

# FARO DE VIGO

## PERIODICO DIARIO

### CONDICIONES DE LA SUSCRICION

En Vigo CUATRO reales al mes.  
En el resto de España CATORCE reales trimestre,  
Extranjero y Ultramar CIENTOVEINTE reales al año.  
Anuncios y comunicados, á precios de tarifa.  
Números sueltos SEIS céntimos de peseta y atrasados CINCUENTA

### REDACCION Y ADMINISTRACION

21, PRÍNCIPE, 21

NO SE PUBLICA LOS DIAS SIGUIENTES Á FESTIVOS

### PUNTOS DE SUSCRICION

Barcelona, Sres. Roldós y Comp. Centro Universal de Anuncios y suscripciones, Escudillers, 30 y Obreros núm. 1  
Paris Mr. A. Lorette, Rue Sainte Anne, 51 bis y C. A. Savedra  
Rue Talbo.  
Londres, Mr. Thomas Holloway, 553 Oxford Street

### SECCION EDITORIAL

#### COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA Y DE ORENSE Á VIGO.

Alguna vez hemos llamado la atención desde las columnas del FARO, acerca del valor bajo y depresivo que las acciones del ferro-carril de Orense á Vigo tenían en la plaza de Barcelona, porque esa depresión nos parecía tanto mas inconcebible, cuanto que se trataba de un ferro-carril, que en regla de proporcion, estaba dando resultados más halagüeños y prósperos de lo que se había previsto y calculado al hacer la línea.

Atribuimos nosotros ese resultado poco favorable en la plaza de Barcelona, á que desconociendo los productos de la referida línea, y el porvenir auidiable y excepcional que le está reservada con el empalme internacional sobre el río Miño, juzgáse el asunto, sino ruinoso, al menos problemático, cuando en Galicia, aquí que estamos, como generalmente se dice, con las manos en la masa, no había tomadores para las acciones, y se veía ese asunto con una indiferencia tal como si semejante línea no existiese.

Desde luego presumíamos que nuestras palabras iban, como tantas otras, á perderse en el vacío, sin que un solo capitán de estas cuatro provincias, tomase una acción ni quisiera saber de ese negocio, sin duda porque no se trataba de comprar un cargamento cualquiera y volverlo á vender, junto ó al menudeo, con una ganancia matemática del tanto por ciento, etc., que es lo que generalmente se hace en Galicia, pero si nosotros, por razón á no ser esos los estudios que con más frecuencia tenemos que ejercitar, no podíamos aducir en el momento otras razones y argumentos que los que nos suministraba lógicamente la razón de las cosas; si no teníamos autoridad bastante para convencer á nuestros paisanos del mal que se hacían, y le estaban haciendo al país con su indiferencia en un asunto tan corriente y tan claro como las acciones del ferro carril, la antigua y autorizada revista «Gaceta de los Caminos de hierro», en un razonado y minucioso escrito ha venido á levantar la venda que podía cegar el espíritu público, y haciendo comparaciones, cálculos matemáticos, juicios fundamentales, demuestra el autor del escrito, con la inflexible lógica de los guarismos, que la línea férrea de Orense á Vigo está en un ventajoso, en un ventajísimo estado, de rendimiento y utilidades que no tienen las más renombradas líneas de España, estando avocada por momentos á mayor vida y prosperidad con la prolongación de la línea hácia Monforte y Pontevedra, y sobre todo con el enlace del Puente Internacional.

Después de lo dicho por la «Gaceta de los Caminos de hierro», el valor de las acciones se aumentará por la aceptación que han de encontrar en el mercado, y mal harán nuestros paisanos si dejan en otras manos un negocio que á ellos en primer término les pertenece.

Dice la Gaceta:

«Lo que pasa con los valores de esta Compañía en la plaza de Barcelona es tan anómalo y extraordinario, que no basta á justificarlo ni la situación anormal del mercado, sujeto siempre á los vaivenes de la especulación y del juego de mala ley, ni la exajerada depreciación de todos los valores, empujados por la corriente general, sin calcular que, cada uno de por sí, tiene vida propia independiente, y que es un absurdo que produce á los incautos los más deplorables resultados, el coadyuvar con sus ventas inconsideradas á que las cábalas y especulaciones indignas logren, en momentos y situaciones trabajosas, envolver en una misma suerte valores que, por su particular situación, están fuera de todo peligro.

