

Las reclamaciones y correspondencia se dirigen al Director del Porvenir Avilés, francas de porte, sin cuyo requisito no se reciben.

EL PORVENIR AVILÉS,

SEMANARIO

DE INTERESES MATERIALES, LITERARIO E INDUSTRIAL.

Sale los Domingos por la mañana.

Pueden hacerse suscripciones de fuera de la Provincia por libranzas sobre Correos ó sellos de franqueo.

Se suscribe en la imprenta de este periódico à 12 reales el trimestre para la Capital y 15 fuera, franco el porte.—Los números sueltos se venden à 10 cuartos.—Se admiten anuncios y comunicados à 4 mrs. linea y 2 para los Sres. suscritores, los cuales tienen el derecho de hacer publicar gratis una vez al mes, un anuncio que no exceda de 12 líneas de impresion.—Los Ayuntamientos de la provincia, suscritores, tendrán derecho à la insercion gratuita de los anuncios, que remitan sobre asuntos de su propio interés.

Avila 26 de marzo de 1853.

INTERESES MATERIALES.

Son tantos los puntos de marcado interés, que tienen derecho à fijar nuestra consideracion, que, para hacer compatible nuestro deber, con las reducidas proporciones de nuestro periódico, no deja de ocuparnos largos ratos la comparacion de la urgencia y de la importancia que entre sí puedan ofrecer, los que parezca disputarse la preferencia.

Entre ellos descuella uno como un gigante, y bien quisieramos consagrarle à todas horas nuestros limitados recursos; pero no es esto tan fácil, como pueden comprender nuestros lectores; y pueden estar seguros, que donde quiera que hallemos un motivo para traerle à nuestras columnas, le asiremos con toda la presteza que está en nuestro deseo.—Las mejoras de nuestra Capital tienen, como hemos dicho repetidamente, una conexion muy íntima con aquel mismo negocio; y por eso nos fijan tan á menudo. Al par de estos dos temas obligados, digámoslo así, hay otro de muy análoga naturaleza; y que la provincia toda reconoce como una necesidad de primer orden, y es la de comunicaciones de que

tan pobre se encuentra. Ya hemos apuntado algunas ligeras indicaciones sobre este punto; y tenemos suma satisfaccion en saber, por diversos conductos, que han sido recibidas con aplauso de nuestros compatriotas; y nos lisongea à la vez la confianza de que, las autoridades las aceptarán en la parte en que acertemos à ser órgano fiel de los pueblos, que claman por un bienestar razonable, y acomodado à sus circunstancias, y sacrificios.

La falta de caminos, y dificultad de comunicaciones no es solo, desgraciadamente de nuestra provincia; es mal, que tiene à todas las del centro de nuestra Nacion especialmente, y, à no pocas del litoral, y fronterizas, en una postracion que no las deja hacer valer los poderosos elementos de vida robusta con que cuentan. Pero la nuestra por su posicion debiera aspirar à hallarse mejorada en esta parte. Su intermediacion à la Côte, con la que mantiene diarias comunicaciones comerciales, ya para surtirla de mil artículo de primera necesidad productos de nuestro suelo propio, ya como paso de otras comarcas, que contribuyen igualmente à abastecer à la Metrópoli necesitada de infinitos artículos, que de aquí solo y por aquí solo puede re-

cibir, exigia como primera condicion de su existencia, la comunicacion espedita, cómoda, y segura con Madrid.

Desde que, —en mal hora, — se concibió el proyecto de trazar el camino por el Campo Azálar, y con mil gastos infructuosos y á costa de duras penalidades y riesgos de los viajeros de todas clases, se ha querido sostener esa direccion como primera aceptable, desde entonces vamos sintiendo los efectos de un error, quizá de buena fé, pero harto funesto en verdad. Creyendo que esa calzada cubria las exigencias, nada se ha hecho para buscar la verdadera utilidad pública, que consistía en el aumento de ventajas, y disminucion de daños, que todos reconocen en otra direccion mas natural, mas económica, y además inescusable en último término. — Queremos hablar del *camino de Avila á Villacastin*, que hace cinco años, á petición de varios vecinos de esta Ciudad, y del Illtre. Ayuntamiento, fué reconocido de *primera necesidad* por el Gobierno, y declarado *preferente como transversal*, en Real orden de 30 de Abril de 1848. Grande alborozo causó tal resolucion en todos los ánimos, y grandes esperanzas se concibieron de ver comenzada la nueva calzada, cuya realizacion fácil, y económica á todos halagaba; pero, pasó el primer momento, se dieron los pasos primeros; y el asunto volvió á caer en el estado, en que aparece, ¡triste

fatalidad que preside á nuestros útiles proyectos!!

