

REVISTA DE ASTURIAS

AÑO V.

OVIEDO 30 DE NOVIEMBRE DE 1881.

NÚM. 22.



Lino J. Calais

REDACTOR-FUNDADOR DE LA REVISTA.

† EN 1.º DE NOVIEMBRE DE 1881.

NECROLOGÍA.

DON LINO J. PALACIO.

Hoy hace quince días dimos noticia de la muerte de D. Lino J. Palacio, uno de los fundadores y redactores de la REVISTA. En aquel día, y por circunstancias ajenas á nuestra voluntad, no nos fué posible hacer otra cosa que expresar torpemente el profundo sentimiento que nos embargaba; hoy con mayor espacio y realizado el encargo que encomendáramos á distinguidos artistas, honramos estas páginas con el retrato del perdido compañero, en cuya inteligente y franca fisonomía se revelaba su alma noble y buena, y damos unos breves apuntes biográficos, que de seguro serán recibidos también con deferente simpatía por nuestros lectores.

Nuestro amigo no alcanzó elevados destinos y en ellos un renombre expuesto á las diversas apreciaciones de secuaces ó de adversarios: su vigorosa vida fué la vida modesta de un hombre entendido y activo, que hace del trabajo una verdadera necesidad para la vida misma, y por eso Asturias, á la que amaba con delirio, le debe incansantes esfuerzos por su prosperidad y el predilecto empleo de los mejores servicios de su carrera en el Cuerpo de Ayudantes de Obras Públicas.

La breve enumeración de los mismos hará seguramente honor y justicia á su existencia laboriosa y á su verdadero patriotismo. La provincia verá comprobado por su relato cómo ha descendido al sepulcro un modelo de buenos asturianos.

Nombrado en 1845 profesor interino de Matemáticas en nuestra Universidad, desempeñó la difícil cátedra con reconocido lucimiento, hasta que salió á pública oposición, en la que no pudo tomar parte por no haber cumplido veintiun años y habersele negado la dispensa de edad. Abandonando entonces la carrera del profesorado entró en la de Obras públicas, y en 1847 comenzó á prestar sus servicios en el ferrocarril de Sama de Langreo á Gijón, á la orden del ingeniero D. José Elduayen, pasando en 1852 al camino de hierro de Córdoba á Sevilla que dirigía el Sr. Soles de Medina, y sucesivamente con diferentes destinos á las provincias de Santander, Orense, Alava, Búrgos, Zamora y Almería. En 1859 fué nombrado Director de planos en el Ministerio de Fomento, donde per-

maneció hasta que vino á dirigir las obras del puerto de Aviles, cuya floreciente villa le debió siempre un singular afecto. Suspendidos aquellos importantes trabajos, ingresó nuevamente en el Cuerpo oficial, pasó más tarde á desempeñar el cargo de Inspector del ferrocarril de Leon á Gijón, y en 1877 la Diputación de Oviedo le eligió con aplauso de todos su Director de Caminos provinciales. Acreditada su competencia con anteriores trabajos y variados servicios, aún desde entonces puso más alta su reconocida capacidad, destinándola con ahinco y entusiasmo al progreso de Asturias, que tuvo siempre en él un decidido campeón. Empezó seguidamente la formación de un plan completo de obras públicas que no tardó en someter á la Representación provincial, que le aprobó con plácemes y se halla hoy vigente para realizarse en armonía con los recursos de la provincia. Este importantísimo plan de 32 carreteras asturianas, es un difícil trabajo que por siempre honrará á su autor demostrando sus facultades y sus muchos conocimientos, tanto del servicio propio de su instituto, como de las necesidades de las varias comarcas del antiguo Principado, que han de ser favorecidas por las proyectadas vías, en una longitud de 529 kilómetros. A continuación de estas líneas hallarán los lectores el comienzo de esta importantísima Memoria, que insertaremos íntegra en sucesivos números.

Aprobado el plan, procedió nuestro finado amigo á trabajar en sus detalles y al estudio de varias carreteras, como la de Santullano al Puente de San Isidro, en la sección comprendida hasta Santa Cruz; la de Beleño para empalmar con la de Sahagún á las Arriendas, en la parte de Puente de los Grazos y el Escobio de Pescarina; la de Caranga á Teverga, en la sección que llega á Peña de Oliz; y la de Navia á Grandas de Salime, en los trozos del Espin á Coaña, todas con proyectos perfectamente redactados, que son modelos de documentos de su clase.

Lo fueron también en años anteriores otros proyectos por él estudiados dentro y fuera de Asturias, como el de un canal de riego de las Dalías, en Almería, las carreteras de Renedo á Unquera, de Tinamayor á Rivadesella, de Aviles á Pravia, de Soto á Collanzo, en Aller, de Laviana á Nava, y muy particularmente el de un ferrocarril de Serín á Aviles. Nos llevaría fuera de nuestro limitado propósito enumerar otros numerosos trabajos de nuestro inolvidable compañero, en diferentes informes por él

emitidos con la claridad y elevación que le distinguían, como así mismo otras obras de ménos importancia, tales como la reparación de los puentes de Arco de Laviana y de San Pedro de Nora, en Oviedo, etc. (1)

A pesar de las múltiples ocupaciones que le proporcionaba la dirección de las obras provinciales, aún quitaba al descanso tiempo suficiente para trabajar en diferentes comisiones de que formaba parte, como en la Sociedad económica de Amigos del País, Junta del censo, y en la colaboración de varios periódicos asturianos (2) interviniendo muy particularmente con sus gestiones en todos los asuntos que interesasen á su querida provincia. Por eso desde el primer momento fué un ardiente defensor del malaventurado ferrocarril leonés-asturiano, distinguiéndose por sus activas gestiones para impedir la modificación del trazado oficial, que amenazó de muerte á la suspirada vía en que descansa el porvenir de la provincia. El fué uno de los principales iniciadores de las repetidas protestas con que se pudo evitar el mal, y obtuvo por su patriótica conducta un injusto y violento pago. Elegido representante del concejo de Cángas de Onís para asistir á la reunión pública del 27 de Junio de 1880, fué designado, no obstante sus reiteradas negativas, hijas de su modestia, para presidir el *meeting* y, por los acuerdos allí tomados para dirigirse respetuosamente al Gobierno y representantes del país, contra la variación intentada, fué separado *ab irato* de su destino de Director de Caminos provinciales, y trasladado sin consideración alguna á la provincia de Pontevedra. Por no ser este momento de recriminaciones, solo hemos de hablar del general sentimiento con que fué recibida esta orden, que recaía en un asturiano entusiasta y dignísimo, de probidad y competencia incuestionables.

Nuestro nunca bien llorado amigo, regresó de Galicia para encargarse como Director-contratista de la continuación de las obras de la ría y puerto de Avilés, y otra vez desde allí contamos con su valiosa cooperación para redactar esta REVISTA DE ASTURIAS, de que había sido uno de los

(1) Debemos muchos de estos datos al actual Director de Caminos provinciales, D. Mariano Colubi.

(2) En *El Eco de Asturias*, cuya dirección estuvo á su cargo, aparecieron escritos diversos suyos de verdadero interés.

más importantes fundadores, y en todos los momentos uno de sus sostenedores y propagadores más decididos.

Sus diferentes escritos en nuestra publicación acrecienta sus méritos, y la deuda de gratitud que para su memoria ha de tener Asturias mientras alienten los amantes de su bienestar. Notables fueron por más de un concepto sus artículos sobre el "Puerto del Musel" (Año II, núms. 15, 20 y 39), la descripción y estado del "Ferrocarril de Langreo" (núm. 24), el trazado y obras principales del "Ferrocarril de Oviedo á Trubia" (núm. 27), y del "Ferrocarril minero de Oviedo á Villapérez" (Año III, núm. 12), así como los "Apuntes para la Historia del ferrocarril asturiano." (Año IV, núm. 10). Como no podía ménos, Palacio ocupó su puesto de honor en la solemne manifestación provincial del 27 de Marzo estampando su autorizada firma en el artículo titulado "La fórmula" que suscribimos todos los redactores de la REVISTA, y en donde se demostraba técnica y legalmente las justas aspiraciones de la provincia, cuyos derechos intentaban hollar. También son suyos otro muy apreciable trabajo acerca del "Ferrocarril pirenaico" (Año IV, núm. 7), ó proyecto de un ferrocarril de vía estrecha de Victoria á la Coruña, por Bilbao, Santander, Oviedo y Lugo, en polémica con el Sr. D. J. Hermida y Pablin, quien noble y paladinamente defirió al fin á las opiniones de su adversario; el extracto de un acabado folleto del distinguido ingeniero Sr. Regueral sobre "El Paso del Pajares" (Año V, núm. 4); y las concluyentes respuestas "A la "Gaceta de los caminos de hierro" (Año V, núm. 8). Finalmente, al nombre honrado y al patrio amor de D. Lino Palacio iba siempre unida la realización de una obra de la mayor trascendencia para la provincia: el ferrocarril económico desde la capital á Cángas de Onís, que inició en esta REVISTA (Años III y IV, núms. 12 y 10), con un acabado estudio titulado "Ligeros apuntes acerca de la conveniencia del establecimiento de un ferrocarril económico de Oviedo á Cángas de Onís, que puede ser el principio de la línea á Santander", y cuyas atinadas consideraciones fueron perfectamente acogidas por la Excm. Diputación, que acordó realizar las operaciones y estudios preliminares por cuenta del tesoro provincial, y cuya importante obra terminó, conforme en un todo con el proyecto de Palacio, el entendido Ayudante de Obras públicas D. Juan Pérez Acedo.