Sucedere, en semejantes casos que, la mayor parte de los que contribuyen á

gravar la situación, venden sin calcular nada, y sin considerar que aquella baja que no saben explicarse, es producida principalmente por ellos mismos, porque si; é inicia da muchas veces, aprovechando las circunstancias, por otros que se creta y artificiosamente la promueven, para engordar con la ruina de los tenedores que se dejan arrastrar por sus indignos manejos.

Hoy nos proponemos analizar con datos irrecusables la situación de la Compañía que nos ocupa, y demostrar con los mismos que la baja de sus valores no tiene razón de ser; y que, comparados con otros de su misma índole, ofrecen un porvenir seguro y tranquilizador, á cuantos tienen sus intereses comprometidos en la mencionada Empresa.

Ya en otra ocasión, el *Consultor financiero* y la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, se han ocupado de esta Compañía de una manera razonada y satisfactoria; nuestro trabajo de hoy será el complemento y justificación de las deducciones de aquellos. No nos proponemos otra cosa que tranquilizar los ánimos de los tenedores de estos valores, evidenciándoles que, lejos de correr ningún peligro, están en situación, en un porvenir no lejano, de verles alcanzar los cambios más altos á que hayan podido obtenerlos; y que no es aventurado esperar que el cambio de la par será el que obtendrán, cuando, terminadas sus líneas, la explotación entre en el lleno de sus funciones.

Ya el *Consultor financiero* se extendió en comparaciones entre este ferro-carril y el de Tarragona á Barcelona y Francia, y dedujo que, «aun cuando los rendimientos del de Orense no llegaran más que á 24.000 pesetas por kilómetro, que es poco más de la mitad de lo que reditaba hoy el de Francia, cubierto el servicio de todas sus obligaciones, con el supuesto de que se emitan nuevas hasta completar la suma de 110.000, quedarían al de Orense beneficios para repartir á sus acciones un dividendo de unas 18 pesetas anuales.»

Nosotros entraremos en comparaciones de otro género y demostraremos que, el ferro-carril de Orense, con sólo la mitad de los productos del de Francia, sería una Empresa de iguales rendimientos que este para los accionistas: que los cálculos que expondremos hacen prever por lo menos este resultado como seguro, y que, en consecuencia, los valores de ambas Compañías, más ó menos tarde, han de alcanzar iguales cambios.

Para ello recurrimos á la lógica de los números.

El ferro-carril de Orense alcanza la suma de 288 kilómetros, y son: de Orense á Vigo, 132; de Orense á Monforte, 46; de Redondela á Pontevedra, 15; de Guillaroy al Miño, 5, y de Medina á Zamora, 90. El número total de acciones es de 105.000, y el de obligaciones al 3 por 100, dando por su puesto que se emitan 30.000 más sobre las 20.000 nuevamente emitidas junto con las antiguas sumarán un número igual al de acciones, esto es, 105.000. Este número, dividido por los 288 kilómetros de que se componen las líneas de esta Compañía, da por kilómetro 364 y una fracción de acciones y un número igual de obligaciones.

El ferro carril de Francia, según su última Memoria de la Junta general celebrada el 26 de Abril del año 1882, contiene en toda su red 347 kilómetros. El número total de sus acciones es de 216.773; y este número dividido por el total de kilómetros de que se componen las líneas, da por kilómetro 624 y una fracción de acciones. El número de obligaciones del 3 por 100 es en este ferro-carril de 228.237, y las del 6 por 100 es de 45.084, que han de convertirse en otras del mismo 3 por 100; y calculándolas á 2 del 3 por 100 por 1 del 6 por 100, sumarán 90.168, que, agregadas á la primera cantidad, darán un total de 316.405 obligaciones; número que, dividido por el total de kilómetro, da por kilómetro 911 y una fracción de obligaciones. Tenemos, pues, que el ferro-carril de

Tarragona á Barcelona y Francia, comparado con el de Medina á Zamora y Orense á Vigo, tiene emitidas por kilómetro 260 acciones y 547 obligaciones más que este: ó lo que es lo mismo, Francia, por kilómetro, tiene dos veces y media las obligaciones, y una vez y 17/24 las acciones que tiene Orense.

De esto resulta que, mientras el ferro-carril de Orense necesita para el servicio de sus obligaciones un producto limpio de 5.460 pesetas por kilómetro, el de Francia lo necesita de 13.695 pesetas Y, por otra parte, á causa de la diferencia del número de acciones, por cada 6 pesetas que pueda repartir de beneficios á sus accionistas Francia, con la misma cantidad por kilómetro, Orense repartiría á los suyos 10'25 pesetas.

