

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

Las vicisitudes por que han pasado estos ferro-carriles en construccion y el término que la ley ha tenido que poner á los concesionarios de los mismos, incautándose de las obras hechas y de las secciones en explotacion, despertaron un vivísimo interés, como era natural, no sólo en las provincias primeramente interesadas, sino en el país en general. El gobierno atendió este asunto con especial solicitud, y tan pronto como la ley de incautacion puso en sus manos los ferro-carriles del Noroeste, su primer cuidado fué nombrar un Consejo de administracion que continuase explotando las secciones terminadas y pusiera en vias de ejecucion las obras que hubieran de concluirse con arreglo á la ley de presupuestos.

La mision confiada al Consejo de incautacion era delicada. Tenía en primer término que desentrañar las complicaciones en que pudieran verse envueltas las contratas parciales de las obras iniciadas, las que era preciso estudiar detenidamente á fin de conocer su situacion del momento, y á partir de éste preparar los trabajos sucesivos. Al propio tiempo la explotacion y conservacion de las vias se resentía manifiestamente de la lucha que los concesionarios habian sostenido contra el imposible para ellos de continuar, atentos, á la ley, desarrollando las obras: y esta situacion angustiosa daba una fisonomia de triste pobreza á la explotacion que era anti-reglamentaria, y consiguientemente atentatoria á los intereses públicos. El Consejo de incautacion se hallaba en el caso de poner pronto remedio á todos estos extremos, y este Consejo publica ahora una Memoria en que quiere probar su actividad, pero que no sabemos si será bastante para calmar la ansiedad del público, sobrecitado al ver un año tras otro alargarse el plazo de la terminacion de los ferro-carriles del Noroeste.

La Memoria en punto á promesas de obras sucesivas nada deja que apetecer y es tan singular el deseo que muestra por enterar al público de los más simples detalles respecto á lo que se ha construir, que acompaña un perfil transversal de un terre-

no con el cual se patentizan dificultades que justifican aplazamientos inevitables. Mucho debemos prometernos de tan atento proceder del Consejo, y por lo tocante á propósitos de continuacion de obras, no debemos hacer otra cosa más que aplaudir su insistencia en organizar trabajos para conseguir aquel fin.

Sin embargo, en la Memoria de que nos ocupamos se echa de ver, á nuestro juicio, una omision que consideramos de suma importancia, porque siempre la tendrá, y muy especialmente tratándose de ferro-carriles, todo lo que se refiere á su parte meramente administrativa. Nada se dice respecto al particular. Ni una palabra; ni la más leve indicacion acerca de la situacion económica del camino en el momento de la incautacion, recaudacion conseguida, mejoras introducidas, coste de la explotacion y medidas adoptadas para ir mejorando los movimientos de transporte, de los que el público se queja con tanta insistencia, que no debe prescindirse de un examen que evidencie si las quejas son fundadas, remediándolas en tal caso con una energía que no debe enflaquecer un solo instante. Respetaríamos el silencio que guarda la Memoria no entrando en consideracion alguna administrativa, sino tuviéramos por oportuno el momento actual para procurar esclarecer todo lo que á este punto se refiere; de modo que á trueque de incurrir quizá en alguna indiscrecion, de la que quisiéramos vernos muy apartados, hemos de permitirnos algunas reflexiones generales que no dudamos estarán perfectamente apreciadas ya por el consejo de incautacion.

La complicada estructura administrativa que exige la explotacion y conservacion de los ferro-carriles y las especiales condiciones personales que han de concurrir en los empleados, particularmente del movimiento á quienes se piden diariamente actos de verdadera abnegacion, han puesto en peligro en muchas ocasiones la existencia de algunas líneas, por ser onerosos sus gastos y nulas las utilidades para el capital invertido, si una prudente y bien estudiada economía no procuraba vencer estas dificultades. Por no haberlas superado se han puesto en liquidacion con harta frecuencia compañías explotadoras, con grave daño de las comarcas que las líneas

recorrian; y estos hechos repetidos, cuyas consecuencias no podían pasar desapercibidas para los gobiernos, dieron motivo á plantear con decision y sériamente el problema de si era conveniente para los Estados hacerse dueños y explotar por su cuenta ciertas líneas férreas.

Siendo axiomático que de todas las invenciones aquellas que acortan las distancias son las que más desarrollan los intereses materiales y producen mayores beneficios morales é intelectuales para los pueblos; dado que los gobiernos hacen suya la explotacion de los Correos y Telégrafos, aún no produciendo renta, se ha creído que la misma causa abona la necesidad de que exploten también ciertos ferro-carriles, que encerrando singularísima trascendencia para los pueblos, no deben caer en las veleidades á que los puede entregar una empresa, que no poseyendo condiciones para administrar bien, reduce su gestion á una torpe granjería. Gran parte de las naciones de Europa tienen resuelta esta cuestion, y en muchas de ellas sus gobiernos han adquirido líneas de ferro-carriles que explotan con aplauso de las comarcas que atraviesan, dando á la vez un ejemplo de economía y seguridades en la manipulacion. Para que esto pueda considerarse como una realidad, no es preciso hacer grandes esfuerzos. Basta tener en cuenta el no escaso personal de intervencion que los gobiernos colocan al lado de las compañías explotadoras, y el papel que ese mismo personal puede representar cuando el Estado administra directamente los ferro-carriles.

Ante estas consideraciones el Consejo de incautacion debió ser escrupuloso en sus detalles administrativos, porque al cabo su conducta tendrá que ser en lo sucesivo muy apreciada, por ser el primer caso que se ofrece de explotacion por el gobierno de una línea férrea. Y no sólo sentimos no ver consignados en la Memoria datos de esta índole por la influencia que pueden ejercer en la opinion cuando se trata de la suerte futura y definitiva de los ferro-carriles del Noroeste, sino que los apreciamos como del dominio público, siquiera para con ellos poder conocer si algunas quejas encaminadas á denunciar descuidos, son fundadas ó simples declamaciones sugeridas por falta de antecedentes.

Repetimos que la explotacion del trayecto de Pola de Lena á Gijon se hacía de una manera anti-reglamentaria ántes de la incautacion, y no podemos asegurar, como quisiéramos, si el Consejo de incautacion

regularizó el servicio, facilitó el material de conservacion de que carecía la línea, aumentó el de traccion que tanto escaseaba y si terminó las obras en las estaciones que la concesion caducada había abandonado. Quejas respecto á estos extremos se oyen á todas horas: que debieran llevarse á cabo muchas obras iniciadas y preceptuadas para abrigo y comodidad del viajero, seguridad y buen acomodo de las mercancías, parece que es cierto, como también lo es que hay votada por las Córtes una suma para atenderlas y que á la vez es pingüe la recaudacion, especialmente en la seccion mencionada de Lena á Gijon.

Para desvanecer tales dudas y tranquilizar al público que se considera con derecho á enterarse de algo, es para lo que no debieron escasearse cuantos datos determinasen la situacion administrativa de las líneas, precisando con números el coste del personal con los servicios respectivos que presta, así como todos los demás gastos de entretenimiento. Colocando al lado de estas cifras las utilidades de la explotacion por secciones, se vendría en conocimiento de cuales producen rendimientos y cuales no, y si el Consejo de incautacion administra con regularidad y economía, ó si por el contrario necesita aceptar innovaciones que le permitan llenar lo que debe ser su dominante aspiracion: dar con su gestion una prueba solemne de que disponiendo del personal facultativo y administrativo para otros fines que no sean los de mera intervencion, se consigue más exactitud en el servicio y economía en los gastos generales de explotacion. A todo esto ocurrirá el Consejo y por plausible se tendría que publicase estos trabajos que sin duda tendrá hechos, y que no pueden perder un solo instante la importancia inmensa que encierran.

Tratándose de ferro-carriles, como de cualquiera otra grande industria, administrar bien suele ser una verdadera dificultad. Aunar elementos personales para conseguir aquel fin, no es tarea de un dia, lo reconocemos; pero por lo mismo exige una pertinaz insistencia que no permite el más insignificante descuido. Cuando se miran con indiferencia ciertos detalles de servicio en los ferro-carriles, se infiere siempre con tal proceder un notorio perjuicio á los intereses particulares: y si por desgracia la vigilancia no es heróica en ciertos y determinados casos, entónces la vehemente sospecha de irregularidad en el servicio perjudica lastimosamente el tráfico en general. Para un centro administrativo

de la competencia é importancia del Consejo de incautación de los ferro-carriles del Noroeste no pueden pasar desapercibidas estas indicaciones, prometiéndonos que adoptará respecto al propósito que encierran cuantos procederes sean necesarios para alejar del tráfico cualquier hecho que pueda sobresaltarle.

La Memoria que dió ocasion á estas líneas concluye prometiéndome que el Consejo de incautación administrará ordenada y económicamente las líneas del Noroeste.

Lo creemos y esperamos verlo demostrado.

LIGEROS APUNTES

ACERCA DE LA CONVENIENCIA DEL ESTABLECIMIENTO DE UN FERRO-CARRIL ECONÓMICO ENTRE OVIEDO Y CANGAS DE ONIS, QUE PUEDE SER EL PRINCIPIO DE LA LINEA A SANTANDER.