Tales fueron, brevemente reseñados, los

principales merecimientos de nuestro compañero infortunado. Murió cuando aún la provincia podía prometerse mucho de su valioso concurso, de su actividad é inteligencia, de su idoneidad y entusiasmo, de su probidad nunca desmentida en una época crítica donde luchan contrarios intereses, que deben ser vencidos por los verdaderos intereses de Asturias.

¡Descanse en paz nuestro buen amigo!

Mereció bien de la patria: y porque fué bondadoso y honrado, y leal, franco y cariñoso, su recuerdo durará por siempre.

Los redactores-fundadores de la REVISTA, compañeros por él tan entrañablemente queridos, responderán como buenos á su memoria y á su ejemplo, y en esta Redaccion será siempre vivo aunque ya viva entre los muertos.

PLAN DE CARRETERAS PROVINCIALES.

CONSIDERACIONES GENERALES.

Ocupa la provincia de Oviedo una extension de 10564 kilómetros cuadrados, siendo su longitud de Este á Oeste de 211 kilómetros, el ancho máximo de Sur á Norte de 78 en la parte occidental, y el mínimo, en la oriental, cerca de la provincia de Santander, de 13 kilómetros. Numerosos son los puertos y collados por donde actualmente se establece la comunicacion con la provincia de Leon, al Sur de la de Oviedo, hallándose separadas por la gran cordillera pirenaica, cuya elevacion llega á ser en algunos puntos, como sucede en los conocidos y renombrados "Picos de Europa", de 2.600 á 2.800 metros sobre el nivel del mar, variando los puntos por donde se verifica el tránsito de la una á la otra provincia entre 1.100 á 1.500 metros. Facilmente se comprende, á la vista de estos datos generales, que semejantes alturas, descendiendo en una zona relativamente muy estrecha, hácia el mar, han de ofrecer para su acceso inclinaciones extremadamente fuertes que dificultarán sobre manera el trazado de las carreteras, siendo además costoso en su ejecucion por los accidentes geológicos del suelo, ordinariamente muy quebrado y lleno de numerosas prominencias, en que las rocas se presentan por lo general en la superficie. Considerada trasversalmente la provincia, de Este á Oeste, tendrán los trazados de carreteras mayores dificultades aún, pues que la multitud asombrosa de las corrientes fluviales que marchan en la direccion aproximada

del Sur al Norte, con las que oblicuamente existen y vienen á alimentar los cáuces principales, dejan entre sí cordilleras, sierras, lomas y divisorias de diferentes órdenes, todas ellas, en general, muy elevadas, salvo algunos, muy pocos casos, en la region próxima al mar.

Habida consideracion de estos hechos, cumple ahora reflexionar acerca de los intereses y elementos que la provincia posee, con el objeto de justificar la imperiosa necesidad de las vías de comunicacion, intereses y elementos que agregan á las dificultades expuestas, las que se relacionan con el número, longitud y coste de los caminos concretamente considerados.

Dividese la provincia de Oviedo en quince partidos judiciales y setenta y nueve Ayuntamientos, que comprenden 724 parroquias y 136 hijuelas, con una poblacion de 558.187 habitantes, correspondiendo de ellos, 52,8 por término medio, á cada kilómetro cuadrado. Semejante poblacion, cuya densidad es de las primeras de España, en comparacion con las de otras provincias, se halla diseminada por la de Oviedo en multitud de pequeños pueblos, aldeas y caseríos, siendo muy escaso el número de poblaciones que tienen verdadera importancia con relacion al conjunto de sus habitantes. Pero esto mismo, que á primera vista puede parecer á los desconocedores del país razon suficiente para limitar el número é importancia de los caminos, es lo que precisamente exige todo lo contrario. Y con efecto, esa poblacion tan extendida por las lomas y valles profundos de Asturias, que á pesar de la falta de vías de comunicacion crece y prospera con rapidez, demuestra que las condiciones físicas del suelo son muy apropiadas para el desarrollo de la poblacion, y con esto, de la riqueza del país. El trabajo agrícola, el de la ganaderia y el industrial, luchan constantemente con obstáculos, á las veces insuperables, por lo agreste y dificultoso de un país sumamente variado, y que por todas partes se halla surcado de grandes veneros de riqueza, hoy casi totalmente inexplorados. La Administracion del Estado, comprendiéndolo así, no ha sido parca, felizmente para este país, en dotarle de un plan de carreteras, llevado en parte á cabo, pero que ha de exigir un número considerable de años para su completa realizacion. Esto no obstante, Asturias puede darse el parabien de que la prevision del Gobierno de la nacion, haya respondido ampliamente, al formular el Plan general de las carreteras del Estado, sancionado por la Ley de 11 de Julio de 1877, á los deseos de todos aquellos hombres que, conocedores de la provincia, han trabajado y trabajan constantemente por su bienestar.

Para que la Excmá Diputacion provincial pueda

relacionar el Proyecto de Plan de carreteras provinciales, que tengo la honra de someter á su exámen y consideracion, con las que han de ser costeadas con fondos generales, y las que, construidas de antiguo, corresponden al Estado, creo muy oportuno presentar á continuacion un cuadro de estas últimas en la forma siguiente:

Plan de carreteras del Estado, correspondiente á la provincia de Oviedo, segun la Ley de 11 de Julio de 1877.

DESIGNACION DE LAS CARRETERAS.	ESTADO DE LAS CARRETERAS.			Totales Kilóm.
	Costeada por el Estado	En construcion	Longitud aproximada	
	Kilóm.	Kilóm.	Kilóm.	Kilóm.
DE PRIMER ORDEN.				
Adanero á Gijon	86,32	»	»	86,32
DE SEGUNDO ORDEN.				
De la Estacion de Torrelavega á Oviedo, por Torrelavega, Cabezon de la Sal, Llanes, Rivadesella, Arriondas é Infiesto	99,00	34,00	»	133,00
Ponferrada á la Espina, por Leitariegos y Cángas de Tineo	4,78	25,00	»	74,78
Villalva á Oviedo, por Mondoñedo, Vega de Rivadeo, Luarca y La Espina	118,55	42,00	»	160,55
Lugones á Aviles	22,80	»	»	22,80
DE TERCER ORDEN.				
Rivadesella á Canero, por Villaviciosa, Gijon, Aviles, Soto del Barco, Muros, El Pito y Soto de Luiña	3,00	108,00	47,90	158,90
Cángas de Onís á la carretera de Palencia á Tinamayor por Onís y Carreña	»	52,43	»	52,43
La Rebollada á Posada	»	»	14,00	14,00
Cángas de Onís á Covadonga	9,50	»	»	9,50
Sahagun á las Arriondas, por Ponton y Cángas de Onís	25,66	10,77	»	36,43
Leon á Campo de Caso, por La Vecilla y Tarna	»	»	24,00	24,00
Campo de Caso á Villaviciosa, por Infiesto	20,88	»	33,00	53,88
Campo de Caso á Oviedo, por Oviana y Laviana	30,80	12,73	12,00	55,53
Los Sardos á Puentsanta	1,96	»	»	1,96
De la carretera de Leon á Caballes, á Belmonte	»	»	41,00	41,00
Belmonte á San Estéban de Pravia, por Cornellana y Pravia	42,86	2,29	1,65	46,80
Pravia á Grullas	»	12,00	»	12,00
Peñaullan á Soto del Barco	»	6,00	»	6,00
Santa Marina á Las Caldas	3,78	»	»	3,78
Grandas de Salime á Cángas de Tineo, por Pola de Allande	»	38,00	30,00	68,00
Pola de Allande á Luarca	»	18,00	45,00	63,00
Pola de Allande á la carretera de Ponferrada á la Espina, por Tineo	»	»	16,00	16,00
Vega de Rivadeo á Onviaño (Lugo), por Grandas de Salime	6,59	14,00	48,00	68,59
Las Huelgas, á los Baños de Borines	»	»	4,50	4,50
Grado á Luanco, por Aviles	32,07	5,97	»	38,04
Gijon á Luanco (1)	10,00	»	»	10,00
La Secada al fondeadero del Puntal, por Villaviciosa	20,25	»	6,00	26,25
Infiesto á Lastres, por Colunga	»	»	24,00	24,00
TOTALES	583,80	381,19	347,05	1.312,04

(1) No se incluyen 6 kilómetros que son comunes á la carretera de Rivadesella á Canero y se hallan en ella comprendidos.

A las anteriores carreteras juzgo deben agregarse las que constan en el Estado de variantes y adiciones, núm. 2, consignado al pié de la Ley, y que para la provincia de Oviedo son las siguientes:

De Trubia, por Proaza y Quiros, al Puerto de Ventana, que tendrá una longitud aproximada de 48 kilómetros;

De Pola de Laviana á Nava, por Bimenes, que podrá tener una extension de 16 kilómetros.

Es de creer que estas dos líneas se incluyan definitivamente en el Plan general de las del Estado, por cuanto son de reconocida importancia general: al efecto se hallan en tramitacion los oportunos expedientes, con arreglo á la Ley.

Agregando la longitud probable de estas dos carreteras á la que figura como total en el estado anterior, dará un resultado final de 1.376 kilómetros.