Mas claro: el ferro carril de Francia, para repartir seis duros por acción de dividendo anual, necesita producir un beneficio líquido por kilómetro de 32.445 pesetas; y para repartir igual dividiendo, al de Orense, le bastan 16.380 pesetas por kilómetro.

Dedúcese, pues, de todo lo que llevamos expuesto que, el ferro-carril de Orense, con poco más de la mitad de los productos del de Francia, sería una Empresa que le igualaría en resultados.

Pasemos ahora á examinar si hay fundamentos para esperar que los ferro-carriles de Medina á Zamora y Orense á Vigo puedan redituar los productos limpios que llevamos indicados como necesarios, para repartir seis duros á sus accionistas.

Continuaremos sirviéndonos del ferro-carril de Francia, como más conocido en esta plaza y demás análogas condiciones al que nos ocupa, para establecer términos de comparación razonables, que nos permitan deducir por hechos concretos y proporcionales los resultados que es lógico esperar de la Empresa que analizamos.

Tenemos á la vista la Memoria de la Junta del ferro carril de Barcelona á Granollers, celebrada el 14 de Febrero de 1858; y, en su documento núm. 5, encontramos que el producto bruto por kilómetro en el ejercicio de 1857 fué de 10.470 pesetas.

Tenemos también á la vista las Memorias de las Juntas del ferro-carril de Francia correspondientes á los años de 1868, 69 y 73, en que las líneas eran ya explotadas hasta Girona; y, del estado número 5 de la primera y F. núm. 2 de la segunda, sacamos que, el producto bruto por kilómetro, en el año 1867, fué de 15.825 pesetas, y el del año 1868 fué de 16.507 pesetas. En la del año 1873, hallamos que el producto por kilómetro en el de 1871, fué de pesetas 18.755, y el del primer semestre de 1872, de 21.202 pesetas. En aquella fecha empezó para la Península un estado de agitación y trastornos que no pueden servir de comparación alguna.

Vemos, pues, ya por los datos anotados que, el ferro-carril de Granollers, después de su prolongación á Girona, experimentó un aumento de más de un 50 por 100 en sus productos; que cinco años después, en el de 1872 sin haber cambiado la situación de las líneas, que continuaban teniendo por término Girona, estos fueron en progresivo aumento, hasta duplicar con exceso la primera cantidad citada del de Granollers.

Viene luego el año 1878, y se inaugura la línea de prolongación á la frontera y empalme con las líneas francesas, y entonces los productos brutos, en el espacio de cinco años, vienen aumentando sucesivamente, según los datos publicados en el *Diario de Barcelona* del 14 Enero del corriente año, hasta alcanzar en 1882 la cantidad de 39.451 pesetas por kilómetro, que viene á ser poco menos del cuadruplo de lo que redituaba la línea de Granollers antes de su prolongación á Girona.

Ahora bien: de las líneas del ferro-carril de Medina á Zamora y Orense á Vigo, la primera se encuentra hoy en iguales condiciones que la de Granollers antes de su prolongación, y la segunda con

sus accesorias en muy peores condiciones, puesto que no empalman ni con las del interior de España ni con las del vecino reino de Portugal. ¿No es, pues, lógico esperar que, cuanto esto se efectúe iguales causas han de producir idénticos y proporcionales resultados?

Nosotros nos hemos acercado al ilustrado y competente señor ingeniero y gerente de la Compañía D. Ricardo Catari-neu, para enterarnos de los productos brutos por kilómetro de las líneas de la Compañía en el estado y condiciones en que hoy día se hallan; y, además de suministrarlos el importante dato de que estos en el último ejercicio correspondiente á 1882, se elevan próximamente á la suma de 8.000 pesetas, ha tenido la complacencia y galantería de ponernos al corriente del estado de las obras, lo cual nos permite afirmar que la nueva emisión hasta el número de 50.000, de las nuevas obligaciones, cuyas 20.000 están ya colocadas, son más que suficientes para la terminación de todo lo que falta.