Algunos años hace que observando el movimiento de viajeros que recorren la parte oriental de la provincia, y las condiciones del suelo poco accidentado que media entre la capital y Cángas de Onis, vengo pensando en que sería de gran provecho al país el establecimiento de un ferro-carril económico cuya potencia de transporte fuese suficiente para llenar las necesidades actuales y futuras de esta parte de la provincia dentro de una prudente hipótesis de acrecentamiento de vida y de movimiento, tanto industrial como mercantil y agrícola, una vez que á pensar en la probabilidad de buen éxito concurren circunstancias que se hallan patentes á la vista de quien se detenga á reflexionar breves momentos en el asunto. Efectivamente: en esta montuosísima provincia, existe, sin embargo, un trayecto de dirección general rectilínea que sigue el curso de los ríos Nora y Piloña, en extensión de unos 70 kilómetros, sin encontrar en todo él accidentes topográficos que dificulten la construcción de un ferro-carril. La carretera que de Oviedo conduce á Las Arriendas así lo demuestra: es la más llana y ménos accidentada de la provincia, y pasa del valle del Nora al del Piloña sin que el viajero conozca donde se encuentra la divisoria de aguas de ambos ríos, circunstancia acaso única en el país, donde es lo general tener que dominar grandes alturas para ganar las divisorias de los ríos, que sólo pueden franquearse por medio de grandes túneles cuando de la construcción de ferro-carriles se trata. En el trayecto de que nos ocupamos, no son necesarios los túneles, las corrientes de agua que hay que salvar no son de gran

importancia, el relieve de las laderas se presta á un hermoso y económico trazado, tanto más económico, cuanto lo que se pretende es una vía férrea de un metro de ancho entre los bordes interiores de los carriles, cuya traza se ha de plegar íntimamente á las inflexiones del terreno, á lo cual favorece la posibilidad, ya demostrada prácticamente en multitud de vías construidas, del género de la que ideamos, del empleo de curvas hasta de 60 metros de radio y pendientes de 25 y 30 milésimas. Estas cifras, que consideramos como límites máximos, por mas que en algunas líneas se hayan excedido llegando al extremo de 40 metros de radio y pendientes de 40 y 45 milésimas, no llegarán á tener lugar por punto general en el trazado de Oviedo á Cángas de Onis. La mayor parte de él, áun cuando para alcanzar una gran economía, sea muy ondulado, se compondrá de curvas que excedan de 100 metros de radio, y de pendientes que no pasen de 20 milésimas. La feliz disposición del terreno así lo permite, y esto constituye una de las principales razones en que nos apoyamos para creer en la conveniencia económica de la construcción del ferro-carril de Oviedo á Cángas de Onis.

Fijando ahora la atención en las demás circunstancias de la zona de la provincia á que nos referimos, resalta en primer término una gran densidad de población, que no baja, según los datos que hemos tomado del censo, de 48 habitantes por kilómetro cuadrado, cifra muy superior á la de 31 en que se evalúa el término medio de la población de España para igual superficie. Este solo dato debe de llamar poderosamente la atención de todo espíritu observador. Allí donde la densidad de la población es grande, ya por circunstancias naturales, ó producidas por el trabajo humano, existen, sin excepcion, razones que abonan el establecimiento de las vías de comunicación, cuyo grado de perfección depende principalmente del movimiento de personas y cosas que haya que transportar. No siempre se ha meditado bien la oportunidad de construir las vías perfeccionadas, ó ferro-carriles, y en España tenemos que lamentar amargamente el poco tino con que se han llevado á cabo líneas generales de ferro-carriles de vía ancha, cuyo gasto de establecimiento ha pasado en ocasiones de un millón de reales por kilómetro, siendo la consecuencia de semejante impremeditación la ruina de los capitales empleados, y la aflictiva situación por que están pasando la mayor parte de las Compañías á pesar de las cuantiosas subvenciones que han recibido y están recibiendo del Estado, subvenciones que en último término viene á pagar el contribuyente, sin obtener por ello un beneficio proporcional al sacrificio hecho.

Esta triste experiencia, por dolorosa que sea, presta, no obstante, una gran utilidad. Y es que por todas partes viene excitando vivamente la atención de los gobiernos y de los hombres de ciencia, la idea de disminuir los enormes gastos de

establecimiento que exigen los ferro carriles, que por lo general no guardan relacion con el movimiento á que han dado lugar, viéndose desvanecidas muchas ilusiones que se han forjado los especuladores de ferro-carriles. Es importantísima, fuera de todo encarecimiento, la cuestion de la reduccion de los gastos de construccion de aquellas vías, por medio del estudio detenido de las de un órden secundario; vías que en muchas regiones están alcanzando grandes resultados económicos superando en algunos casos las hipótesis más favorables.

Convencido de estas grandes verdades, y continuando en el ligero exámen de la zona de esta provincia, en que con poco sacrificio relativo, estimo que sería conveniente el establecimiento de un ferro-carril económico, nadie puede poner en duda, si conoce el país, que entre Oviedo y Cángas de Onis existen multitud de pueblos y caseríos diseminados á lo largo del trayecto, que contribuirían á dar mucha vida al ferro-carril. Los concejos de Oviedo, Noreña, Siero, Nava, Piloña, Párres y Cángas de Onis, con una poblacion en junto de 102.745 almas para 70 y tantos kilómetros de longitud, darían un contingente respetable de viajeros á nuestro ferro-carril. Con esta línea entroncan, en el Berron el ferro-carril de Langreo y carretera carbonera. En la Pola de Siero el camino que conduce por la Collada, Faro y Baldornon al puerto de Gijon y el que conduce á Valdesoto; algo más adelante, en la Secada, la carretera de este punto á Villaviciosa, Colunga, y Lãstres: en Nava el camino que une este concejo con el de Biménes: á poca distancia de Nava la carretera que conduce á los Baños de Fuensanta: en el puente de Migoya la carretera de Villaviciosa que atraviesa el concejo de Cabránes: en el Infiesto el valle de la Marea: más adelante el camino á los Baños de Borines: en Las Arriendas la carretera á Rivadesella y Santander: en Cángas de Onis la que se dirige al puerto del Ponton, y las que conducen al renombrado Santuario de Covadonga y á los concejos de Cabrales y Peñamellera. Con esta simple enumeracion se vendrà en conocimiento de que tres cuartas partes de la zona oriental de la provincia comprendida entre el rio Nalon (á partir de Langreo hasta su origen) y el mar, tendrían que usar en más ó ménos extension del ferro-carril de Cángas de Onis en sus relaciones administrativas y comerciales con la capital de la provincia, punto adonde naturalmente, por su favorable situacion en el centro de aquélla y al lado del ferro-carril general á Castilla, vienen á afluir las principales vías de comunicacion.

En la zona que recorrería el ferro-carril y sus inmediaciones, se celebran con frecuencia multitud de ferias y mercados como lo acreditan los de Oviedo, Pola de Siero, Nava, Infiesto, Corao, Onis, Rivadesella y Nueva, y acude extraordinaria concurrencia á las solemnidades y fiestas religiosas características de este país, como son las de S. Mateo en Oviedo, la renombrada de la Virgen de Cova-

donga, la de la Cueva en el Infiesto, la del Remedio en Siero, la del Ecce-homo en Noreña y otra multitud de ellas que sería prolijo enumerar. Conocida la aficion de la gente de este país á las ferias, mercados y romerías, como así lo demuestra el movimiento que constantemente se observa por los caminos y el número de coches que circulan por la carretera de Oviedo á las Arriendas, es en nuestro sentir evidente que con la mayor facilidad y baratura que para los viajes proporcionaría el ferro-carril, se aumentaría notablemente de año en año el movimiento de viajeros, lo cual constituiría uno de los principales ingresos del camino. Como una prueba muy notable de lo que aumenta con la construccion de ferro-carriles dicho movimiento, citare nos lo ocurrido sobre el particular en el de Langreo á Gijon, que no reúne circunstancias tan favorables como las que se observan en la comarca que atravesaría el de Oviedo á Cángas de Onis. En el primer año de la explotacion, en 1853, circularon por la línea 1132 viajeros que han hecho un recorrido de 8972 kilòmetros. De año en año el aumento, en el de 1860 ascendieron los viajeros á la cifra de 22.892 con un recorrido de 559.195 kilómetros. Continuando sin cesar la progresion en los años sucesivos, llegó á su máximum en el de 1873 en que la circulacion fué de 84.671 viajeros con un recorrido de 1.771.701 kilómetros. Desde el año siguiente de 1874 en que se abrió á la explotacion la seccion del ferro-carril del Noroeste entre Pola de Lena y Gijon, ha disminuído, como era natural, el movimiento de viajeros por la línea de Langreo, porque el que se verificaba entre Gijon y Oviedo, y vice-versa, que recorría del ferro-carril de Langreo el trayecto entre aquella villa y la estacion de Noreña, se efectúa hoy por la línea directa del Noroeste, Aùn así y todo, la circulacion de personas por la de Langreo en estos últimos años excede de 50.000 al año. No necesitamos encarecer el sorprendente resultado que las cifras anteriormente estampadas acusan. Muy pocos ferro-carriles habrán alcanzado semejante éxito en el incremento de viajeros, pudiendo asegurar que esa progresion sólo puede obtenerse en países tan poblados como Asturias, y que reúnan condiciones análogas á su modo de ser. Bien quisiéramos ahora presentar los datos relativos al ferro-carril del Noroeste entre Lena y Gijon en lo relativo á los viajeros, para hacer más patente de este modo la verdad de que los ferro-carriles contribuyen poderosamente al mayor movimiento de personas; pero carecemos de ellos, y únicamente por algunas observaciones que hemos hecho durante estos últimos años, creemos que la circulacion de viajeros entre Oviedo y Gijon y vice-versa aumentó desde la apertura al público del ferro-carril del Noroeste en una relacion mayor que de uno á siete.

En el trayecto que media entre Oviedo y Cángas de Onis, hemos dicho que actualmente se observa un movimiento de viajeros que llama la atencion, lo cual tiene una explicacion muy natural por las

condiciones del país que ligeramente hemos dejado apuntadas. Debido á un trabajo sumamente curioso hecho con detenimiento por una persona que nos merece toda confianza, en el cual se estudió la circulación de viajeros entre los diferentes puntos del trayecto entre Oviedo y Cángas de Onis, sabemos que viajan anualmente los necesarios á producir un recorrido de 3.761.864 kilómetros, ó sean 52.984 viajeros á la longitud total de 71 kilómetros que próximamente tendrá el ferro-carril. Aún cuando abrigamos el convencimiento de que este dato peca mas bien de exiguo que de exagerado, creemos que á mucha gente le parecerá lo contrario, sintiendo por lo mismo no poder presentar una justificación oficial de aquella cifra.

