanta trascendencia para los intereses del país. El señor Riu, cuya autoridad en la materia no puede ponerse en duda, demuestra que, si bien se han obtenido los mejores resultados en cuanto á las condiciones de las hullas asturianas, los esperiméntos realizados no lo fueron en la forma apropiada á los combustibles ensayados, si es que con ellos se pretendia hacer un verdadero estudio comparativo.

Nosotros no podemos menos de felicitar al Sr. D. Eduardo Riu, autor de aquellos artículos, cuya importancia somos los primeros en reconocer.

Ha empezado en nuestro puerto el embarque de avellana para Inglaterra. El desarrollo que adquiere entre nosotros el comercio de este fruto, revela su importancia, y el mucho partido que Asturias podrá sacar de dichas plantaciones, el dia que nuestros campesinos se convenzan de las utilidades que han de conseguir con la repoblacion de este arbolado, para el que nuestra tierra y las condiciones especiales de nuestro clima son inmejorables.

Imposible nos es hoy fijar el importe total de la avellana que esportamos; pero dado el número de buques ingleses que hacen la navegacion aquí tan solo con ese objeto, desde luego se comprende que aquel montará á una cantidad respetable, digna de figurar en nuestra balanza comercial como uno de los ramos mas importantes de produccion en el país.

VARIEDADES.

QUEJAS.

Yo no sé por que dicen que me amas;
en tu cariño espero,
y tus palabras son cual secas hojas
que lleva el viento.

Yo no sé por que dicen que me amas;
ó tus labios mintieron,
ó que tienes el alma endurecida,
es lo que creo.

Un dia me miraste, y de tus ojos,
que son color de cielo,
brotó un rayo de luz y de esperanza
aquí en mi pecho.

Y ese dia feliz tornóse pronto
para mí, en desconsuelo
que busco en tus pupilas, tu cariño,
y ¡ay!... no le encuentro.

ELLA.

Son sus cabellos de oro,
coral, sus labios,
de perlas son sus dientes,
ojos, topacios.
Y este tesoro
es el retrato exacto
de la que adoro.

M. P. SUAREZ.

GACETILLA.

—Hemos tenido el gusto de asistir á las dos representaciones dadas en nuestro teatro en la última semana, por la compañía china que dirige el caballero ARR-HEE, y en verdad que hemos quedado sumamente complacidos en dichos espectáculos, por la habilidad y maestría con que fueron ejecutados los distintos números anunciados en los programas, llamando sobre todo nuestra atencion, la fantasía asiática de las Mariposas, la suerte de los puñales y los difíciles trabajos en el trapecio por el niño *Master José*.

La celebridad y nombradía de que vienen precedidos los artistas á que nos referimos, es justa, en nuestro concepto; y en el mismo sentido que nosotros, se espresan los distintos periódicos de las poblaciones que vienen recorriendo, y en las que han sido extraordinariamente aplaudidos.

—Varias personas nos recomiendan llamemos la atencion de la autoridad, sobre la aglomeracion de gente que algunos dias se observa en las inmediaciones de la cárcel, dando lugar á escándalo y ocasionando, como es consiguiente, molestias á los transeúntes y á los vecinos de dicho establecimiento. Parece que el motivo que reúne allí á tantos curiosos, es, ni mas ni menos, que un pobre preso que, segun tenemos entendido, se halla demente, y que asomándose á la ventana, escita con sus dichos y gesticulaciones á aquella concurrencia.

Esperamos que estas escenas se corrijan, pues mas que risa, debe inspirar lástima la suerte de aquel desgraciado.

—¿No podria el Ayuntamiento hacer un esfuerzo y mandar cubrir el lavadero del Humedal?

La mejora, además de ser conveniente y económica, tiende á proteger á las pobres mujeres que pasan allí el dia ejerciendo esa modesta industria; y bueno seria que se les resguardase así de los rayos del sol, como de la inclemencia del invierno, con lo que se realizaria una verdadera obra de caridad.