Si, después de lo dicho, se tiene en cuenta que los ferro-carriles de Barcelona á Francia han estado siempre en comunicación con los del interior de España, y que el de Orense está completamente aislado y localizado, tendremos razón de sobra para esperar que, el día afortunadamente cercano en que salga de su aislamiento con la terminación de la línea de Monforte y puente sobre el Miño, sus productos de hoy tienen doble motivo que los del de Granollers para cuadruplicarse y seguir después el progresivo ascenso que van experimentando todos los ferro-carriles sin distinción, á medida que van enlazándose y prolongándose sus vías; aumento que no tendrá término, hasta que, terminada la completa red de todas las líneas en proyecto, nutriéndose unas á otras, faciliten á las distintas localidades los medios necesarios, para que sus productos naturales alcancen la altura que les corresponde en el comercio y tráfico recíproco entre todas las comarcas enlazadas.

El ferro-carril de Orense, con sólo el cuádruplo de sus productos brutos de hoy por kilómetro, aun cuando se computaran en un 50 por 100 los gastos, daría de sobra, como se desprende de los datos que llevamos expuestos, para repartir á sus acciones un dividendo anual de seis duros: no es, pues, exagerado vaticinar que en un plazo no remoto, sus valores han de alcanzar, por lo menos, el cambio de la par.

Ténganse presentes las ruinas que ocasionó á los tenedores de las Francias el desaliento y pánico inconsiderado que se apoderó de los que vendieron en circunstancias parecidas á las que pasa Orense, y las pingües fortunas que sobre su indiscreción levantaron otros. El porvenir de los Orenses es seguro, y el día en que los tenedores de estos valores, convencidos de esta verdad, cierran sus cajas y retiren el papel de la venta, una reacción potente y progresiva elevará sus cambios á la altura que justamente les corresponde.

Terminaremos con una observación. La Compañía de los ferro-carriles de Asturias, Galicia y Leon tiene sus líneas enclavadas en la misma region que los de Orense, y aun estos últimos tienen la ventaja, sobre aquellos, de ser la clave del mejor de los puertos del Cantábrico y de la frontera de Portugal; pues bien, las acciones de aquella Compañía, se cotizan en Paris al cambio de 560 francos.

Si con nuestros datos y consideraciones logramos restablecer la confianza entre los tenedores de estos valores, suyo será el provecho, y nuestra la satisfacción de haber contribuido á la rehabilitación y salvación de sus hoy combatidos intereses.

N. V.

Barcelona 1.º de Abril de 1883.

Plácenos, y nos parece fundada y conveniente, esta defensa que el Sr. N. V. hace de las líneas de Medina á Zamora y Orense á Vigo; porque sus cálculos y ra-

zonamientos se basan en la comparación de las líneas de Tarragona á Barcelona, cuya envidiable prosperidad y excelente administración las hacen figurar entre las más notables é importantes de España. Nuestro *desideratum* sería que todas las líneas peninsulares llegasen á poder ser parangonadas con las que hoy han alcanzado la ventajosa posición de las de Tarragona á la fronterera.

CARTA DE MADRID

16 de Abril de 1883.

Sr. Director del FARO DE VIGO

Mi estimado compañero: La reunión de trabajadores disuelta ayer en el Instituto de San Isidro, por orden de la autoridad, parece que no revistió otra importancia, lo mismo por el número de asistentes que por las manifestaciones que en ella se hicieron, que la exagerada que quiso darle el comisionado del señor conde de Xiquena.

Estos fusionistas que, si son muy liberales, no lo parecen al menos, tienen el prurito de errar, como vulgarmente se dice. Ayer, sin ir mas lejos, lo demostraron plenamente. Los obreros colectivistas discutían una proposición presentada por el Sr. Mella, en que se pedía que la reunión protestara enérgicamente contra las arbitrariedades que en Andalucía se cometían en las personas de honorados compañeros que no tienen mas delito que pertenecer á la federación regional española; y el delegado de la autoridad que no debe conocer las teorías del ministro de Gracia y Justicia, agarrándose á una palabra del discurso del orador, que le pareció poco correcta, dió por terminada la sesión, no sin antes detener al señor Mella y á los individuos de la mesa, que fueron conducidos momentos después á Gobernación y de ella al Saladero.

Ahora bien, ¿había necesidad de que el delegado estremara su celo hasta el punto de llamar la atención de la prensa y del público, sobre un acto que de otro modo hubiera pasado inadvertido? Creo que no.

Aparte de que los errores Proudonianos del colectivismo no necesitan mas que mucha luz para caer en el descrédito, parece que el sistema seguido ayer es el menos adecuado para que los fusionistas acrediten sus pretensiones de liberales sin mácula. Las cosas hay que llamarlas por sus nombres y si los constitucionales encuentran inconveniente en gobernar con los principios que sostuvieron en la oposición, no deben echarles nada en cara á los conservadores á quienes plagian.