Es necesario que el Cielo desenvaine la espada de su rigor contra nosotros y nos castigue con inviernos como el de 1847 á 1848, y como el que estamos aun sintiendo, para que pensemos en nosotros mismos.

Entonces se nos ocurre lo yermo y solitario del extenso páramo, que hemos de atravesar para ir á buscar los Puertos; entonces comparámoslo mas templado, y acompañado de pueblos, caserios, y montes del camino de Villacastin; y entonces clamamos contra nuestro abandono, y los errores de tanta consecuencia.

Por eso el *Porvenir* se quiere ocupar hoy de este camino, que anda en bocas de todos, como un deseo, y un consuelo. — Porqué no se hace? dicen todos: ¿Porque no se ha empezado? — El *Porvenir* no sabrá dar respuesta categórica á tal interrogacion; pero contestará con sus convicciones propias; con las razones que á ellas le han llevado, y defenderá con ahinco la preferencia de este camino como necesidad harto apremiante, y de muy fácil satisfaccion.

Y acerca de este negocio provincial, de urgencia, como de interés, es tan fuerte nuestra conviccion, y creemos tan sólidas, y de unánime conformidad nuestras razones, que ofrecemos tratarle con alguna extension; continuándole en los números su-

FOLLETIN.

La Tertulia de una aldea. NOCHE PRIMERA.

(Conclusion.)

Anacleto. Está bien, Señor; pero, ¿és tambien indispensable la inaguantable moledera de ir á una parte por el cargaréme; á otra por la toma de razon, allá por el visto bueno, acullá á entregar la mosca? Si los pagos son por conceptos diferentes, (que por puerto

son por tantos como géneros y especies han hecho los médicos de las enfermedades, y los naturalistas de las plantas) euen- te su mercé con otros tantos depositarios que suelen vivir en diferentes calles: dichoso podrá llamarse quien al buscarlos no le digan en la casa con gesto avinagrado, que ha marchado con la musica á otra parte empujado por una Real orden: porque esta cosa es de condicion tan fugáz, que con mucha oportunidad se la puede aplicar aquello que cantamos en la vigilia de los muertos, *et si mane me quesieris* &c. Esto, Señor, quema la

cesivos preferentemente. Por hoy la abundancia de materiales nos obliga á cerrar aquí nuestro artículo. A. Z.

FERRO-CARRIL DEL NORTE.

Nos ha sorprendido sobremanera un artículo del *Diario Español* del 14 del corriente, consagrado á tratar de esta línea, en el cual, discurrendo ligeramete y no con mucho fundamento, acerca de las diferentes direcciones que puede darsela desde Madrid al Vidasoa, manifiesta deseos ya que no razones fundadas de preferencia á favor del trazado que se dirigiese desde Madrid á Irún por *Guadalajara, Aragon Navarra, y Alzasua*, rechazando especialmente la direccion por *Bilbao y San Sebastian*.

Esta novedad de pensamiento tan á deshora traída á la discusion tenia necesariamente que encontrar fuertes impugnaciones: y la *España* ha salido inmediatamente á combatirla con un bien razonado, y fundado artículo debido á la pluma del ilustrado Ingeniero el Señor Don Ramon de Echevarria, (nuestro digno Diputado) á quien nos complacemos, con tal motivo, en tributar nuestro justo agradecimiento y el pláceme mas completo por lo aventajadamente que se presenta en la polémica, que ofrece continuar.

sangre del mas hemático, máxime cuando recuerda los sudores que costó ganar y recoger un dinero, que despues cuesta no menos el soltarlo.