En cuanto á las mercancías que trasportaría el ferro-carril de Oviedo á Cángas de Onis, depende del consumo y necesidades de la comarca que atraviesa y del precio que se exija por el transporte. Para calcular el tráfico probable no hay otro recurso que valerse de hipótesis fundadas en el mayor número de hechos observados, estableciendo comparaciones con lo que sucede en otros países, y deduciendo términos medios generales que podrán variar segun la influencia que el medio de locomoción empleado pueda por fin ejercer en la localidad. En el presente caso, no poseemos dato ninguno que podamos presentar con carácter de exactitud, pero presentaremos algunas consideraciones que puedan tal vez llevar al ánimo de las gentes el convencimiento de que la línea de Oviedo á Cángas de Onis tendrá, además de los viajeros, un movimiento no despreciable de mercancías.

Fijándonos primeramente en los productos del país que han de ser trasportados por el ferro-carril, se presentan como principales los ganados, la sidra y el carbon de piedra. En cuanto á ganados, se verifica por esta parte de la provincia una exportación que no baja al año de 6 á 8000 cabezas, y respecto de la sidra sabido es que solamente en la capital de provincia se consumen anualmente de 3 á 4000 pipas procedentes de los concejos que la línea atraviesa y de sus límites. A esta cantidad habrá que agregar la que se consume en las localidades productoras, siquiera sea muy pequeño el recorrido á que dará lugar, y la que se exporta para fuera de la provincia. El carbon de piedra que hoy yace inexplorado en los concejos de Siero, Bimenes y Piloña á cortas distancias de la línea de que nos ocupamos, ha de constituir, en nuestra opinión, un elemento de tráfico de alguna consideración, por mas que conceptuemos que no ha de tener gran aplicación á ciertas industrias, pero que la tendrá y muy grande al consumo doméstico, á la fabricación de cal para la agricultura, y á la de ladrillos y tejas. A los productos indicados podremos añadir el de la avellana que en cantidad importante se exporta para Inglaterra, y creemos que también han de contribuir al tráfico del ferro-carril muchas sustancias minerales de Cángas de Onis, Onis y Cabrales, los mármoles del Infiesto, y

en época no muy lejana los productos forestales de Ponga, donde radican los mejores bosques de roble y haya de la provincia. Al señalar todos estos elementos, y algunos más que pudiéramos citar, como productos que alimentarían en parte el ferro-carril de Oviedo á Cángas de Onis, no nos hacemos ilusiones en cuanto al resultado. Repetiremos que solamente los presentamos como una hipótesis probable, sin que nos atrevamos á determinar á priori, y sin estudios muy detenidos que no hemos hecho, la influencia definitiva que han de ejercer en el movimiento de la línea.

Considerando ahora los productos de otras provincias de que necesita la población de la parte oriental de Asturias, observaremos que bien sean importados por Gijón, Rivadesella, ó por el puerto de Pajáres, ó bien en su día por la carretera de las Arriendas á Sahagun, siempre tendrán que recorrer la línea de ferro-carril de que nos ocupamos. El consumo necesario de harina de trigo, vinos y aguardiente, aceite, garbanzos, sal, géneros coloniales y otros artículos, ya procedentes de la agricultura, ya de las industrias para una gran zona en que existe una población numerosa, segun ya hemos manifestado, no puede ménos de proporcionar al ferro-carril una buena parte del producto bruto que se obtenga.

¿Podremos atrevernos despues de lo que dicho queda á señalar como movimiento probable una cifra para el número de viajeros y otra para el de mercancías? Claro está que no poseyendo datos exactos ni aproximados del consumo de mercancías, no podemos responder de un modo afirmativo en cuanto á éstas; pero para nuestros cálculos supondremos que su importancia será por lo ménos dos veces mayor que la que arroja la estadística del ferro-carril de Langreo, descontando el carbon de piedra, coke, cisco, y aglomerados, así como el mineral de hierro, y el hierro en barras y labrado que constituyen la especialidad del tráfico á que se halla destinada dicha línea. En el quinquenio de 1871 á 1875 se trasportaron por este ferro-carril, término medio en cada año, 250.982 toneladas métricas de mercancías de todas clases, correspondiendo de ellas á las indicadas más arriba y á otros minerales y metales y tierras para usos industriales 227.634 quedando un residuo de 23.348 toneladas al año para los artículos siguientes: aceite, cebada y otros cereales ó harinas de los mismos; harina de trigo, de maíz y de centeno; frutas verdes, secas y en conserva; pescados frescos, salados y en conserva, trigo, maíz y centeno; vino; ladrillo, teja, piedra de construcción, cal, yeso etc. maderas de construcción y de carpintería; varios frutos, productos y materiales de agricultura, de la ganadería y de la industria. Una parte, que no podemos apreciar, de estas 23.348 toneladas, recorrió tan sólo la distancia de 21 kilómetros que median entre las estaciones de Gijón y Noreña para ser despues trasportadas por la carretera bien hacia la capital de la provincia, bien hacia la Pola de Siero,

Nava é Infiesto, y en cualquiera de estos casos, si el ferro-carril de Oviedo á Cángas de Onis existiese, por él hubiera circulado esa parte que no podemos determinar. No creemos pues pecar de exageracion, vistos los resultados del ferro-carril de Langreo, y teniendo en cuenta la zona que recorre y la á que lleva su influencia, si suponemos que en el ferro-carril de Oviedo á Cángas de Onis se producirá un movimiento anual de 46.000 toneladas de mercancías que recorrerán una distancia media de 40 kilómetros, ó bien 26.000 toneladas á la distancia total de los 71 kilómetros que tendrá la vía.

El número de viajeros que circularán á toda la longitud del ferro-carril, despues de los datos que hemos presentado y consideraciones que sobre el particular hicimos, no creemos pueda ser inferior á 80.000 desde los primeros años de la explotacion del camino; y en cuanto á cabezas de ganado tomaremos la cifra de 6000 cabezas que recorrerán un término medio de 40-kilómetros, ó sean próximamente 3400 á toda la longitud de la vía.

Determinado por las hipótesis y razonamientos que hemos hecho el tráfico probable de la línea, veremos qué número de trenes serán necesarios por año, en el supuesto de que la velocidad de los trenes de viajeros no pase de 25 kilómetros por hora, y de 20 los de mercancías y mixtos. Ochenta mil viajeros al año representan 250 por dia próximamente que dividiremos en dos trenes, uno de ida y otro de vuelta; correspondiendo á cada tren 125 viajeros que pueden ir cómodamente en 6 carruajes de 20 á 25 plazas. De las 46.000 toneladas de mercancías y 3400 cabezas de ganado, corresponden por dia 128 de las primeras y 10 de las segundas, que pueden conducirse con toda holgura en dos trenes, uno de ida y otro de vuelta. Los wagones de mercancías tendrán capacidad y resistencia para seis toneladas, de modo que no será necesario llevar en cada tren arriba de once de aquéllos y uno para ganados. Resulta por lo tanto que el número de trenes por año sería de 1460.

Cualquiera persona comprenderá que este cálculo de trenes se ha hecho para demostrar la posibilidad de trasportar cómodamente por el ferro-carril las mercancías y viajeros calculados suponiendo unas y otros á toda la longitud de la vía, mas en la práctica sucederá que la combinacion de los trenes, su clase, número y recorrido variará de aquel supuesto segun lo aconsejen las necesidades; pero siempre podremos asegurar que el ferro-carril, tal como le ideamos, será susceptible de una potencia de trasporte mucho mayor que la necesaria para el tráfico probable que hemos supuesto, lo cual conviene que así sea para subvenir á las exigencias futuras del movimiento de la línea.

Al determinar ahora el gasto de establecimiento del ferro-carril, deberemos de insistir en las ideas que al principio de este escrito dejamos apuntadas. La economía en los gastos de construccion debe de llevarse hasta el último límite, no construyendo más obras que las puramente indispensables, y estu-

diando con el mayor detenimiento los medios más baratos compatibles con la mayor seguridad de las obras. Las de explanacion deben tener solamente el ancho preciso para el establecimiento de la via y paso de los trenes en las trincheras, y deben plérgarse lo más posible á las ondulaciones del terreno dentro de límites prudentes en que no se disminuya demasiado el radio de las curvas, y procurando que el trazado vertical sea el mejor dentro de un juego de pendientes que no excedan de 20 milésimas. Las obras de fábrica deberán construirse muy sólidas, pero huyendo de todo lujo en la labra de los materiales y hasta de la belleza que no sea compatible con la economía. Las estaciones cocheras y almacenes deben de ser edificios sencillísimos, y como el servicio del ferro-carril ha de hacerse de dia bastará construir simples garitas para los guardas de la vía, que, en un país tan poblado como Asturias, en la zona que recorrerá el ferro-carril, podrán residir por punto general en las casas más próximas al camino. Teniendo pues en cuenta estos principios de economía, pasamos á formular un avance de lo que podrá costar el establecimiento del ferro-carril, incluyendo el material móvil que nos parece necesario en los primeros años de la explotacion.

PESETAS.

PRESUPUESTO.

EXPROPIACION DE TERRENOS.

Dando un término medio de 7 metros de ancho al espacio que ocuparán las explanaciones, comprendiendo el terreno necesario para estaciones y apartaderos se necesitarán:

497.000 metros cuadrados á 0,50 pesetas término medio. 248.500

EXPLANACION.