Continúan en creciendo los rumores de disgusto entre los navaristas y allegados á la fracción del diputado por Almería. No quiere el hado sin duda que los planes de D. Pio Gullón se realicen sin grandes dificultades, y ha resucitado la amenaza oposicionista de los tercios que como puede no ser nada puede ser mucho, y quien sabe, si como decía hoy un diputado republicano, llegará á la categoría del cisma.

Los amigos del Sr. Alonso Martínez son los únicos que se regocijan oyendo murmurar á los navarros, pues como repiten á todo el mundo, si el jefe de dicha fracción no hubiera trabajado para que el ex-ministro de Gracia y Justicia saliera del gabinete, ahora tendría aquel noventa y nueve probabilidades contra una de ser nombrado presidente de la Cámara. Posible es que esto sea cierto; pero por nuestra parte no hemos de ocultar que nos parecen muchas probabilidades.

Los candidatos derrotados y los candidatos aspirantes, ocupan por completo la atención del señor Sagasta en la hora de ahora. Unos por lo que exigen, y no es posible dar, y otros por lo que lloran sin que al presidente del Consejo le sea dado enjugar esas lágrimas. Lo único que parece cierto, es que el candidato derrotado por Sigüenza, no lo será esta vez en el distrito á donde le lleva la paternal protección del ministerio. El señor Sagasta tiene empeño decidido en que el señor Solís venga de diputado por convenir á su política y al plan que sigue de dispensar gracias personales sin intervención de otros protectores.

La prueba de que es exacto lo que dejo escrito, es que, según las últimas noticias, acaba de ser derrotado en Lorca el señor Gomez Marin, candidato marxista de gran arraigo en aquel distrito, y cuya elección parecía asegurada. ¿Se quiere mas claro? Pues que se presenten los otros tres ó cuatro amigos del orador demócrata que pretenden la credencial de diputados y ya verán lo que les espera.

Con el señor Sagasta no pueden, al menos por ahora, ni los centralistas ni los demócratas. Su juego consiste en no agrandar ni disgustar á nadie por comple-

to, y la verdad es que le dá un resultado muy superior á todos los cálculos hechos de antemano.

De lo que anoche se dijo en algunos círculos políticos acerca de que el señor Gonzalez Fiori había desistido de llevar al parlamento ciertas cuestiones relacionadas con Gracia y Justicia, parece que no hay nada que justifique este rumor. El director de *La Izquierda Dinástica* persiste en su primer propósito, y aunque sabe que en el Directorio hay quien es contrario á que la izquierda extreme la oposición, está dispuesto á hacer esta campaña cuyos resultados en mi opinión, no pueden menos de ser funestos.

Hoy continuará en el Senado la discusión de lo de Saida, y en el Congreso la del dictámen sobre el proyecto de policía de imprenta.

En los pasillos de este último cuerpo colegislador, poca concurrencia á primera hora, después se han ido animando los corrillos donde se habla de la elección de Lorca, del disgusto de los navaristas, de la enfermedad (ligera afortunadamente) del señor Gullón y de los acuerdos que en su primera junta tomará el Directorio izquierdista. Nada entre dos platos.

De Portugal las noticias que continúan llegando son poco favorables para Inglaterra. Los últimos partes aseguran que se han dirigido varias felicitaciones al secretario de la legación de Portugal en la Gran Bretaña, con motivo de la enérgica carta que en defensa de su país dirigió al diputado inglés Jacob Bright. Otro telegrama posterior declaraba que *El Secolo* anuncia un meeting próximo para protestar contra las palabras pronunciadas por un ministro inglés en la Cámara de los comunes, referentes á Portugal.

De usted afectísimo, N.

Ayuntamiento.

A pesar de estar convocados los señores Concejales para las siete de la noche de ayer, no pudo celebrarse la sesión hasta las nueve, presidiendo el Sr. Dominguez.

Después de aprobar el acta anterior se dió lectura á los Boletines Oficiales, del número 84 al 87.