En la carta de la provincia que á esta Memoria acompaña, podrá ver la Excma. Diputacion provincial la posicion que ocupan las carreteras del Estado, que son las que se hallan representadas con tinta negra. Constituyen una red general perfectamente estudiada, estableciendo la comunicacion con la limítrofe provincia de Leon. por los puertos secos de El Ponton, Tarna, Pajares, Balbaran (ó tal vez Somiedo), Leitariegos, y probablemente Ventana. A la provincia de Santander conduce n la carretera de la costa y la de Cabrales, y á la de Lugo las de Villalba á Oviedo, y Vega de Rivadeo á Onviaño. En el interior de la provincia, además de los puntos importantes que estas comunicaciones enlazan, quedan igualmente unidos de un modo satisfactorio otros centros y comarcas muy interesantes. De modo que, considerando la provincia de Este á Oeste, quedan establecidas dos grandes vías que pueden considerarse paralelas, y que la atraviesan en toda su longitud: una de ellas es la que sigue toda la costa, arrancando en Unquera, de la de Palencia á Tinamayor, pasando por los puertos de L'áne-, Rivadesella, Villaviciosa, Gijon, Aviles, San Estéban de Pravia, Luarca, Navia, Tapia, y termina en la Vega de Rivadeo: la otra, atravesando longitudinalmente por el centro de la provincia, es la que desde la carretera citada de Palencia á Tinamayor, en Peñamellera, pasa por Cabrales, Onís, Cángas de Onís, Infiesto, Pola de Siero, Oviedo, Grado, Salas, La Espina, Cángas de Tineo, Allande, Grandas de Salime. é irá á terminar, igualmente que la anterior, á la Vega de Rivadeo. En el sentido del Norte al Sur, quedan enlazados respectivamente, atravesando toda la provincia, los puertos de mar, Rivadesella, Villaviciosa, Gijon, San Estéban de Pravia y Luarca, con los secos de El Ponton, Tarna, Pajares, Balbarán (ó tal vez Somiedo), y Leitariegos. Además son carreteras del Norte al Sur, la que

probablemente se adicionará al Plan de las del Estado, entre el Puente de Soto, cerca de Trubia, y el Puerto de Ventana, y la consignada en dicho Plan desde la Vega de Rivadeo á Onviaño, este último punto en la provincia de Lugo.

Como se vé, pués, por esta ligera descripción, el sistema de vías de comunicación incluido en el Plan de carreteras del Estado, puede considerarse como muy completo, no quedando ninguna cabeza de Partido judicial, ni pueblo alguno de importancia, por lo general, á donde no llegue su acción. Pero si se considera que de los 1.312 kilómetros que el Plan comprende, solamente hay construidos 583 y 331 en ejecución, se verá que aún se halla muy lejana la época en que dicho Plan pueda verse realizado en totalidad, particularmente en la zona occidental de la provincia, que ocupando de ésta una gran extensión, es la que realmente posee menos carreteras construidas.

Como vías de comunicación muy importantes para el país, parece oportuno citar el estado en que hoy se hallan los ferro-carriles, puesto que á ellos han de afluir varias de las carreteras provinciales de que más adelante se tratará.

Ferro-carril de Leon á Gijon.—Se hallan en explotación los 63 kilómetros que median entre la Pola de Lena y Gijon, y en construcción paralizada, hace más de tres años, la parte entre el primero de aquellos puntos y Busdongo, éste último en la provincia de Leon.

Ferro-carril de Langreo.—Este ferro-carril se ha prolongado 4 kilómetros entre el puente viejo de Sama de Langreo y el punto denominado La Oscura, en términos de San Andrés de Linares, concejo de San Martín del Rey Aurelio, de modo que cuenta hoy con 43 kilómetros en explotación, desde La Oscura á Gijon. La compañía de esta importante línea ha solicitado hace algunos años, y obtenido del Gobierno, la concesión para prolongar el ferro-carril hasta Pola de Laviana, que dista nueve kilómetros de La Oscura, habiéndolo verificado ya, como queda dicho, entre Sama de Langreo y el último punto mencionado.

Ferro-carriles en proyecto.—Dos son las líneas cuyos proyectos se hallan aprobados por el Gobierno. Una desde Villabona, en el ferro-carril de Leon á Gijon, hasta San Juan de Nieva, en la Ría de Aviles, cuya longitud es de 20 kilómetros. Esta línea es de gran importancia, porque une la tercera población del Principado—que es Aviles—con el ferro-carril general que vá á Gijon, y asegurará el medio de arrastre de hierros y carbones, de que tanto abunda la provincia, además del desarrollo que al comercio é industria ha de proporcionar seguramente.

La otra línea estudiada, y cuyo proyecto está igualmente aprobado, es la que enlazará con la capital de la provincia la Fábrica nacional de Trubia. Tendrá una longitud de 12 kilómetros tan solo, de un terreno relativamente muy poco accidentado. Esta línea, no solo ha de servir para el transporte del material de guerra que se construya en aquel Establecimiento industrial, sino que por ella se ha de verificar—entre Oviedo y el Puente de Soto—todo el movimiento que de la capital se efectúe hácia el occidente de la provincia y vice-versa. Además, el día que se pongan en explotación las ricas minas de carbon y hierro que existen en el concejo de Teberga, y adquieran mayor desarrollo las industrias metalúrgicas de Quiros, el camino de hierro de que venimos hablando ha de tener un tráfico de primer orden, pues ha de enlazar aquellos concejos y centros industriales, con los puertos de mar de Gijon y Aviles.

Grande importancia han de tener para la provincia las líneas de ferro-carril. Puede hoy observarse prácticamente lo que sucede con las de Langreo á Gijon, y el general entre la Pola de Lena y el último punto. El ferro-carril de Langreo, á pesar del gran entorpecimiento que para el tráfico proporciona el plano inclinado que existe entre las estaciones de La Florida y San Pedro, y de no tener el puerto de Gijon capacidad, calado, ni medios poderosos de embarque, arrastra hoy una cifra de 200.000 toneladas próximamente, de carbones, hierro, piedra, madera y otras mercancías, y trasporta de 60 á 70.000 viajeros por año. Considérese á que altura podrá llegar el movimiento de este ferro-carril, cuando desaparezcan los obstáculos que hoy se oponen al desenvolvimiento del tráfico, para lo que no han de ejercer escasa importancia las vías ordinarias, tanto del Estado como de la provincia, que aún faltan por ejecutar.

En cuanto á la línea general que ha de unir á Castilla la provincia de Oviedo, serán, con toda seguridad, muchísimo mayores los resultados en beneficio del país. Obsérvase en el día, que el tráfico entre Pola de Lena, Oviedo y Gijon, es ya de una importancia muy apreciable. á pesar del corta trayecto explotado, y no puede haber ya duda alguna, que si desaparecen los obstáculos que hoy, con gravísimo detrimento para la provincia, detienen la prosecución y terminación de las obras del ferro-carril, el movimiento y la vida industrial y comercial que en este país se ha de desarrollar, alcanzará proporciones de gran entidad, produciendo los más lisonjeros resultados al mismo.

Una de las causas principales del desenvolvimiento y tráfico de los ferro-carriles para lo futuro, será un buen sistema de vías secundarias que á

ellos afluyan. Las carreteras del Estado y las provinciales que en este Proyecto de Plan figuran, especialmente para determinada comarca de la provincia, se encuentran en este caso, y por lo tanto, su realizacion es á todas luces necesaria.

La Exema. Diputacion provincial, en su alto criterio, y celosa por el bienestar y prosperidad de los intereses sagrados que representa, mirará y examinará con atencion exquisita el Proyecto de plan de carreteras que á su exámen tiene el que suscribe la honra de proponer.

Antecedentes relativos á los caminos provinciales, que se han tenido presentes para la redaccion del presente proyecto.

Por Real orden de 24 de Diciembre de 1862, se dispuso que las Diputaciones provinciales formularan el Plan de las carreteras que más ó ménos tarde hubiesen de construirse y conservarse con fondos provinciales, combinándolas con las comprendidas en el Plan general aprobado por Real Decreto de 7 de Setiembre de 1860, que habían de ser costeadas con fondos del Estado, y con los ferro-carriles concedidos ó en proyecto. En dicha Real orden dictábanse las reglas generales á que las Diputaciones debían de atender para la preferencia de los caminos que habían de ser incluidos en el Plan, así como los trámites del expediente ántes de ser elevado á la aprobacion superior. La Exema. Diputacion de Oviedo, cumpliendo con lo prescrito en la Real orden mencionada de 24 de Diciembre de 1862, acordó en 14 de Octubre de 1863 proponer al Gobierno el siguiente Plan de carreteras provinciales, que fué remitido por el Sr. Gobernador de la provincia en 17 del referido mes, al Excmo. Sr. Ministro de Fomento:

1. De Cángas de Onis, en la carretera de primer orden de Sahagun á Rivadesella, á la provincia de Santander, pasando por Onis, Cabrales y Peñamellera.
2. De Cángas de Tineo, en la carretera de primer orden de Ponserrada á Luarca, á la provincia de Lugo, por Valdebueyes y San Antolín de Ibias.
3. De la Pola de Laviana, términos de la carretera de San Estéban de las Cruces á Laviana, y como continuacion de ella, á la provincia de Leon por Sobrescobio y Caso.
4. De Belmonte, término de la carretera de Cudillero á Belmonte, y como prolongacion de ésta, á la provincia de Leon, por Somiedo.
5. De Aviles, término de una carretera de primer orden, á la provincia nombrada, por el puerto de Ventana, cruzando en Trubia (Puente de Soto) la carretera de primer orden de Oviedo á la Espina.
6. De Gijon á Luanco, por Candás y Entrepeñas, enlazando por sus extremos la carretera de primer orden de Adanero á Gijon y la de Aviles á Luanco.