Dando á la plataforma del camino un ancho medio de 3 m. 80 y suponiendo un movimiento de tierras de 14 metros cúbicos por metro lineal, considerando que en la zona del camino la relacion de la roca dura á las tierras sea de 1 á 4, tendremos:

994000 metros cúbicos de desmonte y terraplen á 1 peseta 994,000

OBRAS DE FÁBRICA.

4 puentes de 2 m. 50 de ancho, de tramo metálico para los rios Nora, Piloña y Sella.	200.000	} 260.000
15 pontones y alcantarillas á 1000 pesetas.	15.000	
200 tajeas y caños á 60 pesetas.	10.000	
20 pasos superiores é inferiores á 700 pesetas	14.000	
3000 m. cúb. de muros de sostenimiento á 7 pesetas.	21.000	

Suma y sigue. 1.502.500

Suma anterior.	1.502.500	
ESTACIONES.		
Estaciones, almacenes y cocheras en Oviedo, Pola de Siero, Infesto y Cángas de Onis.	100.000	} 150.000
10 Apeaderos en diversos puntos.	50.000	
CASILLAS DE GUARDA Y GARITAS.		
30 garitas á 40 pesetas.	1.200	} 13.600
8 casillas de guarda en los sitios donde no haya casas en situacion apropiado, á 1500 pesetas.	12.400	
MATERIAL FIJO.		
Los carriles se suponen de acero Bessemer y peso de 18 kilogramos por metro lineal.		
2664 toneladas de carriles, comprendiendo la longitud de apartaderos, vias en las Estaciones, á 175 pesetas.	466.200	} 831.950
250 id. de hierro para eclisas, pasadores, tuercas y grapas, á 175 pesetas.	43.750	
100.000 traviesas de roble á 2 pesetas.	200.000	
24.000 m. cúb. de balasto á 2 pesetas.	48.000	
Mano de obra de asiento de via á peseta el m. lineal.	74.000	
MATERIAL DE ESTACIONES.		
Cambios de via, básculas, gruas hidráulicas, depósitos de agua, placas giratorias.	200.000	
PASOS DE NIVEL.		
180 pasos de nivel á 50 pesetas.	9.000	
MATERIAL MÓVIL.		
4 locomotoras de 5 toneladas.	120.000	} 337.000
20 coches mixtos á 4000 pesetas.	80.000	
6 furgones á 2000.	12.000	
10 wagones cubiertos á 2000.	20.000	
50 id. descubiertos á 1500.	75.000	
Material de repuesto.	30.000	
ACCESORIOS GENERALES.		
Señales, faroles, postes indicadores, relojes y moviliario y valla para la línea y estaciones.	50.000	
TELÉGRAFO ELÉCTRICO.		
Aparatos para cuatro estaciones.	3.000	} 24.000
71 kilómetros de telégrafo de dos hilos.	21.300	
Suma y sigue.	3.118.050	

Suma anterior.	3.118.050
Derechos de aduana, del material que se importará del extranjero.	300.000
	<u>3.418.050</u>
Gastos imprevistos.	150.000
Dirección y administración durante la construcción del camino.	100.000
	<u>3.668.050</u>
Total.	<u>3.668.050</u>

Cuya cifra repartida entre los 71 kilómetros que tendrá el ferro-carril, da para cada uno, de todo gasto, 51.662 pesetas.

Vamos ahora á qué cifra ascenderá el producto bruto de la explotación de la línea fijando para ello las tarifas siguientes:

Viajeros de 1. ^a clase, por persona y kilómetro.	0'12 de peseta.
Id. de 2. ^a	0'08 id.
Id. de 3. ^a	0'05 id.
Ganado vacuno: por cabeza y kilómetro.	0'07 id.
Mercancías, término medio por tonelada y kilómetro.	0'12 id.

PRODUCTO DE VIAJEROS.

	<u>PESETAS.</u>
9000 viajeros de 1. ^a clase á 8'52 pesetas para los 71 kilómetros.	76.680
18.000 " de 2. ^a id. á 5'68 id. id.	102.240
53.000 " de 3. ^a id. á 3'55 id. id.	188.150

PRODUCTO DE GANADOS.

3.400 cabezas á 4'97 pesetas.	16.898
---------------------------------------	--------

PRODUCTO DE MERCANCIAS.

26.000 toneladas á 8'52 pesetas	<u>221.520</u>
Total.	<u>605.488</u>

Cuyo resultado da para producto bruto por kilómetro 8.528 pesetas.

Para juzgar de la importancia de esta cifra, y que pueda apreciarse si hemos sido muy exagerados en nuestros cálculos, diremos que el producto kilométrico de los ferro-carriles de vía ancha en España ha pasado por término medio en algunos años de 20.000 pesetas por kilómetro. Si ahora se reflexiona que en muchas de esas líneas el costo kilométrico de establecimiento ha pasado de 250.000 pesetas, mientras que el que fijamos para la línea de Oviedo á Cángas de Onis es tan sólo de 51.662 se comprenderá perfectamente, (si además se tienen en cuenta varias de las reflexiones que hemos apuntado respecto al movimiento de esta provincia) que mas bien hemos pecado por defecto que por exceso en nuestros cálculos.

Réstanos ahora deducir las utilidades que al capital para la instalacion de la línea proporcionará el producto del tráfico que hemos señalado como probable. Para ello no habrá mas que deducir de aquél el tanto por ciento correspondiente á los gastos de explotacion, entretenimiento y conservacion de la via. El tipo que representa este gasto es muy variable, pues depende de multitud de circunstancias que no creemos del caso detallar minuciosamente en este momento. Mientras que en unos ferro-carriles aquel tipo llega al 60 y más por ciento del producto bruto, en otros baja bastante de esta cifra, pudiendo asegurarse que tanto menor será cuanto más perfecta y sólida sea la construccion del ferro-carril, y siempre que el material móvil empleado reúna las mejores condiciones posibles para el objeto á que está destinado, y se haga la explotacion con la mayor economía, teniendo pocos y buenos empleados y evitando el pago de grandes sueldos á ciertos agentes que suelen intervenir en la administracion de los ferro-carriles, y cuyos servicios no están en relacion con los haberes que disfrutan. Siempre que se monte una administracion muy económica, y haya mucho celo é inteligencia suficiente por parte de los empleados y más agentes del servicio, no debe exceder el gasto de explotacion, entretenimiento y conservacion de la via del 50 por 100 del producto bruto. Las condiciones técnicas del ferro-carril que ideamos, las circunstancias favorables del terreno en que se ha de instalar, y el escaso movimiento de trenes que le asignamos, motivos son para creer que no ha de pasar de este tipo el gasto en cuestion. Siendo esto así, como no lo dudamos, el beneficio líquido que se obtendrá será de 302.744 pesetas, que con relacion al gasto total de establecimiento de la línea, que suponemos de 3.668.050 pesetas representa un interés de 8,25 por 100 al año.

Este interes puede ser un aliciente bastante á interesar los capitales en la construccion del ferro-carril, máxime si se tiene presente que el tráfico probable que le asignamos es el que tendrá en los primeros años de la explotacion, siendo seguro, por lo que la experiencia tiene demostrado en todos los ferro carriles (y de ello tenemos pruebas evidentes en esta provincia) y por las circunstancias de la zona que recorrerá el que proponemos á nuestros paisanos, que aquel interés crecerá anualmente hasta un máximum que no nos atrevemos á fijar.

No nan de faltar personas que si leen estos renglones nos tilden de visionarios y hagan poco caso de nuestros cálculos. Esto ya lo sabemos, pero no será motivo para que sus apreciaciones nos hagan variar de opinion. Los hemos escrito con el mayor convencimiento de que han de producir escasísimo fruto. Pero ¿no han de servir siquiera para llamar un poco la atencion pública hacia el pensamiento que tan ligeramente hemos desarrollado, y conseguir que cuando ménos se estudie muy detenidamente este problema por persona competente, to-

mándose el tiempo necesario para hacer un trabajo concienzudo y esmerado con datos exactos tanto relativamente al costo y entidad de las obras como al movimiento existente hoy de viajeros y mercancías? ¿No servirán nuestras apreciaciones para dar un poco de luz acerca de las grandes ventajas que en Asturias reportarán las vías económicas de ferro-carril, siquiera fuesen aún más sencillas que la que proponemos? Para el que estos apuntes escribe, está fuera de duda que la línea de Oviedo á Càngas de Onis, con un ancho de vía de ochenta centímetros á un metro, que en su dia se bifurease desde las Arriondas en direccion de Santander, es de inmensa utilidad para la provincia, y dará un buen interés al capital empleado. Estas líneas económicas de 30 á 50.000 pesetas por kilómetro, son las que, en nuestro sentir, están llamadas á extenderse por algunos valles asturianos, sustituyendo muy ventajosamente á las difíciles y costosas carreteras que los pueblos reclaman y á muchas de las que se hallan construídas, cuya conservacion, si se ha de hacer bien, exige sacrificios considerables allí donde hay muchos elementos de tráfico, sin que baste su establecimiento á llenar las necesidades de varias zonas de la provincia de un modo cumplido y regular, y recargando notablemente, por el precio del transporte, el costo de las mercancías.

Si nuestra Corporacion provincial se determinase á hacer un ensayo de ferro-carril de vía estrecha como el que proponemos, entre Oviedo y Pola de Siero, abrigamos el convencimiento de que su resultado habría de animarla á proseguir las obras en direccion del Oriente de la provincia. Preferible sería acaso que el interes particular acometiese la empresa de llevar á la práctica la idea del ferro-carril de Oviedo á Càngas de Onis; mas el poco espíritu de asociacion para empresas industriales que hay en la provincia, y la indiferencia con que se mira por la generalidad de las gentes cualquier pensamiento provechoso, nos hace temer que nuestro ligero esfuerzo al escribir estas líneas se pierda en el vacío.

L. J. PALACIO.

Oviedo 30 de Abril de 1879.