—En la funcion lirico-dramática que tendrá lugar esta noche en el teatro de Jovellanos, tomará parte el señor don Jesús Cuervo, que acompañado de su Sra., tenemos entendido se prestaron á ello sin retribucion alguna, dado el fin á que su producto se dedica.

El Sr. Cuervo, cuya hermosa voz de tenor hemos tenido el gusto de escuchar en otra ocasion, y su apreciable señora, merecen nuestros aplausos por su desprendimiento, y seguros estamos que el público no ha de escatimarlos, al juzgar hoy su verdadero mérito.

—La academia de música inaugurada por «La Constancia» el primero del actual, tiene ya cubierto el cupo de los

alumnos, á quienes dicha sociedad ha de dar educacion gratuita.

El acto de la apertura se celebró con la solemnidad debida, y con una concurrencia extraordinaria, habiéndose leído algunos discursos alusivos al mismo, por los Sres. Presidente, Vicepresidente y Secretario de dicha sociedad.

Felicitemos á «La Constancia» por esta empresa, y hacemos votos porque en breve tiempo los resultados que se toquen sean satisfactorios.

—Hoy tendrá lugar en el salon de «La Armonia,» Cabrales 80, la inauguracion de las reuniones de confianza que habrán de celebrarse durante la temporada de invierno. En dichas reuniones, y tan solo como pasatiempo, se permitirán todos los juegos de prendas y recreo admitidos en buena sociedad, debiendo terminar por un baile que durará una hora poco mas ó menos.

A LOS CAZADORES.—Se ha repartido el número 27 de *La Ilustracion Venatoria*, que se publica en Madrid, en 24 columnas de gran folio, de bella edicion, con magníficos grabados de caza y pesca. Cuesta en Madrid como en provincias, 6 pesetas el trimestre, 12 el semestre y 24 al año. Pero se alcanza una considerable rebaja si se hace el pedido directamente á la Administracion (calle de Espoz y Mina, número 5, Madrid,) enviando al mismo tiempo 20 pesetas en metalico ó por medio de letra de fácil cobro, pues así se obtiene la suscripcion por un año.

Se envían números de muestra á quien los pida.

—Solucion á la charada del número anterior: FELIZ.

CHARADA.

Lancé segunda con prima,
á mi primera con terciá,
por ver si acaso podía
al todo llegar de veras,
y fué mi suerte tan triste
en esta primera prueba,
que por un tris el ensayo
me cuesta ¡ay! la pelleja.

A.

SECCION DE ESPECTACULOS.

TEATRO DE JOVELLANOS.—Gran funcion para hoy, á las ocho de la noche.—La comedia en dos actos *Levantar muertos*.—Cancion flamenca *Paca la Gaditana*, por la Srta. Vega Valdés.—Aria de tenor *Linda de Chamounix*, por el señor Cuervo.—El pasillo cómico *Doce retratos seis reales*.—Mala-güena, duo de la zarzuela *Nadie se muere hasta que Dios quiere*, por la Sra. Quintes de Cuervo y el Sr. Cuervo.

TEATRO DE LOS CAMPOS ELÍSEOS.—Grande y extraordinaria funcion, á las 3 y media de la tarde.—El doble trapecio—El Pedestal de la fama.—Las espadas englutidas.—La Madrileña, baile español por Miss Aida.—El Guillermo Tell de la China, arriesgada suerte de los puñales.—Los dos Inseparables, parodia de gimnasia y patinacion.

Descanso de quince minutos.

Los Paisanos, polca cómica, bailada por Master José y Miss Aida.—Los cuchillos diabólicos.—Una sorprendente aparicion, magia china.—Los equilibrios sobrenaturales.—The rocky mountain wonder.

SECCION JUDICIAL.

DON SEGISMUNDO GARCÍA BORRON, Juez de primera instancia de la villa de Gijon y su partido.