7. De Aviles á Grado, por Illas, la Peral, Llamero y el puente de Peñaflores, enlazando dos carreteras de primer orden.

8. De Grandas de Salime, por Pesoz, Illano, Boal y Coaña, á enlazarse en Navia con la carretera de primer orden de Villalba á Luarca.

9. Del Infiesto, por el rio de la Cueva y la Marea, á empalmar en el camino número 3, en el concejo de Caso.

10. De Pravia, por Beifar y San Roman, á enlazar en el camino número 7, en Grullos, concejo de Candamo.

11. De Mieres, en la carretera de primer orden de Adanero á Gijon, á Sama de Langreo en la de tercer orden de Oviedo á Leon, por la Agüeria de San Juan y Santo Millano.

12. De Oviedo á Riosa, pasando por los puentes de Soto y pueblos de Argame y Santa Eulalia.

13. De Onis á Posada, por el rio de las Cabras, enlazando aquel concejo con la carretera de segundo orden de la Barca de Unquera á Rivadesella.

14. De Taramundi á la Vega de Rivadeo.

Tal era el proyecto de Plan de carreteras provinciales que en la fecha citada de 17 de Octubre de 1863, se elevó á la aprobacion del Gobierno, sobre el cual no recayó resolucion superior hasta el 11 de Setiembre de 1865, en que se dictó la Real orden de esta misma fecha, designando las carreteras que habían de ser costeadas con fondos provinciales. Como se vé á continuacion, la Superioridad suprimió entónces una buena parte de las carreteras propuestas por la Exema. Diputacion provincial, que eran las consignadas en la relacion anterior, por corresponder á varias de las incluidas en el Plan general del Estado, publicado en la *Gaceta* del 13 de Setiembre de 1864, fecha muy anterior á la en que se aprobó el que comprendía las carreteras provinciales. Este plan era el siguiente:

1. De Soto de Aller á Lillo.
2. De Mieres á Sama de Langreo, por la Agüeria de San Juan y Santo Millano.
3. De la Pola de Laviana á la provincia de Leon, por Campo de Caso y Tarna.
4. De Infiesto, por el rio de la Cueva y la Marea al concejo de Caso.
5. De Onis á Posada, por el rio de las Cabras.
6. De Cángas de Tineo á la provincia de Lugo, por Valdebueyes y San Antolín de Ibias.
7. De Grandas de Salime, por Pesoz, Illano, Boal y Coaña, á Navia.
8. De Luanco, por Candas, á empalmar con la carretera de Pravia á Rivadesella, en el puente sobre el rio Aboño.

Teniendo ahora en cuenta el Plan general vigente de las carreteras del Estado, comprendido en la Ley de 11 de Julio del corriente año, del cual ha quedado consignada más arriba la parte correspondiente á la provincia de Oviedo, muy fácil será averiguar las carreteras que deben segregarse, tanto de las

propuestas en 1863 por la Excm. Diputación provincial, como de las aprobadas en el Plan de las provinciales de 1865, para tenerlas presentes en el Proyecto de plan de que nos venimos ocupando, puesto que las demás quedan incluidas en el de las del Estado. Son estas carreteras las siguientes:

1. De Cángas de Tineo á la provincia de Lugo, por Valdebueyes y San Antolín de Ibias.
2. De Aviles al puente de Soto, cerca de Trubia.
3. De Grandas de Salime á Navia, por Pesoz, Illano, Boal y Coaña.
4. De Mieres á Sama de Langreo, por Santo Millano.
5. De Oviedo á Riosa.
6. De Taramundi á la Vega de Rivadeo.
7. De Soto de Aller á Lillo.

Como más adelante tendremos ocasion de hacer presente, estas carreteras deben de comprenderse, segun nuestra humilde opinion, en el Proyecto de Plan de las provinciales, además de las que sometemos al exámen de la Excm. Diputación provincial.

Como antecedentes para formular dicho Proyecto, se han tenido además presentes varios acuerdos y reclamaciones de Ayuntamientos, y el Plan de caminos vecinales formado en consecuencia de lo prevenido en el art. 23 del Real Decreto de 17 de Octubre [de 1863, publicado aquél en el *Boletín oficial* de la provincia, de 17 de Marzo de 1866. Igualmente se ha tenido á la vista el Plan acordado por la Excm. Diputación provincial, en sesion de 17 de Noviembre del año próximo pasado de 1876. Por último, el conocimiento, áun cuando escaso, que creemos poseer acerca de las necesidades de la provincia, en cuanto á vías de comunicacion se refiere, nos ha guiado, después de un exámen y estudio detenidos, á proponer á la Excm. Diputación provincial el siguiente Proyecto, en el cual aparecen las razones con que pretendemos justificar la inclusion de las carreteras que en él figuran.

Para mayor claridad en cuanto vamos á exponer, consideraremos dividida la provincia en tres zonas, occidental, central, y oriental.

La primera, ó sea la occidental, comprende desde el limite con la provincia de Lugo, hasta el trayecto de las siguientes carreteras del Estado: De la carretera de Leon á Caboalles, á Belmonte, y de Belmonte á San Estéban de Pravia. Esta zona ocupa una superficie de 4.438 kilómetros cuadrados.

La segunda, ó sea la central, la comprendida entre el trayecto anterior, y las carreteras del Estado, de Leon á Campo de Caso, de Campo de Caso, á Villaviciosa. Ocupa esta segunda zona una extension de 4009 kilómetros cuadrados.

La tercera, ó sea la oriental, comprende desde el trazado de las anteriores carreteras hasta el limite de la provincia de Santander, ocupando una extension de 2.117 kilómetros cuadrados.

ZONA OCCIDENTAL.

DE FIGUERAS Á LA CARRETERA DEL ESTADO DE VILLALBA Á OVIEDO.

La villa de Figueras, en el limite occidental de la provincia, queda separada de la carretera del Estado denominada de Villalba á Oviedo, que pasa por Castropol. Las relaciones frecuentes y comerciales de aquella villa con Rivadeo en la provincia limítrofe de Lugo, y las de orden administrativo con Castropol, capital del concejo á que pertenece, motivan el que propongamos unir dicha villa con la carretera del Estado, en el punto que más conveniente sea, por medio de un ramal que tendrá proximamente un kilómetro. De este modo será fácil la comunicacion tanto con el uno como con el otro punto, y tambien con los pueblos del interior y de la costa cuando se hallen terminadas las carreteras del Estado y las que se proponen en el presente Proyecto.

DE TARAMUNDI, POR SAN TIRSO DE ABRES, Á LA VEGA DE RIVADEO.

Esta carretera, que comprenderá aproximadamente una longitud de 19 kilómetros, pone en comunicacion los Ayuntamientos de Taramundi y San Tirso de Abres, cuya poblacion es de 6.753 habitantes, con la Vega de Rivadeo. Dichos concejos se encuentran actualmente aislados, y con la carretera que se propone quedarán enlazados tanto con Galicia como con Asturias. Desde Vega de Rivadeo tendrán medio de comunicarse con Castropol, cabeza del partido judicial á que pertenecen, por la carretera del Estado denominado de Villalba á Oviedo; y por el puente de Porto, en esta misma carretera, podrán hacerlo con la inmediata provincia de Lugo. Los concejos de Taramundi y San Tirso de Abres, además de sus intereses agrícolas, poseen la industria de los tejidos de hilo ordinarios, de que tanto uso se hace en el país y en toda la provincia. La carretera que se propone ha sido reclamada en varias ocasiones por los pueblos interesados, é incluida por la Excm. Diputación provincial en el Plan que en Octubre de 1863 propuso al Gobierno superior de la nacion.

DE VEGA DE RIVADEO, POR BELMONTE Y BRAÑALOBREI A BOAL.

Boal, pueblo importante, cabeza del Ayuntamiento de su nombre, se halla situado en la vertiente

occidental al río Navia, y separado de los concejos limítrofes de Vega de Rivadeo y Castropol por las sierras de la Bobia y de Penanta, hallándose hoy totalmente incomunicado, tanto con los Ayuntamientos del interior de la provincia como con los del litoral. La comunicacion que se propone, tiene, pues, el objeto de hacer desaparecer un gran obstáculo, que hoy redundá en grave perjuicio de los intereses de la comarca á que nos referimos. Con ella, no solamente quedará enlazado el concejo de Boal con el de la Vega de Rivadeo, sinó que lo estará igualmente con la capital del partido judicial á que pertenece, que lo es Castropol, y con la limítrofe provincia de Lugo é importante puerto de Rivadeo. Existe en el concejo de Boal una industria de las más importantes, que es la de ferretería, muy renombrada en el país, y que no es dudoso ensanchará su produccion, con gran beneficio para el mismo, desde el momento en que las vías de comunicacion vengán á facilitar los trasportes. La carretera que se propone, si bien no atraviesa una zona muy poblada, es interesante bajo el punto de vista industrial. En esta comarca, donde ya en tiempos antiguos se han hecho trabajos de minería de gran consideracion, como se prueba por las escavaciones que existen en términos de Brañalobrei, existen formaciones geológicas que acusan la existencia de metales preciosos, como son la galena argentífera y otros, y que no pueden explotarse por la total falta de vías de comunicacion.

El camino á que nos referimos, varias veces reclamado por los pueblos, está incluido en el Plan de caminos vecinales publicado en el *Boletín oficial* de 17 de Marzo de 1866. Ningun estudio ni trabajo se han practicado en esta vía, que consideramos de verdadero interes provincial. Tendrá una longitud aproximada de 25 kilómetros, y no dejará de ofrecer algunas dificultades para su ejecucion. Una vez construida, quedará el pueblo de Boal distante 25 kilómetros de la Vega de Rivadeo, y 35 de Castropol.