REFLEXIONES SOBRE

LA CUESTION DE SUBSISTENCIAS EN ASTURIAS.

Cada día se hace más crítica la situación de nuestros labradores.

Después de ocho meses de lluvias copiosas y continuas, que ha impedido terminar las labores de recolección en el último otoño y emprender las operaciones de siembra, sólo posible en una escala muy reducida, los ganados han permanecido en sus establos sin poder utilizar los pastos naturales, que tan pródigamente rinden nuestros campos. Este conjunto de circunstancias ha ocasionado, primero: que faltando al labrador uno de los medios más necesarios á la alimentación de sus reses, se ha visto precisado á alimentarlas, en gran parte, con los cereales destinados á la subsistencia de su familia; segundo: que no pudiendo dedicar sus ganados (como de ordinario se hace) á las faenas industriales, con cuyos productos atendían á gran número de las necesidades que diariamente demanda la vida, ha obligado á nuestros labradores á desprenderse de sus ahorros, el que los hubiese, y el que nó, á vender parte de sus ganados ó de su cosecha. Examinados estos antecedentes, fácil es comprender que su situación ha de ser ántes de breves días asaz precaria.

Además de las causas expuestas, bastantes para llevar la miseria y el desconsuelo á cualquiera comarca, hay otras que han de agravar más y más tan crítico estado. Estamos á primeros de Mayo y apenas la lluvia cesa. Los terrenos laborables están aun de *rastrojo* sin haberlos podido arar. Los abonos permanecen en sus depósitos, siendo imposible distribuirlos en los puntos convenientes para la bonificación de los terrenos, ántes de practicar la siembra, cuando ésta debiera haberse hecho ya en la mayor parte de nuestra provincia. Las plantas leguminosas, que constituyen una gran industria y son un excelente medio para atender en gran parte á las necesidades que demanda la subsistencia social, no han sufrido su trasplanto. La patata y otras cuantas familias tuberculosas que tan grandes recursos ofrecen á la alimentación del obrero, también están sin sembrar. El trigo y la escanda en los pocos terrenos que se ha sembrado, nacen raquíticos y con caracteres de una mísera vegetación. Es segurísimo que en Asturias no se recolectará en el presente año, ni la décima parte de cereales que se obtenían

en años de una regular cosecha. ¡Triste, tristísimo, es pues, el porvenir que se vislumbra para nuestros afanosos labriegos!

Desgraciadamente, no solo el mal se hará sentir en estos, sino que su perniciosa influencia ha de llegar muy directamente á las demás clases sociales. La agricultura, la industria y el comercio son las tres poderosas palancas que contribuyen al desenvolvimiento social, al sosten de los pueblos y al progreso humano. Sin discutir ahora cual de ellas es la más importante en España, ó si las tres influyen igualmente en el bienestar de los pueblos, conviene manifestar á nuestro propósito, que cualquiera cambio que experimente la una se hace sentir en las otras, y recíprocamente, así es que dadas las circunstancias actuales, el estado precario por que principia á atravesar la agricultura en Asturias y en otras varias provincias de España, se principia á contagiar á la industria y al comercio, así como afecta á todas las clases de la sociedad. Por eso vemos actualmente que el comercio se resiente de que las demandas sean insignificantes; que los pagos se hagan con irregularidad; que la desconfianza cunda por todas partes y que las operaciones se hagan todas en medio de la mayor incertidumbre. La industria se lamenta de la depreciación de sus productos y de la falta de pedidos. La clase obrera la vemos sin ocupación, y sus hijos van implorando la pública caridad, por carencia de obras donde ocupar tanto brazo acostumbrado á ganar honradamente el alimento de su familia. Entre tanto el pan sube cerca de dos cuartos en libra; el maíz, la clase especial para la siembra, á 8 reales copin; la harina encareciendo de una manera imponente, y en muchos mercados no hay existencias; la carne, la clase más ínfima, cuesta á 28 cuartos libra y muestra tendencias al alza; las legumbres están á precios desconocidos y muchos días no se ven en el mercado.

¿No merece tan aflictiva situación llamar la atención de los municipios, de la Diputación provincial, de los grandes industriales, de los propietarios y hasta del mismo gobierno? El asunto es demasiado grave y ante tan excepcionales circunstancias se debe deponer toda rencilla personal y toda bandería política. Se hace preciso, aunque á la ligera, indicar: que el trigo extranjero está gravado por derechos de entrada con 10 rs. en fanega de 94 libras, lo que representa un 19 por 100 de su valor intrínseco; que esta medida afecta á todos los españoles y sólo favorece á unos cuantos produc-

tores castellanos en perjuicio de toda la nacion; que reducido el trabajo de las clases jornaleras, escasos los medios de alimentacion y encareciéndose cada vez más, se hace necesario escogitar el modo de aumentar el trabajo, de facilitar los agentes de subsistencia y de evitar que estos adquieran precios mayores. De no remediar estos males, habremos todos de sentir sus funestas consecuencias.

W. GUIASOLA Y LA ROSA.

Prof. de Agricultura y Vet. de primera clase.

MINERALOGÍA ASTURIANA.

(Continuacion.)

Fundándose en estos datos se admite la existencia de una inmensa cantidad de materia cósmica, que rodea á manera de inmensísimo círculo los espacios planetarios, quizás moviéndose con rapidez extraordinaria al rededor del sol; anillo que necesariamente ha de cortar el plano de la órbita de la tierra, como dos anillos muy prolongados enlazados, pero sin tocarse, y al llegar nuestro globo cerca de esos puntos y al encontrar en el espacio esas masas errantes, colocadas ya dentro de su esfera de atracción, forzosamente han de caer, atraídas, sobre la superficie de la tierra.

Partiendo de esta base se admiten tres clases de fenómenos, 1.º uno irregular que se verifica todas las noches en que aparecen las *estrellas fugaces* en el espacio en todas direcciones, 2.º otro regular y periódico que tiene lugar todos los años en la misma época y 3.º un fenómeno cuya aparicion no está determinada, pudiendo en ocasiones faltar (aereolitos). Desplegando esta magnífica hipótesis y en su apoyo, se deducen notables consideraciones y hechos astronómicos cuya exposicion no corresponde en manera alguna al objeto y límites de este trabajo, pero cuya lectura en las obras clásicas y en las *Revistas* y *Anuario científicos* recomendamos á nuestros lectores. Sólo diremos que existiendo una gran relacion entre la aparicion de la *lluvia de estrellas* y la caída de los *aereolitos*, que casi siempre acompaña á aquellos, es de creer que la materia de esas estrellas, cuando se inflama y se descompone ó fragmenta, es la que forma las piedras meteóricas. La forma que afectan ha de ser necesariamente la esférica ó mejor esferoidal, que naturalmente han de tomar los *Bóidos* cuando se funden ó reblandecen al penetrar

en la atmósfera terrestre á causa de su movimiento rotatorio, de la velocidad y del rozamiento (1), forma esferóide propia de los cuerpos fluidos ó pastosos, animados de una gran velocidad á causa de la fuerza centrífuga que es proporcional al cuadrado de la velocidad de rotacion, lo que no permite que al solidificarse adquiera por completo la forma regular ó cristalina por lo que toca á toda la masa, dado que faltan las condiciones de tiempo y reposo, pues que todo en ellos es rápido y violento.

HIERRO MAGNÉTICO.—(Magnes lapis de Plinio—Iman—Piedra de iman.—Oxido de hierro magnético).—La verdadera especie mineralógica, con todos sus caracteres bien determinados y de gran importancia científica, aparece cristalizada, aunque en reducidas proporciones, sobre la pizarra clorítica de Soto de Luiña (Cudillero). Preséntase en lo general en la provincia en pequeños cristales dodecaédricos romboidales, y más comun compacto, de color gris oscuro ó pardo, frágil y de polvo negro y con la propiedad característica de atraer las limaduras de hierro y obrar por atraccion ó repulsion sobre la aguja imantada.

Aparece el hierro magnético formando un filon en las inmediaciones de Salave, concejo de Castropol en una pizarra negra de la formacion granítica, así como en cortas cantidades y sin interés industrial, cerca de Sena, mezclado con los minerales de Galena y Blenda y más abundante en Campos, pueblo situado en la costa, entre Castropol y Navia; de esta *cantera* de piedra imán, como la llama el ya referido Conde de Toreno, dice que las embarcaciones que pasan por la costa se alteran á la vista de la cantera á cierta distancia; *lo que se hace muy verosímil por el atractivo de la aguja*. Tambien en Peña verde términos de Peórno, San Martin de Oscos, aparece mezclado con piritas arsenical y algo de Galena y, por fin, se ofrece mezclado con manganeso en términos de Cabrales.

Un fenómeno de hierro magnético por demas curioso se observa en el Pico de Ventana, cerro situado al Sud de Salas en el terreno Devoniano, que presenta los caracteres del hierro magnético, y sin embargo no se encuentra allí iman nin-

(1) El rozamiento es la causa de que el movimiento se atenúe y se pierda parte de la velocidad, cuya pérdida de movimiento origina asimismo la disminucion del rozamiento y la falta de este una menor temperatura; pues de no ser así, y el *Bóido* conservase la velocidad inicial al penetrar en la atmósfera, produciría por el roce con las capas de aire una temperatura capaz de volatilizar los metales más refractarios al calor.

guno, ántes bien está formado por una arenisca roja antigua. El Sr. Schulz opina que el hierro magnético debe hallarse debajo de la montaña y acaso asociado al Oro, pues que allí se encuentran tres acequias construidas por los antiguos, destinadas al lavado de los minerales del metal precioso que evidentemente explotaron allí y cerca de Ablaneda, como dejamos dicho, cuyo punto ocupa la porción oriental de Pico de Ventana, en cuya parte más profunda se halla una gran laguna (Pozo-cellérico).