HAGO SABER: que en la ejecucion promovida en este Juzgado por el Procurador D. Gregorio Gonzalez, en nombre de D. Melquiades Carreño, contra D. Valentin Coello y D. Bartolomé Basanta, capitan y armador respectivamente del patache *Landrove*, sobre pago de pesetas, acordé por providencia de diez y ocho de Setiembre próximo pasado, sacar nuevamente a subasta dicho patache, tasado por los peritos en la forma siguiente:

	Reales.
El casco que mide cincuenta y cuatro piés de eslora, diez y seis de manga, y siete y cuatro pulgadas de puntal, con su molinete, timon y caña del mismo, quinientos reales.....	500
Palo mayor con su botavara, trescientos reales.....	300
Palo trinquete con sus vergas de trinquete, en doscientos cincuenta reales.....	250
Bauprés, ochenta reales.....	80
Jarcias y maniobra de ambos palos, en cien reales..	100
Coronas de los dos palos, diez reales.....	10
Una ancla con tres grilletes de cadena, grueso de nueve líneas, en seiscientos reales.....	600
Otra ancla con dos grilletes, grueso siete líneas, en trescientos reales.....	300
Un anclote con un trocito de cadena viejo, en sesenta.....	60
Dos tinas para salar, y la cocina, veinte reales.....	20
Dos faroles de costado, una bombilla y un compás de bitácora, cincuenta reales.....	50
Un calabrote viejo, setenta reales.....	70
Una bomba sin guarnimentos, en treinta reales..	30
Una mayor en mal estado, en doscientos ochenta reales.....	280
Un pollancon y vela de estai, en noventa reales.....	90
Un trinquete y un velacho, en ochocientos reales...	800
El foque y trinetilla, en setenta reales.....	70

Total, tres mil seiscientos diez reales. 3.610

Para cuya subasta se señala el dia catorce del actual, á las doce de su mañana, en la Sala de Audiencia de este Juzgado.

Las personas que deseen interesarse en dicha subasta, acudirán en el dia y hora expresados, advirtiéndoles, que no se admite postura que deje de cubrir las dos terceras partes de la tasacion.

Dado en Gijon y Octubre tres de mil ochocientos setenta y ocho.—Segismundo Garcia Borron.—P. M. de S. S., Lic. Celestino Alvarez.

ANUNCIOS.

Comercio de tejidos de hilo y algodón

DE FAUSTINO DIAZ Y DIAZ, BOULEVARD, 21.—GIJON.

En este acreditado comercio se acaba de recibir un variado y completo surtido en retortas, lienzo y mantelerías de las mas acreditadas fabricas del reino y extranjeras, sin competencia en cuanto al precio y calidad. Tambien se han recibido los renombrados corsés *parisien*; puntillas blancas de adorno; pañuelos de seda é hilo, blancos y de color; tres mil clases en tiras y entredoses bordados; corbatas, puños y cuellos de novedad; hilos blancos para calcetas; algodones de bordar, numeracion completa, de la acreditada casa de los Sres. Dollin, Miéy y Comp., de Paris; legítimos carretes, marca áncora, en colores negro y blanco; ovillos de hacer crochet y zurcir; cretonas del reino y del extranjero, propias para camisas; medias, calcetines y toquillas para señoras y niñas; cutis para colchones; lencerías; madapolanes; telas de colchas; llagosteras; busquetas y otros muchos artículos que no anuncio por no molestar al lector.

ADVERTENCIAS.

Se pasará á domicilio todo el género que se encargue, dejando en este establecimiento las señas de la casa. Se reciben comisiones, de todas clases, pertenecientes al ramo, dando tiempo suficiente para desempeñarlas. Dentro de algunos dias se recibirá la gran coleccion de géneros de punto para invierno. Venid aquí, que siempre os aguarda con impaciencia en el Boulevard—FAUSTINO DIAZ Y DIAZ.

INTERESANTE.

Se arregla toda clase de máquinas de coser en la calle de Cabrales, núm. 42.

FOLLETIN.

LECCIONES DE AGRICULTURA ELEMENTAL

DADAS EN EL INSTITUTO DE JOVELLANOS

POR EL PROFESOR DE ESTA ASIGNATURA

D. Eugenio Piñerúa y Alvarez,

durante el curso de 1877 á 78.