DE GRANDAS DE SALIME, POR PESOZ, ILLANO, BOAL Y COAÑA, Á NAVIA.

La gran necesidad de esta carretera se halla demostrada, sabiendo que la importante cuenca del río Navia, uno de los principales de la provincia, llamó siempre la atencion de la Excm. Diputacion provincial, que nunca dejó de incluir dicha vía en los diferentes planes de caminos formados en ocasiones diversas. Esta carretera es una de las comprendidas en el Plan aprobado por Real orden de 11 de Setiembre de 1865, y unirá las del Estado denominadas de Villalba á Oviedo y de Vega de Rivadeo á Onviaño.

En el trayecto que recorrerá cruza los concejos de Grandas de Salime, Pesoz, Illano, Boal, Coaña y Navia, terminando en este puerto de mar, y tendrá próximamente una longitud de 47 kilómetros. El trazado de esta carretera debe apartarse del fondo del valle, porque éste, en ocasiones, es angostísimo y está lleno de pasos difficilísimos por lo escarpado y riscoso de las laderas. Así es, que los pueblos y aldeas importantes de todas las capitales de los Ayuntamientos que se atraviesan, están situados en parajes altos y separados del río

Componen los Ayuntamientos de que queda hecho mérito una poblacion de 24.152 habitantes, que hoy se hallan sin medios de comunicacion. La carretera propuesta facilitará las relaciones de unos pueblos con otros, y unirá una capital de partido judicial, que es Grandas de Salime, situada en el interior de la provincia, con un puerto de mar, que es el importante de la villa de Navia.

Bajo el punto de vista de los intereses industriales, tiene igualmente esta carretera reconocida importancia. En la cuenca del Navia existen galenas argentíferas en algunos puntos, como sucede entre Doiras y Villar de San Pedro, donde tambien se encuentra abundante mineral de hierro, que hoy mismo se conduce con grandes dificultades á orillas del río, desde donde, por medio de balsas, se transporta por aquél hasta Navia, donde existe un horno de fundicion alimentado con carbon vegetal.

DE BOAL Á LOS BAÑOS DE PRELO.

Esta carretera, que tendrá solamente unos dos kilómetros de longitud, tiene por exclusivo objeto enlazar el establecimiento de aguas medicinales de Prelo, con la carretera que pasando por Boal ha de ir á Navia. Si hoy dicho establecimiento no es muy concurrido, débese principalmente á la carencia absoluta de vías de comunicacion.

DE CÁNGAS DE TINEO, POR EL PUERTO DE VALDEBUEYES Y SAN ANTOLÍN DE IBIAS, Á ONVIAÑO, EN LA PROVINCIA DE LUGO.

Enlazará esta carretera con dos del Estado, que son: la de la Vega de Rivadeo, por Grandas de Salime á Onviaño, y la de Ponferrada á la Espina. Su longitud será muy aproximadamente de 50 kilómetros.

Hállase comprendida esta línea en el Plan aprobado por Real orden de 11 de Setiembre de 1865, y de ella hay construidos unos 15 kilómetros que se conservan por cuenta de la provincia, y llegan á los famosos bosques denominados de Muniellos. Su trazado, que arrancando de Cángas de Tineo sube por el valle del río Narcea, abandona éste en la con-

fluencia del de Muniellos, cuya cuenca sigue hasta el Puerto de Valdebueyes. Desde aquí bajará el trazado por el río de este último nombre, dirigiéndose á San Antolín de Ibias, continuando después á unirse en Onviaño con la citada carretera de este punto á Vega de Rivadeo.

Tiene la vía que se propone una importancia muy apreciable, pues además de comunicar entre sí dos carreteras del Estado, unirá dos concejos de grande extension, como son San Antolín de Ibias y Cángas de Tineo, proporcionando grandes facilidades para la explotación de los bosques de Muniellos y de Rengos, y comunicacion de unos pueblos con otros. Si se observa con atencion la carta de la provincia, se verá que en su parte S. O. hay varios pasos para ir á Castilla, como son los Puertos de Cienfuegos, Trayecto y Valdeprado, á los cuales no conduce carretera alguna. Por esos puntos elevados no deja de existir alguna frecuentacion entre las provincias de Lugo, Leon y Oviedo, y si bien no hemos de proponer en el presente Proyecto de plan de carreteras ninguna que á dichos puntos conduzca, la construccion de la de que nos ocupamos entre Cángas de Tineo y San Antolín de Ibias, disminuirá notablemente la longitud de la parte de malos caminos que hoy es forzoso recorrer para ir desde diversos puntos de aquellos dos concejos á Castilla ó vice-versa.

LINO J. PALACIO.

(Continuará.)

....VELUT UMBRA.

(CUENTO DE COLOR DE HUMO.)

(Continuacion.)

XI.

La sombra había dado de sí todo lo que podía dar, y acaso más. ¿Quién nos dice que los cálculos é hipótesis de Blas estuvieran libres de errores y no fueran en algo falibles? Y, sin embargo, Blas no estaba aún satisfecho: deseaba dar cada noche un avance en sus inducciones, precisar otro perfil de la movible silueta, sorprender un nuevo secreto de aquel sér extraño con quien venía manteniendo tan extraña relacion.

Si en un principio hubo de creer que una sombra era suficiente base para discutir segun sus propósitos, ahora comprendía ya la deficiencia de tales elementos. ¿Por qué no había de insinuarse en la som-

bra de una persona el color de su cabello, la expresion de sus ojos, las leves contracciones del semblante, y cuantas cosas pueden dar ocasion á que la apreciacion estética se defina con entera claridad y se haga fácil adivinar los estados del ánimo? Aquella mujer, sin contradecir los datos recogidos con solicitud y paciencia nada escasas, lo mismo podía ser rubia que morena, estar triste que alegre, ser simpática que no serlo: ante la negra muda esfinge, estrellábase la pobre inteligencia, como el océano soberbio se estrella, no ya solo en las rocas escarpadas, sino en la menuda arena donde, segun la manoseada figura, fué escrito por un dedo invisible: —de aquí no pasarás! Y el océano, duro de convencer, y sin duda mal lector, si por horas parece que resignado se retira, pronto vuelve á la carga con renovados bríos; y así el jóven Blas, digno émulo del viejo océano, repetía sus inquisitivos intentos en la pleamar de la noche.

Sin darse cuenta de ello, ó sin querer dársela, había convertido en hábito cotidiano la contemplacion de la femenina sombra, viniendo á constituir esto su principal ó su único entretenimiento. Doloroso era no lograr mayor suma de conocimientos; pero no dejaba por eso de ser grato confirmar los adquiridos y mantenerse sobre la pista. La índole de su distraccion —llamémosla así— adecuaba de una parte con sus trabajos y apartábase de otra lo bastante para constituir una distraccion aceptable. En sus estudios matemáticos había muchas incógnitas, y dentro de aquella habitacion había una tambien; pero aquéllas se despejaban facilmente, y ésta, aún con las delaciones del balcon, permanecía siempre á medio desvelar; en el blanco papel extendido sobre su mesa de delineante, había líneas, y líneas tambien había sobre la pared parduzca; pero aquéllas eran definidas, tranquilas, dóciles á su voluntad, y éstas desvaidas, inquietas, inobedientes á sus deseos. De un lado, lo sabido, lo dominado, lo fácil; de otro, lo vislumbrado, lo problemático, lo difícil. Por aquél lado podía subir el sabio; por éste lado debía caer el hombre.

Ocurrió que una noche, Blas aguardó en vano la aparicion. Era una noche de luna, una hermosa y pura noche, como aquellas que D. Juan Tenorio perdiera en aventuras infames: no había en el limpio cielo ni el más fino vellon de trasquilada nube; la casta Diana no podía encontrar en todo el espacio nada que pudiese hacer el papel de la hoja de higuera, y paseaba impávida,

su desnudez ante el numeroso concurso de estrellas que se hacían maliciosos guiños. Todo esto, sin embargo, no era bastante á disipar el mal humor que se iba apoderando de Blas á medida que el tiempo trascurría y que en el sitio de otras veces no se presentaba la amiga sombra. La sombra, y no la blanca luz de la luna, era la que le hacía falta. Por una especie de aberración de raza, comenzaba á tener gustos etiopicos; pues sabido es que entre los negros, el blanco es el *color* de la tristeza y con él pintan á los espíritus infernales, mientras que se figuran negros, como ellos, á los celestes y benéficos. Comte dice, que la mejor razón que pudiéramos dar los de la raza blanca para opinar de un modo diametralmente opuesto, es que somos blancos....

Blas no era precisamente blanco como el ampo de la nieve, pero era trigueño; lo cual no bastaba á justificar, según aquel sentido positivista, su amor á la sombra.

¡Amor!—Ya ha parecido la palabra prestigiosa, la suprema síntesis! Y á la verdad que ha parecido ántes de tiempo. El que Blas, después de larga é infructuosa espera, acabara por retirarse de su punto de acecho con visibles muestras de disgusto; que le sorprendiera la luz del día sin haber cerrado los ojos y después de dar su cuerpo cien vueltas en la cama; que diese en suponer que algo extraordinario y lamentable debía haber causado aquella ausencia, y se asociase á los supuestos dolores de aquel sér desconocido y familiar á un tiempo,—sin duda que implicaba un interés bastante acentuado y ya fuera del dominio de la ciencia; pero en confundir desde luégo este interés con el amor, hay mucho de aventurado y de ligero. Nó lo confundió él, nó señor.