Señor Cura. Todas esas formalidades, tio Anacleto, son indispensables para una justa y legal contabilidad, obrar de otra manera seria una confusion lamentable, bien amarga para el pueblo mismo, que tanto interes tiene siempre en la claridad y pulcritud de cuentas.

Cirujano. Ahora caigo en ello! Sin duda para conciliar todas esas cosas, está el Gobierno construyendo una casa ofici-

Quisiéramos dar íntegros ambos artículos; pero no siendo compatible con las reducidas proporciones de nuestro periódico, nos limitamos á ligeras indicaciones, y este extracto sucinto, para conocimiento de nuestros lectores.

Destruye el Señor Echevarria todos los fundamentos de preferencia de la línea de *Soria á la de Valladolid*, demostrando que las distancias supuestas por el articulista del *Diario Español*, no son exactas, fundado en los estudios hechos de todos los trozos de esta via que son los únicos que merecen fé y de los cuales no resulta nada de lo que el *Diario Español* supone. «— Copiamos al Señor Echevarria en esta parte interesante de su leal, y concienzudo artículo.

«En primer lugar — dice — no és preciso, que la línea pase por algunos de los puntos que se indican de las provincias vascongadas: ni aun los mas interesados tienen ya, respecto de estas travesias, pretensiones exageradas conformes con las que se deducen de la línea señaladas por nuestro colega. El trazado de la izquierda, aun cuando atraviere, como parece natural, por razones que no son de este momento, las capitales de *Avila, Valladolid, Burgos, Victoria y Tolosa* no tendrá ciento veinte y cinco leguas, ni mucho menos.... «Y digno es de notarse, — continua — que el *Diario Español* al paso que, hablando del

na en la que han de hallarse reunidas todas las provinciales, sean de la clase que fueren: laudable pensamiento, aunque parezca costoso por los muchos beneficios que de él ha de reportar la provincia con el pronto despacho de los negocios.

Sr. Cura. Díganos ahora, tio Remacha, las novedades que corrian por la ciudad, y que ha visto por allí de bueno.

Remacha. ¿Novedades dice su merced? Supongo que no serán políticas, porque el alcacer no está muy á proposito para hacer zampoñas. Baste saber; para nuestro consuelo, que el presupuesto del

trazado de Valladolid, estudiado casi por completo, y conocido ya en todas sus partes, exagera en *mas* su longitud, ... cambia los frenos ocupándose de la direccion de *Soria*, que no está estudiada, y sobre la cual nadie puede hablar con conocimiento en cuanto á acortar su extension; y asegura muy formalmente, que solo cuenta entre *Madrid* y el *Vidasoa*, pasando por *Pamplona*, ochenta y cinco leguas. ¡Error lamentable! Ni nosotros, ni el *Diario Español* tampoco, podemos decir, si la línea de *Soria* exigirá un desarrollo de *ciento diez ó ciento veinte* leguas, porque, como ya antes hemos indicado, no hay trabajo alguno, que acerca de este punto pueda ilustrarnos: pero lo que si podemos demostrar, y lo mismo les sucederá, á cuantos entiendan algo en materia de trazado es, que esta línea no se reducirá, ni podrá reducirse á *ochenta y cinco* leguas, ... y es probable, que ni á *noventa y cinco* tampoco. La razón es muy sencilla, y de gran bulto hasta para los mas legos en estos asuntos. Vamos a verlo, no con frases, sino con números.» — Entra demostrando el Señor Echevarria la mayor longitud necesaria para la tal via, sacando sus argumentos de la distancia actual de las vias ordinarias, accidentes del terreno, y travesas de imprescindible necesidad; y concluye, que no podrá ser menos de *ciento cinco á ciento diez* leguas. — Pasa luego á hacer comparaciones entre el

Estado será el mismo, y que los guardas de las puertas y casillas están todos listos, gordos y flamantes, para lo que su mercé quiera mandar, con tal que no sea introducir por alto cosa que tenga accidentes de olor, color, ó sabor á derechos; así es, que no se dá alforja, mochila ni yache reservado, libre de su ojo avizór.