LECCION PRIMERA.

SUMARIO.—Qué es la agricultura.—Sus fuentes de conocimiento.—Qué entendemos por ciencia, arte y oficio agrícolas.—Conjunto de conocimientos que abarca esta ciencia y su division en grupos.—Explicacion de cada uno de ellos.—Importancia de este ramo del saber y ligera reseña histórica.

La Agricultura, cuya voz significa cultivo del campo, es la ciencia que nos enseña á obtener de la manera mas perfecta y económica, los productos vegetales y animales. Con propiedad puede llamarse *industria del campo*, en atencion á sus fines económicos, que se dirijen á conseguir una utilidad industrial, mediante la explotacion de la tierra. Sus fuentes de conocimiento son la *observacion* y la *esperiencia*, mediante las cuales el hombre deduce reglas á que ha de sujetarse en las diversas operaciones que es necesario practicar en el suelo, á fin de aumentar la cantidad de productos necesarios para su subsistencia, y que con el trascurso de los años perfeccionadas, mediante la poderosísima ayuda de las ciencias físico-químicas y naturales, constituyen principios, cuya reunion forma la ciencia. Puede, por lo tanto, considerarse la Agricultura bajo tres distintos aspectos, como *ciencia*, como *arte* y como *oficio*. Se llamará *ciencia*, siempre que nos dé principios que fijen las bases del cultivo y útiles consejos en los casos nuevos que se presenten, marcando el verdadero camino que haya de seguirse. En este primer caso el que la ejerce se llama *agronomo*, y su ciencia *agronomía*. Se llamará *arte* cuando únicamente nos ofrezca una coleccion de reglas tomadas de la ciencia, ó conformes con ella, para aplicarlas segun las circunstancias de lugar y tiempo. En este segundo caso, se llama *agricultor* el que las posee.

Y por último, el que cultiva la tierra sin conocimiento ninguno, guiado solo por instinto de imitacion, ó rutina, se llama *cultivador*. El *agricultor* es el que dicta al *cultivador*

las reglas prácticas que ha de seguir, sacadas de la ciencia: es el verdadero *artista*.

El conjunto de conocimientos tan variados que abarca esta ciencia, exige de nosotros una clasificacion que facilite su estudio, y al efecto, los consideramos divididos en cuatro grupos principales, que son: 1.º *Auxiliares ó fundamentales*, 2.º *Tecnológicos*, 3.º *Complementarios* y 4.º *Económicos*.

Son *Auxiliares*, los que forman el fundamento de la teoría agronómica, suministrados por varias ciencias, y especialmente por la Botánica, Mineralogía, Geología, Meteorología, Física y Química. Estos conocimientos se limitan á darnos á conocer el *vegetal* y sus medios estacionales, la *atmósfera* y la *tierra*.

Se llaman *Tecnológicos*, los que nos dicen las condiciones de nutricion que exigen las plantas, las influencias externas que favorecen á su desarrollo y los medios de satisfacer estas necesidades por el *cultivo*. Comprenden la *Agronomía* y la *Fitotecnia*. La primera que da á conocer los elementos constitutivos de las tierras, la accion de los meteoros sobre la vegetacion y los gases contenidos en la atmósfera, que sirven de alimento á las plantas, ó en una palabra, la que nos enseña los medios de satisfacer las necesidades alimenticias y estacionales de estas, y la segunda la que designa las plantas mas útiles en cada region y la manera de cultivarlas mas apropiada.

Se consideran como conocimientos *Complementarios* los que nos enseñan la manera mejor y mas económica de criar los animales útiles, con la *Zootecnia*; la trasformacion de los productos agrícolas, animales y vegetales, con la *Industria rural* y las mejores circunstancias de edificacion, segun los preceptos de *Construccion* tambien *rural*.

Y por último, reciben el nombre de *Económicos*, los que tienen por objeto, dadas ciertas circunstancias, establecer el mejor empleo del *trabajo*, de la *tierra* y del *capital*, con el fin de hacer lo mas productivos que sea posible, estos tres factores fundamentales de la llamada industria del campo, constituyendo así la ciencia, que se denomina *Economía rural*, síntesis de la Agricultura científica.