Discurriendo de día (en pleno día, cuando iba derecho á sus ocupaciones de estudiante, marchando por una de las calles más céntricas y, por más señas, dándose tal cual encontrón con los transeuntes) discurriendo, digo, de día, sobre el desgraciado plantón de la noche pasada, quiso achacarse la falta á sí propio por no haber acudido á la ventana con la puntualidad necesaria. —No cabe duda, se decía: cuando yo salí á mirar, era un poco más tarde que de ordinario. Lo probable es que *ella* se haya presentado ántes que yo y se haya retirado más pronto que otras veces.

Cuando estuvo de vuelta en su cuarto, la primera operación que hizo Blas fué dirigirse al reloj y variar la manecilla del despertador. Estaba entre las seis y las

siete, y quedó colocada entre las doce y la una. El cambio produjo su efecto aquella misma noche. Blas trabajaba de pié delante del elevado tablero, á la luz de su lámpara, armado de lápiz y tira-líneas, cuando el ruido estrepitoso del despertador le hizo estremecerse. Eran las doce y media en punto, la hora esperada; para él, por lo visto, amanecía á media noche. Su estremecimiento, más que de susto, fué de alegría. Iba á verla.

Todavía el sonante aparato continuaba en su estridente repiqueteo, cuando ya el observador se instalara en su puesto. Pero aquel ruido había causado alarma en álguien que no contaba con la intempestiva llamada. Zora gruñó en el pasillo y comenzó á arañar la puerta.

—Calla, maldita!—dijo Blas contrariado, temiendo que el animal alborotase el cotarro.

Zora calló, el despertador calló también, Blas se hizo todo ojos... y la sombra no se dejó ver.—Nueva espera, nuevo chasco, nuevo disgusto: un disgusto acrecido en intensidad y amargura. No parecía sino que la sombra, sabedora de lo que por Blas pasaba y sombra al fin de mujer, jugaba con el afán irreflexivo del mancebo y hacía alarde de una intencionada coquetería. Valerse de los medios usuales para inquirir el paradero de la ausente, para cerciorarse de su calidad, para ponerse en directa relación con ella, si acaso volvió á pasar por las mientes de Blas, que es dudoso, no fué idea que persistiese en su ánimo ni que se tradujese en ningún hecho ostensible. Aquel secreto de sus impresiones, aquel singular carácter de su aventura, merecían ser conservados en su integridad, lejos de toda peligrosa confianza, de todo género de compromisos definidos, de toda vulgar degeneración.

Pasó otro día, vino otra noche, volvió á redoblar el timbre... Blas corrió á la ventana... Nada!

Trascurrieron cinco minutos, diez, quince... De pronto, Blas lanzó una exclamación de sorpresa, de gozo vivísimo, é imprimió instintivamente á su cuerpo un movimiento de avance como el del pájaro que se apresta á volar. Las tinieblas se disiparon para él, hizo la luz dentro de aquella habitación encantada, y del fondo del caos surgió un mundo: *ella!*—Allí estaba la silueta perdida y ansiada, el vago trasunto del sér que la juvenil fantasía revistiera de encantos y perfecciones casi elevados á la categoría de artículos de fé; allí estaba con sus conocidos contornos,

con sus movimientos blandos y graciosos, con todos los incentivos de la medio adivinada realidad y todas las brumosas promesas de la esperanza.

El placer que conmovió á Blas al recuperar la posesion de aquel singular espectáculo, tras de dos noches de soledad y de zozobra, fué mucho más significativo que el anterior disgusto. Alegrarse así por tal motivo, figurarse que volvía á su alma un bien necesario y dulcísimo al volver á encontrarse sus ojos con la apariencia de una mujer, sin duda que argüía una cosa muy superior á la curiosidad primera y al interes subsiguiente.

La sombra desapareció unos momentos, y al presentarse de nuevo, otra sombra que no era la de ella, acaso la de un vestido sostenido por sus manos, la de una cortina desceñida por azar ó de intento, la de una persona cualquiera que penetrase en la habitacion, la sombra, en fin, de algo no previsto hasta entónces, vino á complicar y á dar variedad á la vision, y á producir nada grata perplejidad en el atento jóven.

—¿Qué será... ó quién será esa otra sombra?

Blas frunció el ceño.

El asunto marchaba viento en popa: insomnios, tristezas, ansiedades, alegrías, celos... ¡Y qué celos!

Blas tenía celos de su sombra.

XII.

Era preciso que Blas acabara por una confesion.

La imaginacion de los lectores es de seguro bastante poderosa para llegar á figurarse una conciencia de semblante grave y austero, vestida con negro traje talar, y un corazon con forzado aire de doctrino, de rostro fresco y ovalado, de ojos saltones, nariz abierta y henchida, lengua pronta y suelta. Pues bien: estos dos personajes, instalados dentro de un templo, que bien podía ser el cuerpo de Blas,—ya que en alguna parte se dice que templos del Espíritu Santo son nuestros cuerpos—llegaron á entablar un dia el siguiente diálogo:

—Estás agitado, intranquilo: ¿verdad?

—Sí, madre.

—¿Desde hace mucho tiempo?

—Apénas un mes. Es decir, mi agitacion mayor, la que provoca esta confidencia, es aún reciente, recientísima. En un principio no pude creer que alcanzaria tanta intensidad; hoy lo conozco, lo siento....

—¿Lo sientes?

—No digo que lo sienta porque me lamenta de ello: al contrario, me regocijo y brinco sin poderlo remediar; lo que quiero decir es que lo advierto, que lo noto con toda claridad.

—Eso es otra cosa.

—¡Y tan otra!

—¿Y no opinas tú que ese modo de sentir es prematuro por dos conceptos?

—¿Cuáles?

—El primero, hijo mío, porque aún se descubren las señales de un dolor que rugió en tus adentros con desesperada violencia...

—No me habéis de aquella santa que Dios llamó á sí.

—¿Acaso has expulsado ya de tu seno su recuerdo?

—Jamás.

—Pero se ha disminuido tu pena.

—Lo digo con rubor:—es verdad. Soy hecho de algo semejante á la arena movidiza, donde dura poco la huella: sopla el viento y la borra. Soy semejante al agua que surca la proa del navío: la estela de éste desvanécese pronto... ¡Pobre de mí!

—Bueno es que lo reconozcas. Eres, en efecto, tan pequeño, que para que éntre algo en tí, es preciso que salga algo, ó, por lo ménos, que este algo viejo se reduzca y se encoja y se preñe en un rincon. ¡Condicion miserable! ¡Y cómo parecen desmentirla los raptos extremos que á las veces en tí se advierten! Hablas entónces de lo inacabable, de lo inolvidable, de lo infinito; y después....

—Perdon, perdon!... Sin embargo, yo no olvido nunca en absoluto dolores como aquel. Hay horas, hay circunstancias, en que recobra toda su energía, y de continuo esparce en torno de mí una inefable tristeza.

—La herida es de ayer. ¡Bueno sería que ya estuviese cerrada por completo! ¿Podrá estarlo algun dia?

—Eso nó, eso nó.

—No te alarmes así. Mis inculpaciones no encierran tanta gravedad como al pronto supones. Si tú fueras de otra manera, la vida sería imposible. La Providencia, siempre sabia, practica en muchas ocasiones aquello de sacar fuerzas de flaqueza. De no ser flaco el corazon humano, el hombre no tendria fuerzas para arrastrar la existencia. Somos fuertes, porque somos flacos. No te asombres ante la paradoja: si aquel sufrimiento terrible, inmenso, que pesaba sobre tí cuando aquella noche saltaste las tapias del cementerio donde acababan de enterrar á la mejor de las ma-

dres, hubiera sido igual al siguiente día, y al que viniera después y en varios más. ¿mantendríamos ahora este coloquio?

—Oh! nó, imposible. ¡Dios del cielo!

—Y hoy, no solo hablamos, sino que hablamos de una cosa que, sin poderlo remediar, te hace dar brincos de placer.

—¿Eh!!

—Tú lo has dicho.

—Lo he dicho... Lo he dicho y nó he mentido. Y hay más: yo no encuentro, después de todo, incompatibilidad ni oposición sustancial entre ésto y aquéllo. He visto árboles que teniendo, como es natural, un solo tronco, producían en unas ramas un fruto y otro fruto en otras ramas. Aquél dolor y éste placer, frutos son sin duda distintos, pero entiendo que la savia productora ha subido por debajo de la corteza del mismo árbol.

—Goethe dijo bien cuando dijo que el corazón tiene su escolástica, su dialéctica particular. Si yo te dejara, sabe Dios á donde me llevarías con tus sutilezas y tus disquisiciones.... En fin, demos de barato que por este primer concepto no es prematuro lo que sientes: aún resta el concepto segundo.

—Veámoslo.

—Lo que te hace sentir ¿qué es?.... ¿Callas? Pues te lo diré yo: es lo más fútil, lo más baladí, lo más falto de consistencia y fundamento; capricho de niño, antojo de enfermo, fantasía de loco, todo eso se puede llamar. Tráetelo la noche en sus sombras y róbatelo el sol con sus luces, sin que el más ligero rastro permanezca. Tú mismo te reíste de tí mismo en un principio, cuando todavía dabas al buen sentido la llave de tu puerta. Enhorabuena que á tus años se experimente la necesidad de sentir hondo, y se propenda á mirar á lo léjos y á lo alto; pero no tan alto ni tan léjos. En la turbia lejanía del horizonte, lo que parece tierra es una faja de niebla; en los insondables abismos de arriba, hay un punto en que acaba el aire y principia el vacío. ¿Quién dice que tú no hayas ido á parar á la niebla ó al vacío; en último caso, al engaño?