Para cumplir lo dispuesto por la Administración de Propiedades é impuestos en circular de 16 del corriente, publicada en el Boletín Oficial núm. 87, respecto á los medios de hacer efectivo el cupo de consumos, se acordó nombrar como adjuntos á los Sres. D. Manuel Troncoso, D. Domingo Celada, D. Faustino Lima, D. José Gonzalez Vazquez, D. José R. Conde, D. José Granada, D. Hipólito Lopez, don Antonio Otero, D. Ventura Gonzalez, don Manuel Landesa, D. Rotilio Curbera, D. Francisco Haz, D. José R. Curbera, D. Juan A. Gonzalez, D. Santiago Escudero, D. Eduardo Campos, D. Manuel Ramos y D. Francisco Sobrino.

Que redimieron su responsabilidad al servicio activo, los mozos números 25 y 46 del actual reemplazo, Perfecto Vilaboa Gil, y José Serra Paraja.

Se concedió permiso á D. Manuel Gonzalez para abrir unos huecos en el muro contiguo á su fábrica de fundición en el Canceleiro; á D. Francisco Sobrino para cerrar un terreno de su propiedad; y á D. Jacinto Valezuella para reedificar su fachada de la casa núm. 31 de la calle del Placer.

Que el Arquitecto deslinda y valore el terreno que puede cederse á doña Carolina del Llano, en la que fué Travesía del Horno.

Dar licencia á D. Antonio Sanjurjo para reedificar la casa núm. 49 de la calle del Arenal.

Se adjudicó definitivamente á D. Emilio Valezuella el remate del kiosko en la Alameda.

Vista la cuenta de 2.505 pesetas, importe de las 90 masas para las nuevas escuelas, se acordó que la comisión con el Arquitecto las reconozca y reciban.

Dado cuenta de una instancia de don Juan Tapias, gerente de la Sociedad de los muelles y terrenos del puerto de Vigo, en solicitud de que se llenen ciertos requisitos que exige la ley hipotecaria, para que pueda inscribirse en el registro de la propiedad la escritura de transacción que en 30 de Marzo de 1881 hizo el Ayuntamiento con aquella Sociedad, se acordó que los síndicos, con vista de antecedentes y asociados del Arquitecto, si lo consideran necesario, otorguen la escritura adicional en representación del Municipio.

Que podrá resolverse la pretensión del Sr. Solleiro Negrete, cuando se formalice la liquidación de que se hallan pendientes las obras contratadas por don Domingo Alonso en la calle Longitudinal.

Vistas las instancias de los propietarios de las casas números 54, 56 y 58 en

la calle de la Victoria, en súplica de que se resuelva su reclamación de perjuicios por la nueva rasante, el Ayuntamiento acordó pasarla á la Comisión.

Que el Arquitecto municipal fije línea y rasante en el Castañal para la edificación que pretende hacer doña Dolores Arosa.

A la Comisión para su informe, una instancia de D. Benito Pelateiro, apoderado de D. Domingo Alonso, pidiendo se liquiden las obras hechas por éste en el pontón y calle del Marqués de Valladares.

A pretensión fundada de gran número de electores del tercer Colegio electoral para que se sitúe en la escuela de Sardoma la mesa electoral, el Ayuntamiento así lo acordó, y que el primer colegio se reúna en el bajo de la casa Consistorial y el segundo en la cárcel.

Vista la R. O. de 12 de Abril corriente dictada por virtud del Real Decreto de la misma fecha, que designa los días 3, 4, 5 y 6 de Mayo próximo para la renovación bienal de concejales, y correspondiendo cesar á los señores Gonzalez, Soto, Molins, Blanco, Fabregas, Requejo y Torres, y cubrir las vacantes de los señores Bárcena y Posada, y resultando, que por consecuencia del aumento del número de residentes en el término municipal, corresponde tener un concejal mas al Ayuntamiento, se acordó sortear á que colegio toca elegirlo, saliendo designado el segundo y por lo tanto debe elegir el primer colegio 4 concejales, el segundo 4, y el tercero otros 3; y como en la última renovación se cubriera una vacante por renuncia del señor Conde, sorteado los cuatro elegidos por el primer primer colegio, le tocó salir al señor Doural.

Dado cuenta por la comisión de obras que encontrara construidas á satisfacción las que se hicieron en el muro de sostenimiento en la calle del Arenal, se acordó recibirlas en definitiva.

A propuesta del señor Alcalde se acordó solicitar del Gobierno que construya una Aduana que reúna las condiciones necesarias de que carece la actual, que en nada corresponde á las condiciones é importancia del puerto.

Que por la falta en el servicio fué separado el guardia municipal Rosendo Fernandez.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión á las once y cuarto, á la que asistieron los señores Blein, Doural, Gonzalez, Curty, Estevez, Molins, Lopez, Soto y Novoa.