Anacleto. Como han de creer ustedes que cuantas veces paso por tales sitios, verdaderos purgatorios de la tierra me pregunto á mi mismo ¿cual sería el ministro primero que inventó tamaño ardid económico? Si tuvieramos la sin par

coste de ambas líneas; y sale completamente airoso haciendo, con breves pinceladas, ver las grandísimas ventajas, que ofrecerá la construccion por Valladolid y el puerto de las *Pilas*. — No teme, nuestro articulista de la *España*, que el pensamiento arrojado por el del *Diario Español* tenga acogida, ni ante el Gobierno ni en las Cortes, ni en parte alguna, donde se considere la mayor utilidad pública, y la urgente necesidad, de la construccion de esta importantísima línea de ferro-carril; ni nosotros lo tememos, y mucho menos, contando con un mantenedor de los derechos de Castilla, (y de Avila á la vez) tan noblemente esforzado, y competentemente autorizado como el Señor D. Ramon Echevarria, nuestro representante en el Congreso; que sabrá satisfacer en todas ocasiones á las exigencias de su alto encargo tanto mas ampliamente, cuanto mas lleno esté su ánimo generoso de la fuerza de razón, que asiste á nuestras esperanzas. Mucho hemos confiado, — lo decimos con leal franqueza — en la inteligente y eficaz diligencia del Señor Echevarria, y en la activa cooperacion de sus dignos compañeros de diputacion por esta provincia, en la resolucion que espera, ya muy de cerca, este gravísimo negocio; y hoy nos complacemos en ver empezados á realizar nuestros bellos presentimientos.

Concluye su artículo el Señor Echevar-

dicha de hallar hoy su calavera, digna sería por cierto de un adorno (no de ramos de encina y laurel signo de perpetuidad, segun dijo el Sr. Cura; una noche lo hacian los hijos de Rómulo con las de sus héroes) si no mas bien de rosas, azucenas y jacintos, en honra de haber ella contenido el privilegiado cerebro, que concibió tan fecundo pensamiento.

Maestro. Y tan fecundo, que bien puede asegurar se halló el secreto por que tanto trabajaba el alquimista Paracelso.

Remacha. No podré yo citar nombres que satisfagan á la pregunta de tí

ria ocupándose de la comparacion del coste posible de ambas líneas; y con estas palabras. «No es posible comparar con exactitud uno y otro gasto; porque aunque se tienen datos relativos de la línea de Valladolid, no sucede lo mismo, como ya antes hemos dicho, con la de Soria. Pero nosotros preguntamos á cualquiera que haya recorrido las dos direcciones, y tengan conocimiento de los trabajos hechos hasta el día por Valladolid ¿no está demostrado que es posible atravesar la cordillera que está al N. O. de Madrid, por el puerto de las Píllas, sin túnel alguno, y con pendientes muy suaves? ¿No hay entre la falda septentrional de esta cordillera, y Burgos, una llanura de cuarenta leguas, en la que apenas hay que hacer movimiento alguno de tierras, ni obra de arte notable, y en la que basta puede decirse, colocar inmediatamente la vía sobre el terreno? Sucede lo mismo con la línea de la derecha, ó la de Soria? ¿Es posible evitar los túneles en Píllas, y otros puntos? No lo sabemos ni tampoco lo sabe, ni puede saberlo ahora el *Diario Español*. Lo que si sabemos todos, es, que en la direccion de Soria no hay entre Madrid y el Ebro una llanura de cuarenta á cincuenta leguas, como la de Castilla.—Bastan estas sencillas consideraciones para hacer ver, que si bien el trazado de Valladolid podrá ser algo mas largo (no tanto como equivocadamente se supone)

su coste será, *relativa*, y tal vez *absolutamente* menos considerable; porque en las partes comprendidas entre la *Córtes* y el *Ebro*, la primera línea recorre llanos extensos de cuarenta á cincuenta leguas, cuya baratura podrá compensar, y acaso mas que compensar los gastos que ocasione el terreno, continua y grandemente accidentado de la segunda.»—Pero haciéndose ya demasialo largo, este artículo, dejaremos para otro día la comparacion de la importancia política, agrícola, industrial, y mercantil, y sobre todo, lo correspondiente á los productos probables, de la explotacion de ambas líneas.»