—Si me permitís....

—Precisaré los términos: ¿qué sabes tú de positivo respecto al cuerpo que proyecta aquella sombra?

—Sé algo, bastante....

—¿Qué sabes tú del alma que anima el cuerpo aquel? ¿Y cómo sentir nada serio por lo que no se conoce en nada real? ¿Por qué sonreír con la amable conjetura para luego acaso verter lágrimas ante el hecho

brutal? Si al ménos hubieses ido por pasos firmes y contados, averiguando datos y pormenores comprobados y seguros....

—Perdonadme que os interrumpa. Aunque en torno de mí revuelan no sé qué rumores que me embargan y aturden, vuestra voz vibrante llega á mi oído y me penetra hasta el fondo. La escucho atento, la acojo con el mejor deseo; mas, sin embargo, cada una de vuestras palabras me inspira una respuesta, que brota de súbito y me afirma en mis propósitos. Miétras no llegamos á ponernos en esta solemne entrevista, vacilaba y os temía: ahora creo y cobro alientos. Oídme.

—Te oigo.

—De fútil, de nimio, de irracional calificais el motivo de mis ansias. ¡Cuántas cosas calificadas de igual suerte, alcanzaron más tarde importancia, trascendencia é incondicional aprobación! Es verdad que una sombra es impalpable, vaga, fugaz; ¿pero acaso lo más grande del cielo y de la tierra no se escapa á ese torpe dominio del sentido, á ese reposo estúpido de lo inerte? Una sombra, no me lo negareis, es lo más afín á un espíritu. La luz, el aire, el sonido, la electricidad...: ahí teneis la aristocracia del mundo material. Dad á una sombra los contornos de una mujer y llegareis al refinamiento de lo noble.

—En lo que hasta aquí dices, echo de ver más juego de fantasía que profundidad de....

—Dejadme continuar. No veo solo en la sombra á la sombra: veo á quien la produce, y por quien la produce me intereso. Bien sabeis que en el tiempo pasado después de mi primera impresion, he observado despacio, he estudiado con constancia, y que fruto de esta observacion y de este estudio es una suma de afirmaciones que no están en el aire. ¡Puedo ya afirmar tantas cosas de *ella!*

—¿De la sombra?

—Además, yo tengo presentimientos, me está otorgado el derecho de tenerlos, y mis presentimientos me gritan que detrás de esa sombra está la verdadera luz que codicio, como detrás de la oscura nube está á veces la faz brillante del sol. Y tanta sed de luz experimento, de luz y de calor, que juzgo imposible que se me nieguen; por el contrario, en la misma casualidad que me deparó lo inesperado, he descubierto una mano benéfica y providente que me llama, moviéndose con significativo movimiento... ¡Lo real, lo positivo, lo tangible! Ah! ¿por ventura ignorais lo que la realidad me ha dado? ¿Acaso eran ideales los puños del

dómine implacable? ¿Qué positivismo queréis más acabado y odioso que el del angelito de azules ojos á quien pretendí servir de altar y por el que fui convertido en piedra miserable que se azota con el pié? ¿No he estrechado entre mis brazos el busto venerable de una mujer mil veces bendita, y no he quedado al fin abarcando el vacío? ¿Es perseguir un fantástico sueño buscar un pedazo de pan para matar el hambre?.... Es mi vida, vos lo sabeis. breve en años y larga en desventuras: hora es ya de pisar el linde de la dicha. Cuanto vi lucir, entenebreciose; cuanto arder, trocóse en escoria; que ahora se inviertan los términos. Mirad despacio y descubriréis los delicados filamentos con que la misteriosa sombra se enlaza á mi destino: luto llevaba yo por dentro y por fuera cuando ella apareció vestida de luto tambien, como simpatizando con mi pena y disponiéndose á hacer después más eficaces sus consuelos; estaba solo, en medio del silencio y de las tinieblas, y vino á hacerme compañía; necesitaba un estímulo para perseverar en mis diarios trabajos, y en ella le hallé, porque para ella me esfuerzo. ¿Queréis creer que ántes, como el ave confiada, solo tener el diario sustento apetecía, y que ahora me siento tomado de afán avaricioso? Dar-me todo entero y ofrecerle con mi vida mil tesoros, cuanto pudiese hacerla feliz hasta la muerte y más allá de la muerte, ¡qué ventura fuera tan cumplida! Soy pobre, es verdad, pero dentro de poco seré un poco menos pobre; y así que esto suceda, al descubrirme á ella, al declararle que desde lo escondido la seguí y la asocié á mi suerte, al jurarle que con su auxilio mis fuerzas se redoblarán y sabré vencer á la fortuna adversa, acabaré por decirle con una voz cuyo timbre y cuyas inflexiones subyugan siempre las almas sensibles y puras: vén y sé mía como yo soy tuyo, y seremos dichosos con la ayuda de Dios...

—Basta. Yo me atrevo á restar de esa tu larga plática todo lo que acusa un ardor excesivo obra de las circunstancias del momento; pero con lo demás hay bastante para la suprema conclusion. Lo que tú sientes es amor.

—Es amor; fuerza es confesarlo.

—Pues está dicho todo.

—¿Me absolveis?

—*Ego te absolvo.*

—¿Y qué penitencia vais á imponerme?

—¡Cómo sonries al preguntarlo!.... Ninguna.

—¿Ninguna?

—Si acaso... la de seguir pecando.

(Continuará.)

LA UNIVERSIDAD DE OVIEDO.

Nuestros estimados colegas *El Eco de Asturias* y *El Carbayon*, se han hecho cargo del acuerdo tomado en uno de los pasados días por el Claústro de profesores de esta Universidad literaria, segun el cual se solicita el aumento de las enseñanzas, reducidas hoy á las correspondientes al periodo de la licenciatura en Derecho civil y canónico; y al hacerse cargo de esta pertinente y justísima pretension, la apoyan con sólidas razones, que tanto dicen de su amor á la ciencia como á la tierra asturiana.

La REVISTA DE ASTURIAS, que por su índole se crée en primer término obligada á defender intereses tan respetables, no puede menos de unirse con entera decision á estos propósitos y de formular en precisos y breves términos su humilde parecer, que ya en alguna otra ocasion fué por ella indicado; y tambien confía en que el Ministro del ramo, merecedor de aplauso por sus esfuerzos en pró de la instruccion y por su espíritu de justicia, dará satisfaccion cumplida á las exigencias de la opinion unánime en este punto.

La Universidad de Oviedo, espléndidamente dotada por su ilustre fundador, señalada por el valer de insignes varones salidos de su seno, centro en anteriores años de variadas enseñanzas adecuadas á su titulo, favorecida hoy mismo por un concurso de alumnos que, dada la existencia de una sola facultad, es numeroso, y, vistos los triunfos por estos obtenidos en oposiciones disputadas, es honroso tambien, vése desde hace algun tiempo postergada sin abonado motivo á las demás Escuelas españolas, y es bien que ahora, cuando se habla de otorgar nuevas concesiones á las ya de atrás distinguidas, dé á conocer su estado verdaderamente excepcional, y reclame, en consecuencia, atencion y medidas racionales al par que reparadoras.

Aunque para el objeto bastaría demostrar la justicia que le asiste, trátase á la vez de demostrar, teniendo en cuenta las dificultades pecuniarias, que son las primeras para el Gobierno español, los escasos sacrificios que impondría el restablecimiento de la facultad de Ciencias, el de la de Filosofia y Letras, y la seccion de Derecho administrativo. Para la facultad de Ciencias cuenta la Universidad con material de importancia, merced á haber existido aquí ántes este linaje de estudios, y, de otra parte, la Diputacion provincial, convencida de la utilidad

que éstos reportarían á nuestro país, prometió en otra ocasion ayudar á su planteamiento con la suma de 25.000 pesetas. La facultad de Filosofía y Letras cuenta con la base de las asignaturas establecidas, pertenecientes al año preparatorio de la de Derecho, y podría encontrarse entre el personal que aquí profesa, elementos aptos y bastantes que, con módica gratificación sobre su actual sueldo, desempeñasen por de pronto las cátedras. De la seccion de Derecho administrativo apénas hay que hablar, pues apénas significan algo las asignaturas que habría que añadir á las existentes de las otras secciones;— á parte de que nosotros creemos que la primera reforma que se haga en el Plan de estudios, suprimirá esta facticia diferencia de secciones y complementará la carrera de Derecho, única é indivisa, con las enseñanzas necesarias para que pueda ser una verdad la competencia de los que la cursen en los diferentes puestos á que cabe sean llamados.

Nuestra Universidad sostuvo en otro tiempo la facultad de Medicina y la de Teología; pero si esto puede alegarlo como un nuevo título á las consideraciones oficiales, no así interesa su reorganizacion, siquiera la medicina atraiga de singular modo las aficiones de la juventud asturiana, y siquiera no falte quien crea que con la vuelta á las Universidades de los estudios teológicos, falsamente tenidos por exclusivos de clase y poco adaptables á la tendencia moderna, iríamos ganando mucho por diversos conceptos, alguno de ellos trascendente á la calma y al progreso de la nacion.

No son, pues, ni excesivas ni infundadas las pretensiones de Asturias con relacion á su preclara Escuela, y más realizables han de hacerlas aún los hombres hoy constituidos en posicion favorable para ejercer su influencia, á los cuales se ha dado particular conocimiento del asunto así como de la confianza que sus activas é inteligentes gestiones inspiran. El momento es sobremanera oportuno, y el ejemplo que los representantes de otras provincias les proporcionan, ha de alentarlos hasta salir airoso en su empresa.