FRANKLINITA.—(Óxido de hierro magnético con manganeso y Zinc) Mineral también magnético, de color pardo oscuro, muy sensible á la acción de la aguja imantada y que solo se ha encontrado hasta ahora en las minas de hierro de Olloniego (Oviedo).

HIERRO OLIGISTO.—(Sesquióxido de hierro.—Hierro brillante.) De color gris de acero brillante y á veces irisado, polvo pardo y acción, aunque débil, sobre la aguja imantada; aparece el *Hierro oligisto*, escamoso, casi puro en la caliza carbonera de Sama de Langreo, y compacto en Castropol y Villaviciosa.

VARIEDADES:

HIERRO MICACEO.—(Hierro oligisto escamoso).—Se ofrece bajo la forma de masas formadas por laminillas de hierro oligisto, muy brillantes, sin coherencia, pues se separan con solo frotar ligeramente con el dedo.

HIERRO ESPECULAR.—Esta variedad formada por láminas ó capas fuertemente unidas, que son verdaderos cristales exágonos ó tabulares muy delgados, se presenta de color gris de acero muy brillante en Castropol y más oscuro en Latores (Oviedo).

HIERRO HEMATITES.—(Piedra Hematites). Algunos consideran esta variedad como una especie. Preséntase en masas al exterior compactas y redondeadas, pero de una hermosa estructura fibrosa y radiada en el interior, cuyas fibras convergen hacia un punto donde adquieren más brillo: de color gris rojizo (Hematites roja) en Colunga y Siero, acompañando á veces en el primer punto á esta hematites el manganeso; ó rojo oscuro (Hematites parda) en el valle de la Foz concejo de Morcin y en la parroquia de Loreda, valle de Valdecuna. Es magnética por la acción del fuego. Excelente en Pelúgano de Aller, pero en puntos difíciles para la explotación.

ESPECIE:

LIMONITA.—(Hierro oxidado hidratado.—Hierro hidroxidado.—Hierro palustre.—

Hierro limoso).—Materia de aspecto de tierra ó piedra, color pardo oscuro pero de polvo amarillento: preséntase con diversidad de aspectos, constituyendo diferentes variedades de las cuales algunas se explotan con el nombre de *Ocres* (V. Arcillas). Aparece al S. de la Vega de Rivadeo, pueblo de Busdemouros; dentro de su masa se presenta la pirita cobrizo-ferruginosa, cuyos trozos, como dejamos indicado, encierran en su interior geodas de Malaquita.—Muros.—S. Estéban de Pravia, Cudillero.

VARIEDADES:

HIERRO HIDROXIDADO GEÓDICO.—(Etites.—Piedra de Aguila.—Hierro geódico).—En masas de poco volumen, de forma globulosa ú ovoidea, huecas, formadas en lo general de capas concéntricas y en cuyo interior se halla un núcleo suelto y movable y á veces sólo polvo de rojo vivo: el Gabinete de Historia Natural de Oviedo posee una hallada por nosotros en la montaña del Naranco. Fué usada esta piedra en la antigüedad como amuleto para ahuyentar á los ladrones y favorecer el parto; de aquí, según algunos, el nombre de *Piedra de Aguila*, pues se suponía que estas aves las llevaban á sus nidos para facilitar la puesta de los huevos.

HIERRO OOLÍTICO.—(Hierro hidroxidado en granos.—Hierro pisiforme).—Se presenta en granos de diverso tamaño, ya sueltos ya unidos por un cemento arcilloso. Este hierro contiene en Asturias alúmina procedente de la arcilla, óxidos de manganeso y alguna otra sustancia, por cuya razón no da hierro de buena calidad. Valle de la Foz, concejo de Morcin, Talledo, concejo de Lena.

HIERRO HIDROXIDADO PARDO UNDULADO.—

En las inmediaciones de Trubia en Miranda y en la parte occidental de la provincia, en S. Martín de Oscos, Viavelez, Fornaza y otros.

HIERRO HIDROXIDADO ROJO MAGNESIANO.—En Bayo, concejo de Grado, en Aller, Lena y Colunga.

ESPECIES:

MARCASITA.—(Pirita de hierro amarilla.—Hierro bi-sulfurado.—Pirita marcial.—Piedra de Arcabuz.—Eiscukies).—Mineral de color amarillo pálido de latón, pero de una gran brillantez metálica, duro hasta el punto de dar chispas con el eslabon, cuya propiedad se utilizó en lo antiguo en las primeras armas de fuego ó arcabuces. Cristaliza en cubos y en las formas deriva-

das de este sistema, hallándose en Asturias en magníficos octaedros, dodecaedros pentagonales irregulares é icosaedros (Muros, Castropol). En ocasiones la superficie toma un color pardo oscuro, casi negro, debido á la trasformacion del sulfuro en hidróxido de hierro, pero nada más que en la superficie, cuyo óxido no es pulverulento como acontece siempre á los de hierro, sino compacto y á manera de barniz que preserva el resto de la alteracion, conservando la forma regular ó cristalina: estas Piritas han recibido el nombre de *Epigénicas* y suelen contener oro (Pravia—Muros). También se presenta en cubos diminutos muy alterables al aire, constituyendo una verdadera Pirita vitriolizable.

ESPERKISA.—(Hierro bi-sulfurado.—Pirita de hierro blanca.—Pirita radiada).—Es la Pirita que se presenta de color amarillo blanquecino y polvo negro-verdoso, compacta y de superficie radiada, que se altera por la accion del aire húmedo, trasformándose en Sulfato de hierro. Ofrécese á veces recubierta de una eflorescencia blanquecina (caparrosa blanca), siendo por lo demas una verdadera Pirita.

PIRITA MAGNÉTICA.—(Hierro sulfurado.—Pirita hepática).—Con escaso lustre metálico y de color amarillo ó pardusco y ménos dura que la Pirita marcial, pues no da chispas con el eslabon. El nombre con que se la conoce indica la propiedad que posee esta especie de obrar, aunque debilmente, sobre la aguja imantada.—En la parroquia de Arancedo, concejo del Franco.

BALLESTEROSITA.—(Pirita estannífera).—Parece ser esta especie una Pirita de hierro, con una cantidad variable de Estaño. Hay quien cree, sin embargo, que no es una especie nueva, sino que debe referirse á la *Plumbostannita*. Preséntase compacta, de color amarillo de laton, brillante, tiñendo á manera de puntos metálicos y á veces en masa, los esquistos arcillosos de color verdoso y las pizarras, siendo en esta última roca donde con más frecuencia la hemos observado. Confúndese con facilidad con la Pirita de hierro, tanto más cuanto que se halla por regla general mezclada con este último mineral en los citados esquistos. Su forma cristalina es el cubo y su composicion química es azufre, hierro, estaño y zinc, y á veces antimonio y plomo. Esta sustancia considerada como especie nueva fué descubierta y dada á conocer por los Señores Schulz y Paillette, en las cercanías de Rivadeo y límites occidentales de Asturias y dedicada al Sr. Lopez Ballesteros, Ministro que fué de Hacienda, en justo

recuerdo por los beneficios que prestó á la Minería haciéndola renacer con su Decreto de 4 de Junio de 1825.

MISPIQUEL.—(Sulfo-arseniuro de hierro.—Pirita arsenical).—Sin importancia en el país y escaso. Le hemos hallado compacto, con brillo metálico oscuro, color gris, muy duro hasta el punto de dar chispas con el eslabon. Calentado en un tubo apropiado dá por sublimacion sulfuro de arsénico, y á la llama de una bujia humos espesos de ácido arsenioso. Se encuentra en el puerto de Pajares, en Mieres y Boal.

SIDEROSIS.—(Hierro carbonatado.—Hierro espático.—Mina blanca de hierro.—Cal carbonatada ferrífera).—Rara vez blanca y pura, pues siempre la acompañan porciones más ó ménos considerables de carbonato de cal y de manganeso y á veces carbonato de magnesia. Preséntase de aspecto litoideo con cierto brillo metálico y estructura laminar (Hierro espático), es muy arcilloso y arriñonado sobre una pizarra en Siero, Mieres, Trubia y Arnao y con los caracteres del Hierro espático en Castropol (Alto de Cruces) sirviendo como de ganga á veces á la Blenda, y cerca de la Vega de Rivadeo.

HIERRO OXIDADO EPIGÉNICO.—Es un hierro espático descompuesto, conocido en la provincia con el nombre de *Maron*. Yace enclavado en los esquistos de la Sierra de Abedules, legua y cuarto S. E. de la Vega de Rivadeo, en los que ha podido adquirir algo de alúmina, pues está formado por

Peróxido de hierro.	82,50
Alumina.	5,00
Agua é indicios de manganeso, cal y magnesia	12,50
	<hr/>
	100.00

MELANTERIA.—(Hierro hidro-sulfatado.—Vitriolo marcial).—Producto de la descomposicion de las Piritas.—Escaso,

PITTICITA.—(Hierro sub-sulfatado.—Ganomatita).—Mineral que con mezcla de otras sustancias se encuentra accidentalmente en Mieres.

SIDERITINA.—(Hierro arseniatado.—Pharmacosiderita.—Würfelerz de los alemanes).—Sustancia íntimamente unida á ciertos minerales de hierro de Lena, Aller y Oviedo y cuyo descubrimiento se debe al Sr. Paillette.

VIVIANITA.—(Hierro fosfatado.—Auglarita.—Chorlo azul).—Como la anterior sin importancia mineralógica, por no hallarse aislada, pero de interés en la metalúrgia del hierro, con cuyos minerales se halla

unida como la Sideritina y dada á conocer tambien por el Sr. Paillette.

CHAMOISITA. — (Hierro silicatado. — Gamucita. — Silicato de hierro). — Sustancia compacta ú volítica, color gris, algo verdoso. Los granos que comunican la estructura volítica al mineral de hierro de Castañedo del Monte Ayuntamiento de Santo Adriano, pueden considerarse formados por esta sustancia.