Aquí concluye su primer artículo el Señor Echevarria, del cual hemos procurado transcribir textualmente los principales trozos, ya que no nos ha sido posible repetirlo íntegramente en nuestras columnas. —Nosotros tambien suspenderemos aquí nuestro presente artículo, para continuar en nuestro número inmediato ocupándonos del 2.º que acerca del mismo asunto, publicó el mismo Señor en La España del Domingo 20; y del cual pondremos en conocimiento de nuestros lectores lo mas posible, con los cuales nos congratulamos por ver en tan hábiles manos la custodia y defensa de nuestros primeros, y mas graves intereses. Con tales elementos bien podemos estar llenos de agradables ideas acerca del porvenir, que llenos de fé venimos anunciando, y cuya aparicion, en tal caso, debe estar muy cercana. A. Z

Anacleto; mas por lo que respecta á la calavera ó sea calaverada, oiga, un cuento que nos dejó escrito un filósofo rancio, cuya docta pluma nunca cansa, ni sus bellos pensamientos jamas fastidian; si es que VV. no lo han por enojo.

Maestro. Con mucho gusto lo oiremos, por que yo no lo he leído.

Remacha. Predicaba un fraile en un pueblecito, de donde no sacaba todo el fruto que deseaba; y queriendo para adelantar algo, dar al sermón de una noche, algun poco mas de fuerza, encargó al monaguillo que le llevase

una calavera, la mejor que encontrara en el calaverario. Cumplió el muchachó el encargo con la mayor exactitud, llevándole una, que á la cuenta debió de ser calavera desde el día de su formacion segun era de grande y lucida: llegó el momento que el predicador juzgó mas á propósito, segun el plan que tenia dispuesto, de presentar la calavera al público. Echa mano de ella; y encarándose con su auditorio, empieza á preguntar ¿De quien es esta calavera? ¿De quien es esta calavera? Mientras repetia esta pregunta, variando de gesto y

SECCION INDUSTRIAL.

Máquina calórica Ericsson. Por el epígrafe con que encabezamos este artículo podrán conocer nuestros lectores, que vamos á ocuparnos de los detalles que les ofrecimos acerca de este prodigioso invento, uno de los mas importantes para la industria, debido al capitán de marina de los Estados Unidos, el cual hizo el ensayo, que vamos á referir, en un buque construido por él, y que lleva su nombre.

El invento del capitán Ericsson para sustituir en las máquinas el vapor de agua con el aire enrarecido, — de que ya tienen noticia nuestros lectores — está llamando vivamente la atención pública en el nuevo Continente. Sobre ello dice la *Crónica de Nueva York* lo que sigue: — «Podemos por fin anunciar hoy el feliz resultado del primer ensayo del vapor *Ericsson*. La aplicación del vapor á la navegación y de la electricidad á la rapidéz de las comunicaciones, son invenciones gigantescas de que se envanece, con razón, el siglo XIX; mas la de aplicar el calórico ó el aire caliente como fuerza motriz, no cede en importancia á ninguna, y rivaliza con la primera bajo muchos aspectos. — El capitán Ericsson, autor esclusivo de la invención, hacía 20 años que mendigaba en Inglaterra y en este país los medios de comprobar practicamente su teoría, y has-

de tono, y pasandola de una mano á otra, quiso la mala suerte, que uno de sus dedos se introdugese por no sé cual de los ahugeros de la calavera, en que habían labrado su acostumbrado nido y panal unas señoras que llaman avispas. Apenas sintieron estas que las andaban en la casa, se alborotaron, como era natural; se pusieron en defensa, y la pegaron con pero ¿con quien había de ser sino con el fraile? Por fin las avispas me rodean al desventurado predicador, y una en las narices, otra en el rapado cogote, otra en la frente, otras y otras en lo prime-