SECCION DE NOTICIAS

Como verán nuestros lectores en el número de hoy insertamos en lugar preferente, el importante artículo que ha publicado la «Gaceta de los Caminos de hierro», probando, con datos irrefutables, las grandes ventajas que ofrece el ferro-carril de Orense á Vigo, comparado con otros de los más importantes de España, y el gran error en que se encuentran, los que llevados de unos exagerados temores y recelos lanzan al mercado las acciones de dicha línea, á un precio insignificante, que hace augurar mal del éxito de nuestro ferro-carril.

A las ventajas numéricas que reseña el articulista, hay que añadir los esfuerzos que está haciendo la actual compañía del ferro-carril por aumentar el importante servicio de la línea ferrea estableciendo para comodidad de los viajeros despachos centrales en Vigo y Orense, servicio de carruajes, tarifas económicas para el transporte de ganados, mercancías, etc., todo lo que redundará, como es consiguiente, en importancia de la vía ferrea, dándole mayores rendimientos y mas pública aceptación en el país, donde por fortuna encuentran compensación estos sacrificios por medio de resultados los más lisonjeros que se pueden apetecer en estos asuntos.

El número de premios para el Certámen literario-musical que habrá de celebrarse en esta ciudad, en las próximas fiestas de la Reconquista, se aumenta con uno más, ofrecido por el diputado de este Distrito D. Angel Urzaiz, consistente en una escribanía de plata, para el autor de la mejor composición á Galicia, en prosa ó verso y en dialecto gallego.

Ayer á mediodía, á los pocos momentos que se retiró del muelle de madera el vapor inglés *Málaga*, que había tomado á su bordo 50 buques, atracó el de igual nacionalidad *Mallard* para embarcar otras ochenta cabezas vivas para Inglaterra que remite el Sr. D. Manuel Bárcena y Franco.

Ayer y con motivo del mal tiempo se suspendió la función de moda que se había anunciado á beneficio de la primera actriz D.ª Julia Cirera; y trasladada para otro día que se anunciará con anticipación.

Hoy tendrá lugar la tercera del segundo abono, según se anuncia en la sección de espectáculos.

Llegó á Santiago el diputado á cortes por Arzúa D. Benito Hermida.

Más de quinientos trabajadores reunidos pacíficamente en la plaza de Guadix (Cataluña), frente la casa Consistorial, han pedido á la autoridad que abaratase el precio del pan.

El alcalde de la población pidió inmediatamente recurso al Gobierno, para atender las necesidades de la clase obrera.

En Valencia existen varios casos de trichina. La población se halla intranquila, temiendo que las carnes saladas ocasionen desgracias.

Hemos dicho ya que se espera en Vigo al Excmo. Sr. Marqués del Pazo de la Merced, quien después de haber defendido en el Senado su voto particular respecto á las indemnizaciones de Saida, de una manera tan mesurada como elocuente, tan patriótica como justa, viene, como tenía pensado, á visitar las obras que está haciendo hace algunos años en el castillo de Montareal, en Bayona, después de haber cumplido con su deber en el seno de la Alta Cámara, con el beneplácito del país y la admiración y el elogio de la misma prensa de oposición.

Esta conducta del Sr. Elduayen forma notable contraste con la del actual Diputado por Vigo, que encargado de consumir un turno, como individuo de la Comisión de imprenta, ha dejado desairado al gobierno sin *su palabrada cooperación y la elocuencia de su palabra*. ¡Pobre Vigo, como te luces con tus innovaciones políticas!...

En las próximas elecciones parciales para Ayuntamiento, á Vigo le corresponden elegir once concejales en reemplazo de los Sres. don Manuel Bárcena que había renunciado, D. Manuel A. Blanco, D. Leonardo Gonzalez, D. Camilo Molins, D. Emilio Fabregas, D. Segundo Torres, D. Ventura Requejo, D. Cándido Soto y D. Vicente Posada, por fallecimiento.

Le corresponden quedar á los señores don Benito Lopez, D. Julio Lafuente, D. Francisco Novoa, D. Toribio Curty, D. Jacobo Dominguez, D. Ildefonso Feijóo, D. Emilio Martínez Doural, D. Primitivo Blein, y D. Francisco Estevez.