Vemos, pues, que el objeto principal de esta ciencia, consiste en convertir la tierra que pisamos, en rico manantial, adonde el hombre pueda acudir para satisfacer sus necesidades, y en efecto, á ella debemos las primeras materias de casi todas las industrias, la seda, el lino, cáñamo, algodón, pita, yute, formio, abaca, maderas de construccion y de adorno, productos gomosos, resinosos, gomo-resinosos, azúcares, feculas, materias tintoriales, aceites, granos y legumbres, que son la base de la alimentacion general, raíces y tubérculos, ricos frutos, flores y perfumes, y por otra parte,

carnes esquisitas, sabrosas leches, pelos y plumas de utilidad industrial y de brillantes aspectos, pieles diversas, residuos que se utilizan y pueden constituir la riqueza de un pueblo, y en una palabra, cuanto el hombre precisa para su comodidad y subsistencia. Por esto se la ha considerado siempre como una de las mejores ocupaciones humanas, y por eso, sin duda, el ilustre fundador de este establecimiento, el insigne astur Jove-Llanos, consideraba á la llamada en otros tiempos por Columela *madre de la inocencia y del honesto trabajo*, como el primer apoyo de la fuerza y esplendor de las naciones. Y así ha debido comprenderlo tambien Inglaterra, emporio del comercio y la industria, que ha multiplicado sus esfuerzos para obtener bajo un cielo nebuloso é ingrato clima, la mayor suma de productos del propio suelo, colocándose á gran altura por sus prados y sus carnes ante toda Europa, y así tambien la Alemania, que con el talento y constancia que caracteriza á sus hijos, ha llegado en Agricultura á rivalizar con la orgullosa Albion, y la Francia y Bélgica, que con su instinto de emulacion, alcanzan cada dia nuevos progresos, é Italia, notable en riegos, Suiza en ganados, y finalmente, á la vista de tales adelantos, nuestra España hoy, este país privilegiado por la naturaleza y destinado por la Providencia á ser una de las primeras naciones del mundo.

Fácil será con lo anteriormente dicho, el poder formar concepto de esta ciencia; pero recorramos aunque sea á la ligera su historia, y veremos como ha sido considerada en todos tiempos.

La Agricultura es tan antigua como el hombre. El primer poblador del Globo segun el Génesis, tuvo que cultivar la tierra, y sus hijos ya pastores, ofrecian á Dios en holocausto, las primicias del campo y sus rebaños.

Los chinos, los medos, los persas, los fenicios y los hebreos, aunque de una manera muy imperfecta, conocieron la Agricultura. En las medallas de estos pueblos se encuentran ganchos, que eran sin duda los arados de entonces, tirados por serpientes que son el simbolo de la prudencia, ó por abejas que lo son de la industria. Del Asia pasó á Egipto, y la importancia que daba este pueblo á la Agricultura, se muestra en los grandiosos canales construidos en tiempo de Sesostres, para la acertada distribucion de las aguas del Nilo, el lago Mæris y otros; y si esto no fuera bastante, lo prueban sus geroglíficos, lenguaje escrito de la ciencia de aquel tiempo, siendo los signos del Zodiaco simples emblemas de las operaciones rurales. Al Rey Ausis se atribuyó el primitivo uso del abono en Egipto. Desde aqui pasó á Grecia y mas tarde á toda Europa. Los griegos modificaron el arado considerablemente, introdujeron en la Agricultura la

MUSICA.

Recibido en esta un depósito de piezas de música de la casa editorial de Vidal, en Madrid, proveedor de la Real Casa, se ofrece al público para que el que desee adquirir alguna puede dirigirse á D. Ambrosio Baños, Alfonso XII, número 10: entre las que se encuentran preciosas fantasías de los mejores autores, tandas de walses y rigodones á dos y cuatro manos, infinidad de bailables, caprichos, nocturnos, melodías para canto y piano, óperas y zarzuelas completas y métodos de solfeo, piano y violín; haciendo en todas ellas considerable descuento en el precio. En casa de dicho señor continúa abierta la suscripción á la *Crónica de la música*. El que desee prospecto de dicha publicación puede pedirlo al mismo Sr. Baños.