ta ahora había sido rechazado en todas partes con el desdén de la incredulidad. Al fin, un comerciante emprendedor de Nueva York, Mr. John P. Hitehing, iluminado por la chispa del génio, tomó á su cargo reunir los fondos necesarios para hacer un experimento en grande escala. Promovió una sociedad con este objeto; y para dar á sus palabras la autoridad del ejemplo, se suscribió el mismo con la mitad del capital necesario; el resto se reunió entre sus amigos. — Sin economizar gasto alguno, se dió principio á un tiempo á la construcción de la nueva máquina, bajo la dirección del inventor, y á la del bello buque destinado á recibirla. Este reúne en su conjunto lo mas perfecto de la arquitectura naval moderna, y la capacidad y comodidad de un vapor de primera magnitud; tiene 960 pies de manga, 40 de eslora, y 17 de puntal; y la cabida de 2200 toneladas. La proa es recta y aguda, como la de los clippers, y la distribución interior, admirablemente combinada para flete y pasajeros. — La máquina fue construida en diversas fábricas de Nueva York, Albany y Filadelfia, segun los modelos del ingeniero inventor, á fin de guardar mejor el secreto; y al montarla todas las piezas se ajustaron con precisión matemática. — Concluidos todos los aprestos, el martes 4 de enero entre 9 y 10 de la mañana salió el *Ericsson* de Williams-

ro que encontraban, comenzaron á hacerle cariños, de aquellos que (sino fuera porque no todas las verdades se pueden decir) llamaria yo *Bravas economías*. El pobre hombre que de nada estaba tan ageno como de experimentar en tal ocasion tales favores, quedandose con la calavera en la mano izquierda, acudió con la derecha á desollinarse las orejas, á sacudirse el cerquillo, y santiguarse la cara con mas prisa que si hubiera visto al diablo, sin dejar de repetir aunque con voz lánguida y asustada, la pregunta de *cuya era aquella calavera*; hasta que fue tanta

burgo; y á las 9 y 35 minutos se encontraba frente á la bandera de la isla del Gobernador, y á las 10 y 30 minutos y 30 segundos habia recorrido una distancia de 738 millas en 24 minutos y 30 segundos. A las 11 y 21 de la mañana ancló en Spite Head á consecuencia del mal tiempo que se habia levantado. El miércoles volvió y fondeó frente á la batería. Medidas escrupulosamente las distancias, resultó, que habia marchado á razon de 14 millas por hora. Pero no es la celeridad el resultado mas satisfactorio que ha dado este ensayo. Con él se ha comprobado tambien que el consumo de combustible de la nueva maquina es solamente de *seis toneladas inglesas en cada 24 horas*» mientras que el de los vapores de igual dimension es por el sistema actual *«de 60 á 70 en el mismo espacio de tiempo»* economizando por consiguiente *mas del 80 por 100 de carbon*.. — No es sin embargo el valor material de esta economia la que dá mas importancia, sino la capacidad que deja el buque para recibir flete; la circunstancia de poder dar la vuelta al mundo sin necesidad de tocar en puertos intermedios para proveerse de combustible; los menores peligros á que está espuesta la máquina; el menor coste de esta y la facilidad de manejarla por su sencillez. Todos estos beneficios combinados dan el resultado práctico mas importante para el comercio y la civilizacion. Las na-

la familia que de la calavera salió; y tantos los agasajos que le hizo, que el pobre fraile sofocado la tiró en medio del auditorio diciendo; *«de algun demonio es esta calavera.*—Si por acaso, tío Auacloto, pareciere esa otra calavera ministerial que tanto ansía, no se detenga en arrojarla al publico diciendole ... lo primero que le venga á las mientes.

Maestro. Vaya, vaya, que este tío Remacha es el diablo para rebuscar cuentos.

ciones mas remotas se aproximarán aun mas unas á otras; el cambio de los productos, especialmente los artículos de 1.^a necesidad, será mas activo por la baratura de los fletes; el hambre no podrá causar estragos en ningun pais del mundo civilizado; porque todos los demas por medio del calórico, concurrirán á abastecerlo, á menos que las aduanas se empeñen en seguir mantando; los pasages serán tan rápidos, por lo menos como en la actualidad, pero mas baratos y mas seguros, en una palabra, se efectuará dentro de poco en la navegacion y en el sistema industrial la mas benéfica revolucion de que pueden envanecerse los tiempos modernos. — *El Ericsson* saldrá dentro de poco para Liverpool y solo falta que haga la travesia con la misma felicidad que el primer ensayo, para que le sigan otros buques contruidos por el mismo sistema. El capitán *Ericsson* tiene tanta confianza en el resultado de este viage, que ha entregado la conduccion del buque á Liverpool al capitán A. B. Loiver, quedándose él ocupado en dirigir la construccion de otros por el mismo sistema.»