Tan variados, como las especies mineralógicas, son los terrenos donde yacen los minerales de Hierro; pudiendo decirse que ese metal aparece en todas las formaciones de la provincia (1) si bien variando mucho su importancia industrial y sus condiciones de yacimiento. Con efecto, el Hierro pertenece á todos los terrenos y por tanto á todas las épocas geológicas. Obsérvase así en Asturias lo que en todas las comarcas, que á los terrenos más antiguos corresponden los Carbonatos de Hierro y los Hierros espáticos, los cuales en los terrenos más modernos, aparecen como descompuestos ó al estado de óxidos asociados á otras sustancias.

No es abundante en la parte occidental de la provincia, pero se ofrece el *Hierro magnético* en la region *Siluriana* en Salabe, sobre la Costa á dos leguas E. N. E. de Rivadeo enclavado en una pizarra negra que forma parte de las rocas de un grupo granítico: tambien se halla en Campos, entre Castropol y Navia. En la misma formacion y en rocas esquistas y esteatíticas en el concejo de la Vega de Rivadeo, en Castropol y en términos de Meredo se presenta el Hierro espático, ya el normal, ya el descompuesto (Maron), siendo el criadero mas notable el de la Sierra de Avedules. La Pirita de hierro en Busdemouros á dos leguas S. de la Vega de Rivadeo en Muros y Pravia. Existe asimismo entre Lena y Fornaza, en el monte Carozo, en las crestas llamadas Penones y en la Meda al estado de Hierro hidroxidado muy compacto, con Arcilla y partículas de Mica, como en S. Martin de Oscos y Castropol. En la arenisca roja devoniana hállanse grandes masas de excelente Hierro granular, como en Castañedo (Sto. Adriano) y en la Caliza de montaña en Lena y en la peña llamada de la Tesa. En la misma caliza en Luarca y Avilés, hay grandes filones formados en su mayor parte por Oxido de hierro hidratado, con cantidades variables de Manganeseo. En la Sierra del Aramo hállanse masas de mena de Hierro hematites pardo manganesífero enclavadas en la caliza dolomítica con espato calizo cristalizado

(1) La abundancia del Hierro en la Tierra es tan considerable, que se calcula que él solo forma el 2 por 100 de la masa total del Globo.

(Mina Bizarrera) y en cantos rodados tambien hematítico pardo en la mina Venera del mismo concejo. Estos minerales han hecho un gran papel en los hierros convertidos en acero en la fábrica de Lena. En las mismas condiciones aparece en Colunga; y bajo la forma de una pudinga muy ferruginosa en Villaviciosa. Excelentes Hematites rojas ofrecen las montañas de Pelúgano de Aller, pero situados en puntos difíciles y lejanos de las vias de comunicacion. Bajo la forma de *Oxido rojo arcilloso* se presenta en el mismo Concejo, en su extremo oriental, y al Sud de Colunga; y como Carbonato de hierro arcilloso en nódulos en una pizarrilla de la misma Caliza, en Amieva. Existe asimismo en la referida caliza de montaña Hierro oxidado é hidroxidado en los alrededores de Caldas de Priorio, en Oviedo y en Peñaflores sobre el Nalon. Oxidos de hierro con la particularidad de venir acompañados de arsénico y fósforo se hallan en San Paulino de Loreda del concejo de Oviedo y en el mismo término, region de Olloniego, Hidrato de peróxido de hierro en bancos ó capas. Hierro oligisto escamoso casi puro en la caliza carbonera de Sama de Langreo, y Hierro oligisto compacto en Torcin de Villaviciosa. En idénticas condiciones de yacimiento aparece el Hierro oxidado é hidroxidado en Villaperi y San Miguel de Lillo y en toda la montaña del Naranco, en Corvera, Llanera y Gijon. Aunque de escasa importancia, tambien se encuentra el Hierro al estado de hidróxido en las masas arenosas del terreno cretáceo, como entre Piedra-muelle y Sográndio, en la carretera de Trubia á Grado, en la parte Sud de Oviedo, en lo alto del Caldero y en algunos otros puntos: no ménos que cerca de Arenas y Valdesoto (Pola de Siero) donde se han extraído magníficos trozos de Hierro oxidado puro, pero sin regularidad y constancia su presencia. Por último hácia el año de 1860 comenzaron á explotarse abundantes criaderos de Oxido de hierro silicioso en la arenisca del terreno devoniano en el Concejo de Carreño, principalmente cerca de Candás y en Pervera y Guimarán, los cuales se beneficiaban en los establecimientos metalúrgicos de Langreo.

GÈNERO: PLOMO.

Metal conocido en todos tiempos y dedicado por los antiguos á Saturno, dándole el nombre de este Dios del gentilismo. Los griegos le apellidaron *Molybdos* y los latinos *Plumbum nigrum* para distinguirlo del *Plumbum album* (Estaño).

ESPECIES:

GALENA COMUN.—(Plomo sulfurado.—Alcohol de alfareros).—Hállase cristalizada

en cubos, aunque más principalmente en sus variedades compacta, laminar y granujienta, con su color gris de plomo brillante característico. La riqueza de los minerales aislados es notable, aunque acompañados en lo general de la *Blenda*, pero la potencia y regularidad de los filones deja mucho que desear.

GALENA ARGENTÍFERA.--Esta variedad que bien pudiera considerarse como una especie, así por su composición como por sus caracteres, existe apoyada en una pizarra clorítica con Granates en Fornaza y Rio de Porcos, términos de Sena, Concejo de Navia: hállase también en Culiena al E. de Cangas de Tineo, en San Martín de Oscos, en Leres de Rivadesella y en Labra de Cángas.

JAMESONITA.--(Sulfuro doble de plomo y antimonio).--Aunque rara en el país, suele presentarse de color gris, muy metálico, compacta ó granujienta y de dureza igual á la de la Galena.

MÁXIMO FUERTES ACEVEDO.

SONETOS (1).

A ITALIA.

(De Filicaja.)

Italia, Italia, á quien prestó la suerte,
con el infausto don de la hermosura,
dote sin fin de duelo y desventura
que en tu faz melancólica se advierte:

Fueras ¡ay! ménos bella ó bien más fuerte
y así ménos amor y más pavora
infundieras á aquel que con ternura
amarte finge y te conduce á muerte.

Descender no verías los guerreros
desde el Alpe hasta el Po con sus bridones
á beber en corriente sanguinosa;

Ni cubierta de arneses extrangeros
en pro lidiaras tú de otras naciones,
siempre esclava, vencida ó victoriosa.

(Trad. en 1871).

(1) Debemos á un cariñoso amigo del Sr. Suarez Canton, cuya reciente pérdida fuimos los primeros en lamentar, las dos notables traducciones que hoy publicamos y alguna otra que también verá la luz por primera vez en esta REVISTA, á la cual aquel distinguido asturiano honró en vida con un trabajo inédito importante, que á la mayor brevedad conocerán nuestros lectores. Entónces insertaremos asimismo una noticia biográfica y un exacto retrato del Sr. Suarez Canton. (N. de la R.)

SONETO

COMPUESTO EN NOMBRE DE UN PADRE
QUE ACABABA DE PERDER UNA HIJA RECIEN CASADA
Y DIRIGIDO Á OTRO PADRE, CUYA HIJA ACABABA
DE TOMAR EL VELO.

(De Vittorelli.)

De dos hermosas púdicas doncellas
padres fuimos, felices algun día:
Dios, que tan puras ambas las veía,
en la flor de su edad dispuso de ellas.

No apagadas aún las luces bellas
de la antorcha nupcial, murió la mía;
hoy la tuya se encierra tras la fría
reja del cláustro, sorda á tus querellas.

Mas tú, al fin, á través de la celosa
puerta de la prision en que se esconde,
podrás oír su voz dulce y piadosa:

Yo corro desolado al mármol donde
la hija querida que perdí reposa,
llamo, y vuelvo á llamar... ¡y no responde!

Nicolás Suarez Canton.

(Trad. en 1869).

AL DOS DE MAYO DE 1808. (1)

Poesía en dialecto asturiano.

Los retueyos d' aquellos que 'n Pavía
d' estocinar franceses se fartaron,
y en 'a de San Quintín, (¡gloriosu día!)
cuanto estorbu ios fexo esfarraparon;
de los que 'n Roncesvalles, á porfia
cien mil flores de lis esguedeyaron,
¿sofrir pueden de Francia les cadenes
cuando sangre del Cid fierve 'n sos venes?

Cuidó Napoleon, cuya mollera
debió facer d' encargu 'l Poderosu,
(pos tanto 'l so saber y cencia yera
q' anque cortu de talla fó un colosu:)
cuidó digo q' España, gayaspera,
lu palmiára 'l mirallu vitoriosu,

(1) Muchas veces instamos á nuestro inspirado amigo Cuesta á que prosiga cultivando el género literario para el que tan especiales dotes reúne, y como nuestros ruegos] son inoficiosos muchas] veces, nos apresuramos á publicar con verdadero gusto cada nueva producción de su pluma, siempre espontánea y llena de expresión y gracia. Bien lo dicen estas preciosas octavas, que al ser leídas aplaudió el público con marcada insistencia y que sin duda nuestros lectores verán con singular satisfacción. (N. de la R.)

pero ¡ay mialma! á sos fuelgos y arrogancia
contestó la nacion, ¡muerra la Francia!!

—
¿Nunca viésteis pel suelu esparramáse
de prunos una goxa, q' emburriáos
los unos pe los utros, p' apañase
véñse cien rapazucos alloriáos?
Pos ansina la España vió cuayase
en un cierrá los güeyos, de soldáos
q' al triar de Padilla 'l noble suelu
refalfando disprecien tierra y cielu.