Pero aún en la hipótesis de que estos esfuerzos en favor de la Universidad no llegasen á ser fructuosos, ¿acaso no existen fundamentos sobrados para conseguir que vengan á Asturias institutos especiales, hoy centralizados sin razon y con daño en la capital y que aquí habrían de realizar más cumplidamente los fines de su instituto? ¿Acaso la Escuela de minas, v. g., hoy vecindada en Madrid, no tendría su propia residencia en un territorio donde existen riquezas mineras de reconocida importancia y donde tales enseñanzas alcanzarían facilidad y difusion altamente convenientes para el bien general?—Dicho sea de paso y

sin apartarnos del principal objeto de estos cortos renglones, tal era la opinion respetabilísima del sabio Schulz, conocedor profundo de este suelo, y tal la formulada no hace mucho por un profesor distinguido de dicha Escuela, de quien tampoco se diría que hablaba por espíritu de provincialismo ó estrechas miras de localidad.

Muévanse, muévanse nuestras corporaciones, nuestros Diputados y Senadores, cuantos asturianos influyentes esten dispuestos á trabajar por el engrandecimiento de su patria; y mucha será nuestra satisfaccion al dar noticia del resultado propicio que sus trabajos obtengan y al unirnos al aplauso que merezcan, como hoy nos unimos á las excitaciones que se les dirigen.

A.

ECOS Y RUMORES.

El mes de Noviembre, que hoy termina, bien merece una cariñosa despedida y un cumplido elogio. En la mayor parte de sus días, el sol lució con todo su esplendor y á satisfaccion de los aficionados á tomarle. La calle de Uría, que viene á ser en Oviedo, lo que la acera de Recoletos en Madrid, vióse frecuentada por escogida concurrencia, y el Campo de San Francisco, con su *negligé* de otoño, tambien atrajo á los paseantes, principalmente en los días festivos en que se dejó oír la música municipal.

Corolarios de este párrafo: ¿Se encargará Diciembre de vengar á su antecesor?

—¿Resultará algo bueno de aquella glorieta ó plaza ó redondel que se prepara al final de la calle de Uría con detrimento, por de pronto, del arbolado del Campo de San Francisco, siempre perseguido por el hacha concejal?

—¿No lograríamos tener una aceptable banda de música con la fusion de las dos que hoy existen?

*
*
*

Que Asturias necesita un gran puerto (uno por lo ménos) por donde dar salida á sus productos y relacionarse marítimamente con el resto del mundo, es cosa ya olvidada de puro sabida.

Que el puerto del Musel fué el elegido, después de largas discusiones y prolijos trabajos, nadie lo ignora.

Que en frente de este proyecto verdaderamente trascendental y humanitario, surgió otro proyecto que se llamó del *Apagador*, combatido por los que creían que ante todo era preciso ofrecer á los navegantes un refugio en esta inhospitalaria costa y que el del Musel, á la vez que esto, podría ser un excelente puerto comercial. —tampoco es un misterio.

Lo nuevo ahora del caso es una real orden por la que se aprueba la construccion del dique del Norte del proyecto Apagador, orden que fué recibida en Gijon con músicas y luminarias y que el estimado colega de la localidad solemnizó con salvas de telegramas y de férvido entusiasmo.

Sea enhorabuena; pero lo principal del problema queda en pié y la opinion general de la provincia dista mucho de mostrarse regocijada con la noticia.

Yo no negaré que un Dique pueda parecerse á una diadema y hasta á una botella de *Champagne*

(¡oh poder de la fantasía!); pero espero por la cabeza á que la diadema ha de ser ceñida y á la que han de subirse los vapores del vino supradicho.

Y aún quedará el rabo por desollar.

*
*
*

Esto es una fuga de tenores. Van á creernos muy exigentes los que sepan que en veinte dias hemos tenido dos, y ambos han vuelto por donde vinieron. Celebraría que la empresa encomendara el encargo de contratar tenor á persona perita, que, á la vez que estudiara las condiciones del artista, tuviera presente la diferencia que media entre Oviedo y Chinchon.

Después de *Las dos Princesas*, zarzuela que anunciábamos en nuestra anterior reseña, han puesto en escena *El Diablo en el poder*, *Robinson*, *El loco de la bohordilla*, *C. de L.* y *Jugar con fuego*. Como la falta de tenor ha obligado á poner obras de baritono, pudimos apreciar al Sr. Arribas, cuya voz y accion nos han complacido, á pesar de los papeles difíciles que desempeñó en ocasiones. La Sra. Avila se esmera y estudia, y la Dupuis, á juicio de un señor de edad, colindante, quiero decir, vecino de butaca, va adquiriendo más admiradores, si bien mi citado vecino me aseguraba que había muchos que no estaban conformes con que hubiera atendido la indicacion de quien no debe meterse en cuestiones de indumentaria. El bajo Sr. Bueso, ha obtenido aplausos justos, cuando, como en el duo con el baritono del primer acto del *Diablo en el poder*, ha demostrado su voz robusta y sus buenas disposiciones para el canto, pero suele abandonarse, olvidar el papel y no estar á la altura que debiera.

De los demás hablaré en cualquier otra ocasion.

*
*
*

Noticias varias:

—Nuestro querido amigo y compañero D. Eduardo Riu, del cuerpo de minas, fué ascendido á ingeniero jefe de primera clase y nombrado en seguida para el cargo que desempeñaba el Sr. Cisuentes. Reciba nuestra cariñosa enhorabuena.

—Ha tomado posesion de la cátedra de Derecho civil de esta Universidad D. Matías Barrio y Mier, por efecto de permuta entablada con nuestro estimadísimo colaborador y amigo D. Vicente Calabuig, el cual pasó á la de Derecho romano de Valencia. Sea bien venido el nuevo profesor.

—Llamado á Madrid para asuntos de su empleo, fué allí víctima de rápida enfermedad el Sr. D. Fernando Pineda, distinguido ingeniero de minas y Gerente del ferro-carril de Langreo. Su inesperada muerte ha causado profunda pena entre las numerosas relaciones con que contaba en Asturias, y partícipes de ella nosotros, que nos honrábamos con su afectuoso trato, enviamos á su familia la leal expresion de este sentimiento.

—El ingeniero Sr. Regueral ha dirigido á *El Eco de Asturias* una larga carta en la que desvirtúa los rumores circulados respecto á la alteracion del trazado en el Puerto de Pajares. El sentido de esta carta concuerda de todo en todo con el expresado en un párrafo que á este asunto consagramos en el anterior número, y nos satisface ver ratificado nuestro juicio por tan autorizado conducto. Sin embargo, resulta ahora que el Ministerio de Fomento ordena la venida de un ingeniero que examine si las obras se ajustan en un todo á lo acordado; y ante semejante disposicion nos ocurre preguntar: ¿para qué sirve la inspeccion del Gobierno, si es preciso que se mande un enviado extraordinario en averiguacion de la verdad? ¿Qué significa este pleonasmio ingenieril?—No lo entendemos.

SALADINO.

ECLIPSE DE LUNA DEL 5 DE DICIEMBRE.

En esta fecha próxima debe verificarse un eclipse de Luna, parcial, pero de magnitud considerable; porque representado por la *unidad* el diámetro lunar, la sombra que proyecta la Tierra llega á cubrir una parte de dicho diámetro igual á 0,973: de modo que á poco, el eclipse hubiera sido total.

Entre los diversos países donde es visible el principio del fenómeno no está comprendida la Península española; no sucede así en la terminacion, que ocurre hallándose la Luna sobre el horizonte.

Por esto damos hoy noticia de las horas á que tienen lugar las diversas fases del eclipse en las dos principales localidades de Asturias.

Supuestas las posiciones geográficas siguientes

	OVIEDO.	GIJON.
Latitud N.	43° 32' 0"	43° 32' 18"
Longitud al E. de San Fernando. . .	0 23 33	0 32 20,

hemos obtenido los resultados que, expresados en *tiempo medio* del lugar á que corresponden, á continuacion publicamos:

	OVIEDO.		GIJON.	
	H.	M.	H.	M.
Principio del eclipse . . .	3	4.4 t.	3	5.0 t.
Orto de la Luna (el centro del astro llega al horizonte).	4	22.7	4	22.2
Ocaso del Sol (el limbo superior desaparece bajo el horizonte	4	24.5	4	24.0
Fase máxima.	4	45.1	4	45.7
Fin del eclipse	6	25.8 n.	6	26.4 n.

Estas horas nos manifiestan que, saliendo la Luna eclipsada, no es posible observar el fenómeno por completo, y que la máxima fase sucede ya después de verificado el orto del astro. Una circunstancia notable ocurre, y es la de hallarse sobre el horizonte al propio tiempo la Luna eclipsada y el Sol: esto, que dura próximamente *tres minutos*, (pues ántes que todo el disco lunar aparezca á nuestra vista deja de ser visible el Sol) se debe á la refraccion de la atmósfera terrestre que, como es sabido, hace aparecer los dos astros en situacion más elevada de la que verdaderamente ocupan.

En Oviedo y Gijon, el valor de la amplitud de la Luna en el momento de su orto es, de 31° hácia el N., y la del Sol en su ocaso tiene un valor igual, pero en sentido de O. á S.

El lugar del limbo de la Luna en que se verifica el contacto último con la sombra terrestre está situado 13° á la derecha de la extremidad superior del diámetro vertical del disco lunar, en vision directa.

De las horas de los contactos con la penumbra no hacemos mencion por carecer de importancia.

FRANCISCO ROSADO.

San Fernando, Noviembre de 1881.