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

Saldrá de la Coruña el día 7 de Octubre con destino á estos dos puertos, el magnífico y sólido vapor

MISSISSIPI.

El 18 de Octubre, el

TEXAS.

y el 4 de Noviembre, el

SAN LUIS.

Admiten pasaje y carga.

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

- 1.ª cámara Rs. 2.400
- 2.ª id. , 1.400
- 3.ª id. , 700

Se les ofrece á los pasajeros comodidades especiales y esmerado trato, facilitando al pasaje de tercera literas independientes, comidas abundantes y variadas, siempre con vino y pan fresco.

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

Sres. J. Menendez y Compañía,
Trinidad, 7.—Gijón.

Linea de Vapores Españoles
DE
OLANO, LARRINAGA Y COMP. A
DIRECTAMENTE
PARA LA HABANA.

Saldrá de Coruña el día 25 de Octubre el magnífico y de gran porte vapor español

Irurac-Bat.

PRECIOS DESDE GIJON.

- 1.ª cámara Rvn. 2.560
- 2.ª , , 1.660
- 3.ª , , 760

Los pasajeros serán conducidos á la Coruña por cuenta de la empresa, para lo cual deberán hallarse en Gijón antes del día 20 de Octubre; y si prefieren trasladarse á Coruña por su cuenta, podrán adquirir de los agentes de la empresa billetes de pasaje al precio de 700 rs. vn. en tercera cámara.

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 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.

Representantes en Asturias VELASCO Y COMPAÑIA, de Gijón.

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.

BOULEVARD DE URÍA, Ó AVENIDA DE LOS CAMPOS ELÍSEOS.—Se vende con objeto de volver á edificar en sus inmediaciones, la casa núm. 20 recientemente construida. Dirijirse á D. Justo del Castillo.—Gijón.

CASA DE BAÑOS EN GIJÓN.—Se vende la establecida en la playa de San Lorenzo, concedida á perpetuidad y dotada con los accesorios correspondientes de baño, calderas de hierro con sus hornillos, bombas, sábanas, trajes, cuerdas, etc. etc.

NOVEDADES PARA EL INVIERNO.

COMERCIO DE MODAS

DE
Evaristo Suarez Noval,

Cuatro Cantones.—GIJÓN.

No correspondería al favor que me dispensa el público desde mi instalación en esta, si no presentara en la estación de invierno los géneros de mas novedad que elaboran acreditadas fábricas extranjeras y del país.

Para esto, he procurado adquirir un variado surtido de géneros al alcance de todas las fortunas, hermanando á la vez la economía en los precios con el buen gusto.

Tengo un variadísimo surtido de tejidos de lana y de seda para vestidos de señoras y niños, elegantes abrigos de paños confeccionados en los mas acreditados establecimientos de París, fal-das, capuchas, franelas, terciopelos, mantillas, tapicería, adornos de todas clases, guantes, cor-sés, alfombras y otra infinidad de artículos.

LA HERMOSEADORA,

Almacen de papeles pintados, pinturas y calzado de todas clases, de

P. BOLUNA,

calle de la Fuente Vieja, núm. 11.—Gijón.

Calzado especial, francés y español,

Elegancia, solidez, y economía por su mucha duracion.

Se acaba de recibir un grande y variado surtido de CALZADOS PARA INVIERNO.

Hay de todas clases, para Caballero, Sras., Srtas. y Niños: ¡no se puede pedir mas!

Las excelentes cualidades de estos calzados, procedentes de las mas acreditadas fábricas, conocidas ya por todos mis consumidores, me escusan de mas elogios y de recomendar sus infinitas ventajas: si hay quien dude, venga, pruebe, y quedará convencido.