—
Más sele que 'l rociú so les flores
des que entama á llucir por el Oriente
sos guedeyes el sol, esos traidores
cayeron so la pátria de repente;
¡qué mucho, si 'l ejemplu sos mayores
dieron en ser gañinos á esta xente!
¿Non teneis á Montiel en 'a memoria?
Pos quien son los franxutes diz la Historia.

—
Los que amansar non pudo 'l africanu,
pos pagó 'n Covadonga la guantada
q' apurrió 'n Guadalete á un rey cristianu;
los que torres y almenes en Granada
esguilaron con fuelgu sobrehumanu
sin cuidar de la muerte non soñada,
¿trocarán en oveyes los cañones
del estrangeru, cuando son leones?

—
"¡Vivir sin libertá! ¡quién tal soñara?
¡esclavos y allendar! ¡morrer primero..!
pos el fiú á so padre dispreciara
y nunca pa reñir faltó 'l acero;
pe la espalda, de lláu, cara á cara,
en el llanu ó del monte 'no cimero
que non hévia cuartel... morrei matando;
van á vése San Luis y San Fernando."

—
Y ansina sói: el q' á la traidoría
como llobu famientu, anque cobarde,
arteru vieno á echar la zancaña
quixo al cabu fuxir... mas yera tarde;
levantóse la xente 'n montería
pa vengar á Daoiz y á Velarde,
y non hébo foceta nin gadaña
que sin güezca golviés á la cabaña.

—
Si el vieyu Carbayon falar pudiera
rellatara llorosu d' esta história
lo que baxo sos fueyes visto hobiera,
pa ensalzar de sos fíos la memoria;
pos si plasma Xerona, y la primera
Zaragoza se fái digna de gloria,
tamien Uviedo só la que con saña
ruxó ¡muera el francés y viva España!

TEODORO CUESTA.

Oviedo 2 de Mayo de 1879.

ECOS Y RUMORES.

Saludemos à Mayo y procuremos con esta medi-
da de cortesía captarnos los halagos primaverales,
que ahora ó nunca (es decir, ó el año que viene)
hemos de sentir. Abril sólo supo darnos pellizcos
y arañazos; peleó como una mujerzuela de plaza y
dejó que el cierzo le arrebatase de las sienas su
corona de flores y que las flores se ahogasen en
fango. ¿Quién se atreverá á contar en 1879 por
abriles los años de la hermosa niña que amanece
á la vida de las ilusiones y de las esperanzas?

Creo que acabo de hablar de flores y de muje-
res y me siento tentado á entusiasmarme.

Las flores son las mujeres de la *high-life* vege-
tal: son el color, el perfume, la coquetería, lo fugaz
y hasta lo espinoso.

Las flores son los ojos de las plantas: los hay
que pestañean y áun que se cierran al llegar las
horas oscuras destinadas al sueño. Hay noticias de
un helecho que llenó muchas hojas con sonetos "á
unos ojos amarillos".

Hé aquí lo que no podría hacer ninguno de
nuestros primeros poetas... à no ser que su
novia padeciera de ictericia.

En ciertas religiones figuran dioses que cuando
rien ó hablan dejan caer flores de sus lábios. En
ciertas literaturas, más humanas por lo visto, las
palabras de las mujeres trasfórmanse en flores y en
perlas. Hasta hay una zarzuela en que se dice

Donde imprime esa doncella
su linda huella,
brotó un círculo de flores
en derredor.

Los latinos consideraban la flor como símbolo
de fecundidad. Juno, después de haber tocado una
flor, concibe á Marte. En Venecia, para embrujar á
una joven, se la hace aspirar una flor: sólo así me
explico los pollos que llevan ese adorno en el ojal
de la levita. ¡Picarazos!

En la India, emblema las flores de la eterni-
dad, jamás se marchitan sobre la frente de los dio-
ses. En esta tierra las cosas pasan de distinto
modo y, como dice Teófilo Gautier, miéntras la
rosa vive una hora no más, el ciprés dura cien
años.

En algunas poblaciones de Italia las flores y el
amor son los mejores amigos del mundo, y el jóven
enamorado se insinúa colgando á la puerta de su
adorado tormento un perfumado ramo. *Appicare il
maio ad una porta* equivale á una declaracion en
toda forma. Algo parecido ocurre aquí las noches
de San Juan y de San Pedro.

La fiesta de las flores es cosa muy generalizada
en las naciones neo-latinas y germánicas.

Pasemos á los compromisarios.

* * *

Estos pasados dias advertíase en Oviedo anima-
cion algo parecida á la que en otros clásicos de

festejos suele haber, cuando en Oviedo se dan cita gentes de muchos pueblos de Asturias, donde, mal que pese á nuestro cielo casi siempre triste y oscuro, somos en general amigos de la alegría y del esparcimiento.

La causa del hecho era, según parece, la elección de Senadores por medio de los correspondientes compromisarios venidos de toda la provincia. En más de uno encontré amigos antiguos cuya mano estreché con afecto y sorpresa, sin que (conste) me ocurriera poner á su conciencia de compromisario el más leve obstáculo, ni imponer el más pequeño sacrificio á su libérrima voluntad.

Usando de esta, nos ha ofrecido ya ese reducido cuerpo electoral el resultado de su misión, que no dista mucho de lo que el ménos lince podía haber previsto después de retirado uno de los candidatos.

Hé aquí ahora la lista de los representantes de Asturias en el Senado y en el Congreso:

Senado: D. Lorenzo Nicolás Quintana (por la Universidad), Baron de Covadonga, D. Federico Guzman y D. Estanislao S. Inclan.

Congreso: Pidal (D. Alejandro), Camposagrado, Vereterra, Regueral, San Miguel, Vallin, Posada Herrera, Nava y Caveda, Toreno, del Hoyo, Jove y Hevia, Genzaiez Longoria, Ferrera, Pidal (don Luís.)

Dejo à Gregorio Lopez los comentarios.

* * *

Ya que nos hemos metido en elecciones, se hace preciso apuntar que las municipales, próximas á celebrarse, prometen ser más movidas y empeñadas en esta capital, à causa de salir del retraimiento ántes acordado los elementos democráticos.

Los concejales que toca elegir son tantos como los artículos de la fé.

Los artículos de la esperanza, que siempre fueron innumerables, se los reparten por igual los contendientes.

Y candidatos hay que, à mi juicio, no los salva ni la caridad.

Todo el mundo prepara los *talones*, y los que saben de mitologías se acuerdan de Aquiles.

Insistiendo yò en mi antigua mania, vuelvo à repetir en más concreta forma mi pregunta:—¿Por qué las mujeres no habian de tener voz y voto en estas cuestiones de ayuntamientos?

* * *

Hija y madre, Un inglés y un vizcaino, En el Pilar y en la Cruz, Un banquero, Don Juan Tenorio, La jota aragonesa, Levantar muertos, Más vale maña que fuerza y La aldea de San Lorenzo.

Ahi tienen Vds. el título de las producciones representadas en la decena que acaba de trascurrir, resultando de esta enumeración que lo conocido y lo mediano entró por más que lo notable y lo nue-

vo. Así y todo, dias hubo de completo lleno, y no faltaron ocasiones de aplaudir á los artistas que dirige el que tan de veras lo es Sr. Cepillo.

La temporada va de tal suerte trascurriendo, y yo me prometo que ántes que se concluya, hemos de tener el gusto de ver en escena otras obras de Garcia Gutierrez, de Tamayo, de Ayala, de Echeagaray, de Nuñez de Arce etc.. que permiten buen reparto en la compañía que tanto procura complacer al público.

Don Juan Tenorio estuvo en su punto: cualquiera diria que, por lo fria, la noche de su representación era la del 2 de Noviembre. El famoso drama del gran poeta Zorrilla, todavia, después de tantos años, ejerce en la opinion visible influjo que no es difícil explicarse. *La jota aragonesa* fué tambien obra reclamada por la oportunidad: tratábase de conmemorar el célebre Dos de Mayo de 1808, y acierto hubo en elegirla entre tantas cosas mucho peores que ha podido engendrar la musa pseudo-patriótica. En la empresa de celebrar la nacional fiesta colaboraron varios poetas, amigos míos algunos, cuyas composiciones fueron leídas en el palco escénico y aplaudidas por el público. La muestra de este número extraordinario de tal función tiénenla los lectores de la REVISTA en las columnas que anteceden, y sólo me creo en el caso de añadir que el Sr. Carsí, encargado durante el drama del papel de andaluz, convirtiése al declamar como no podía esperarse los versos celebrados de Teodoro Cuesta, en un astur de pura raza. El distinguido actor Sr. Montenegro, tuvo delicado acierto en tributar un recuerdo cariñoso á Asturias en las sonoras décimas de que fué autor y lector.

El regreso de Filadelfia fué la novedad en punto á bailes, y acredita por sus caprichosas combinaciones y graciosos episodios, la invención del señor Estrella. En este punto sé que se prepara al público de Oviedo una verdadera sorpresa, y algo de ello indican ya los prospectos al anunciar los ensayos de la música de un baile que se intitula *Salacia, la hija del mar*. Este espectáculo ha de ofrecer completa novedad aquí, y me anticipo á asegurar que el amigo Cepillo no perderá los importantes gastos que le ocasiona el *atrezzo* magnífico que el baile exige. En Zaragoza obtuvo recientemente ochenta y tantas representaciones, y más de veinte en Valladolid durante la pasada cuaresma.

* * *

El pueblo de Gijon ha ofrecido una prueba de humanidad abriendo una suscripción en favor de las familias de los infelices pescadores que últimamente perecieron en nuestra peligrosa costa, y el gobierno, tambien ha contribuido por su parte á hacer ménos sensibles las consecuencias de tan doloroso accidente.

¡Vaya una primavera lucida por mar y por tierra!
¡Ojalá se pierda la casta!

SALADINO.