No queremos ocupar á nuestros lectores con la descripcion de la máquina que minuciosamente han traído muchos periódicos: ocupandose de esta invencion como una de las utiles del siglo XIX.

Nueva forma de Rails. En los caminos de los Estados Unidos, y en In-

Señor Cura ¿Y nada mas se decia por la ciudad?

Remacha. Se decia tambien... pero, señor, las diez han dado ya y siendo la hora de dar fin á la tertulia deberemos dejarlo para otra noche.

Señor Cura. Es verdad, santas y buenas noches Señores, hasta mañana.

El Taquigrafo.

glaterra se han adoptado carriles huecos, con el objeto de que dentro del carril vaya seguro y aislado el alambre del telégrafo eléctrico.. Es una modificación que no sabemos si dará resultados, y por consiguiente nada podemos decir respecto á sus ventajas.

Talbotipia. Una nueva especie de *daguerreotipia*, llamada así, llama mucho la atención del mundo militar; pues según se dice este aparato reproduce con la mayor exactitud y precisión las cartas geográficas, planos de situación, posiciones. &c.

Francia. — El *Monitor* del 2 del corriente publica un decreto interesante para España y mas en la actualidad, que se piensa seriamente en la construcción del ferrocarril del Norte. Dicho decreto distribuye los fondos destinados á caminos de hierro, que por varias circunstancias, no se gastaron en el año anterior. De los 7 millones de francos, que por este concepto, quedan disponibles los 5 se destinan á la línea de Burdeos á Cette, y eventualmente de Burdeos á Bayona. — El periódico, de que tomamos este artículo, concluye diciendo: «no se puede indicar con mas claridad, que de nosotros pende el que se destine la mayor parte de esos millones al ferrocarril que debe ponernos en disposición de evitar cualquiera sorpresa, que venga de la parte de Francia.

¡Aleluya! ¡Aleluya! — Si hemos de dar crédito á las noticias que hemos visto en algunos periódicos acreditados de la Corte; y á cartas que se nos han manifestado á última hora de la misma procedencia, el negocio del ferrocarril del Norte, está completamente orillado: y tanto que se habla ya de su construcción, como de cosa muy cercana. — El Señor Salamanca — dicese

— ha traspasado este negocio á fuertes y respetables casas del extranjero; y muy luego debe darse principio á las obras, en la dirección que el Gobierno señale. En tal estado, ¿será llegado el momento de que por nuestra parte se de principio tambien á mostrarnos activos y diligentes? — Creemos que nuestras autoridades, y corporaciones, todas las que puedan, y deban ejercer alguna influencia, comenzarán á ensayar sus recursos; pues no es cosa que el bien se nos venga, por su propio peso, encima. Sirva esta ligera indicación de aviso y de noticia; y obre en cada cual el efecto conveniente; como decimos en las terminaciones oficiales de nuestras rutinarias comunicaciones.

SECCION MERCANTIL.

Precios de mercados de la provincia.

AVILA.

Trigo de 19 á 22 reales fanega.
Cebada de 11 á 12 id.
Centeno de 11 á 12 id.
Garbanzos de 50 á 60 id.

AREVALO.

Trigo nuevo de 19 á 21 reales fanega.
Idem añejo de 23½ á 24½ id.
Cebada de 10 á 10½ id.
Centeno de 10 á 10½ id.
Garrobas de 10 á 10½ id.
Garbanzos de 55 á 85 id.

PIEDRAHITA.

Trigo de 18 á 20 reales fanega.
Centeno de 12 á 13 id.
Cebada de 12 á 13 id.
Garrobas de 11 á 12 id.
Garbanzos de 40 á 50 id.
Alubias á 46 id.
Patatas á 6 cuartos @ bastas y 8 finas.

AVILA: IMPRENTA DE AGUADO É HIJO