Por motivo de la renuncia de D. Antonio Conde, y conforme con lo prescrito en el artículo 5.º de la R. O. del día 12 del actual, se ha sorteado entre los señores Blein, Estevez, Doural y Feijóo cual de ellos tenía que salir, y ha resultado designado el señor Doural.

Segun acuerdo del Ayuntamiento en la sesión celebrada anoche, atendido el crecimiento de la población, aumenta la Corporación un Concejal, que debe ser elegido por el Colegio de la Aduana, y se traslada el Colegio de Feijóo á la parroquia de Sárdoma.

Las elecciones se verificarán en la forma siguiente:

En el Colegio del Ayuntamiento se elegirán cuatro Concejales, en el de la Aduana cuatro y en el de Sárdoma tres.

El artículo 52 de las Ordenanzas municipales dice que cuando mejor le parezca, y las circunstancias lo exijan, el Alcalde puede designar una hora de la mañana, antes de la que no será permitido á los revendedores comprar los comestibles que vienen al mercado, á fin de que el pueblo se surta con mas economía.

Bien sabemos que si esto hubiera de cumplirse con rigor tendríamos mucho que decir, porque los revendedores de legumbres, aves, huevos, frutas, etc., esperan á los vendedores á las entradas de la población para acapararlo todo, perjudicando luego al consumidor que tiene que pasar por las horas caudinas del monopolio, pero en lo que se hace irritante el olvido de lo prescrito, es en el pescado, ese recurso del pobre, que hoy ya es solo manjar del rico, tal es el precio que obtiene en la plaza, donde el que no vá para escabache, sale en el tren para fuera de Vigo, siendo así que hoy por hoy, nada viene á compensar la falta del pescado en esta plaza más que la patata de la provincia de Orense, y este tubérculo al anuncio de que piensa venir la escuadra inglesa á este puerto, subió el quintal á 40 reales.

Veremos si el Sr. Alcalde toma este asunto con el celo que merece, y deja al pueblo surtir-se de pescado antes que lo acapare la usura, en perjuicio del pobre.

El mechero de hendidura llamado mechero mariposa (*papillon*) ó abanico, usado en París, consume 140 litros de gas por hora. Ahora se principia á poner en servicio los mecheros intensivos de un consumo de 1.400 litros en París, se cuentan 45.815 mecheros de gas para el alumbrado público, más 63 de luz eléctrica, 65 de aceite vegetal y 293 de aceite mineral. El consumo del gas para el alumbrado público es de 32.880.919 metros cúbicos, para el alumbrado privado, 175.915.941 metros cúbicos. París posee once fabricas de gas que emplean 3.254 obreros de destilación 800.000.000 de kilogramos de hulla. Esta fabricación produce 615.000.000 de kilogramos de cok que representan 17.000.000 de pesetas. Los ingresos de todas las Compañías para el suministro del gas alcanzan la fabulosa suma de 57.000.000 de pesetas.

Ha sido respuesto del cargo de oficial 1.º de la administración de correos de Santiago, don Ramon Rodriguez.

No es exacto que el director de «El Progreso» Sr. Solís, se presente candidato por el Distrito de Puenteareas.

Falleció en la Coruña D.ª Concepcion Agudín Hernandez.

El sábado pudieron ocurrir sensibles desgracias y serios disgustos en el trayecto de Carril á Cambados. El conductor de aquel destable carruaje iba embriagado, y repetidas veces creyeron los viajeros verse expuesto á cualquier fracaso.

Bien podían hacer algo más por la seguridad de los viajeros, así los Gobernadores como los Alcaldes. Pero la política, el caciquismo y otros análogos asuntos ocupan las inteligencias superiores de los gobernantes y no les permiten fijarse en cosas tan pequeñas como la seguridad pública, tolerando vehículos que debían ser quemados.

Segun dice «El Hermandino» de Mondoñedo es seguro que el Orfeon *Pacheco* no tomará parte en el Certámen musical de Vigo.

Falleció en Valencia la madre del distinguido catedrático del Instituto de Coruña señor D. Tomás Rico Jimeno, á cuyo dolor nos asociamos.

Por la Administración de propiedades é impuestos de la provincia de Pontevedra se dispone que los Ayuntamientos pueden adoptar á su libre elección uno ó varios de los medios que marca la ley para la cobranza del impuesto de consumos. como es, la Administración municipal, los encabezamientos parciales ó gremiales, el arrendamiento ó venta libre de todas ó algunas especies, el arrendamiento con exclusiva y el repartimiento vecinal.