¡Guerra al frio y la humedad!!!
para evitar muchos males
que causa á la humanidad.
En calzar economía
siempre fué mal entendida.

Si en todo tiempo es necesario el abrigo de los piés en este pais, en el invierno es indispensable para la salud.

Si no se reserva de la humedad esta parte que está tan próxima á ella, ¿cómo quieren estar sanos?

La mayor parte de las enfermedades son cojidas por el pié: no hay que dudarlo.

Preguntad á todos los Médicos, incluso al Dr. Garrido, y os dirán que es muy cierto, y antes que sus Panaceas, yo os ofrezco el remedio en el inmenso surtido que tengo para este tiempo.

Los precios no pueden ser mas arreglados: son FIJOS, y van marcados en la suela.

Para servir á mis consumidores, hay un maestro que se encarga de componer los calzados con prontitud, esmero y baratura, tanto claveteados como cosidos.

COMERCIO DE FERRETERIA

de Joaquin P. Villabrille,

Corrida, 49.

En este nuevo establecimiento existe un variado surtido de artículos del mencionado ramo, de las mas acreditadas fabricas del Reino y del Extranjero, sobre cuyos económicos precios se llama la atención del público.

Bien acreditado tiene su dueño en el corto tiempo que se halla establecido, lo arreglado de los precios á que vende, no siendo otro su objeto al dar este anuncio, que hacer ver las ventajas que reportará en las compras á los maestros y dueños de obras, así como á todos sus muchos favorecedores. Además del gran surtido de herramientas y todo lo necesario para obras, tiene un buen surtido de camas de hierro á 90, 100 y 120 reales.

Hay tambien telas metálicas, cribas de id., aceros fundidos y mechas para barrenos.

- Básculas de 100 kilos á Rs. vn. 170
- » » 150 » á » 200
- » » 200 » á » 220
- » » 500 de Romana 640

De mostrador desde 2 kilos á 15.

Tambien se vende una balanza con platos de hierro y sus pesas métricas ya contrastadas.

COMPANIA COLONIAL,

proveedora de la Real Casa.

Diez y nueve medallas.

Chocolates y cafés.—Pastillas napolitanas.

Depósito general, calle Mayor, 18 y 20.

MADRID.

La Nueva,
Fabrica de sillas con asientos de paja, rejilla y tapizados

COMISION. EXPORTACION.

de Juan Antonio Muñiz,

Morales y Magdalena,

GIJON.

Montada esta fabricacion, unida á las de ebanistería y tapicería, bien conocidas de esta y otras provincias, creo inútil toda recomendacion, pues los inteligentes y consumidores sabrán apreciar esta fabricacion, por su solidez, buen gusto y baratura.

Hay diferentes formas, entre estas las especiales para casinos, cafés, fondas y comercios.

NOTA.—Con el objeto de garantizar esta fabricacion, cada silla irá marcada en el respaldo con las iniciales J. A. M.

OTRA.—Se remiten precios y modelos, gratis á las personas que los pidan.

Se admiten aprendices para empajar y enrejillar asientos de sillas y otras operaciones, con condiciones ventajosas para el aprendizaje.

¡¡ULTIMA NOVEDAD!!
SOMBRERERIA DE PEDRO RODRIGUEZ,

Calle Corrida, número 11,

GIJON.

Se acaba de recibir el surtido de invierno, variado y elegante.

Sombreros de castor de última novedad. Finisimos sombreros propios para la estacion para niños y caballeros.

Acreditado como tiene este establecimiento la baratura con que vende, ocioso es señalar los precios, limitandose solo á manifestar que estos serán sumamente arreglados, y que en esto, así como en la calidad, se competirá siempre con las sombrererías de mas crédito de España.

ALMONEDA

del moviliario de una casa.—Se principia mañana.—Calle Rastro, núm. 49.

SACOS VACÍOS.

Se vende una gran partida de estos envases á módico precio y en excelente estado. Calle de la Libertad, núm. 26.

Imp. y lit. de Torre y Comp.—GIJON.