

# EL PROGRESO

DIARIO REPUBLICANO

## EL PUERTO DE SANTA CRUZ

### Nuestros deseos

Aprovechando la estancia en esta Capital del ilustre ingeniero D. Eduardo López Navarro, á quien se ha conferido por el Rey la alta misión de estudiar lo que convenga para dotar á esta isla de un puerto adecuado á sus necesidades, imperiosas en los actuales momentos de prosperidad agrícola y de grande tráfico marítimo y comercial, EL PROGRESO quiere aportar también su grano de arena á la magna obra que, necesaria é indispensablemente, ha de llevarse á cabo á la mayor brevedad posible para salvar á Tenerife de la ruina inminente que amenaza el edificio de su grandeza, á costa de tantos sacrificios, desvelos y entusiasmos creado.

En ese propósito, y alentados por la fe inquebrantable que el bienestar de la tierra nativa nos inspira, queremos concretar nuestras aspiraciones y deseos en asunto de tan trascendental interés para la isla entera; en asunto que entraña los únicos términos posibles de un poroso problema: la vida ó la muerte. Vivir en la prosperidad que nuestros esfuerzos han conquistado en el transcurso de cuatro siglos de incesante labor, ó morir para el concierto de los pueblos dignificados por el trabajo y la civilización, entregándonos á la taifa de pillos y vividores que se ciernen sobre los despojos de la patria ó huyendo como proscriptos, émulos del pueblo de Boada, de donde nos expulsa el látigo de los caciques, los egoísmos de unos cuantos mercaderes sin patria ó las procacidades de media docena de políticos sin entrañas, erigidos en mayoriales de un rebaño paciente.

Mas no es esta la ocasión de entregarse al pesimismo. El desaliento, ahora más que nunca, sería funesto y entorpecedor. Hagamos, pues, para proseguir, un buen recaudo de esperanzas.

Dijimos que concretaríamos nuestras aspiraciones y deseos, y nada más eficaz para este objetivo que el estudio modesto, pero digno de toda atención, que hoy ofrecemos á los lectores y con especialidad al Sr. López Navarro. No lo ha hecho ningún ingeniero facultativo, ni lo suscribe tampoco ninguna de esas lumbreras de la ciencia que en el puerto de esta Capital han desparramado los destellos de su ingenio, de su saber y de su pericia, bien que con frutos nocivos, antes que fecundos. Es sólo una muestra de la voluntad, de la experiencia y de la razón puesta al servicio del interés colectivo. Lo suscribe un hijo del pueblo que lleva su voz en estos momentos, porque en los razonamientos que aduce van condensados anhelos generales de una autoridad que en su fino instinto no yerra: la opinión pública.

Y ésta habla elocuentemente á tal respecto. El puerto comenzado no sirve. Cualquiera ampliación que se intente resultaría perjudicial. Los proyectos conocidos, y con especialidad el del Sr. Guadalfajara, son, sencillamente, una insensatez. Hay, por esto, que desechar prejuicios y rutinas, afrontando resueltamente, valientemente, el conflicto. Santa Cruz de Tenerife necesita un nuevo puerto, un amplio puerto, que responda á sus necesidades, que ensanche su tráfico marítimo, comercial y agrícola. Lo contrario, es decir, aprovechar esos escombros con que se ha inutilizado nuestra hermosa bahía, es hacer más ostensibles y más funestos los males que hoy lamentamos.

A demostrar todo esto, haciéndose á la vez intérprete del sentir público, tiende el artículo que á continuación publicamos, obra de un apreciable amigo que, por su pericia en la cuestión marítima, tiene para nosotros más autoridad que estotros profesionales que sólo han conocido la materia de que se trata en la pizarra de una Academia.

Fijense los lectores y se convencerán, como nos hemos convencido nosotros, de que á las grandes inmoralidades, á los enormes escándalos que ha habido en la ejecución de las obras, hay que añadir las no menos dañosas gestiones de los señores técnicos, ingenieros y lumbreras científicas que, por equivocación ó mala fe, han puesto en este asunto sus manos pecadoras.

He aquí, pues, el artículo á que nos referimos:

Desde las más remotas incursiones hechas en la isla de Tenerife por los europeos; desde la llegada de D. Diego García de Herrera hasta la del Adelantado D. Alonso Fernández de Lugo, verificábase los desembarcos, con notoria y marcada preferencia, por el Valle de Bufadero y playas de Añaza. Siendo la costa oriental de Tenerife la menos escabrosa y más limpia, y donde se encuentran playas abrigadas con buenos teneros, es lógico suponer que, el elegir las de Añaza para seguridad de sus naves, fué debido al incomparable abrigo que les da la elevadísima cordillera de Anaga, situadas como están dichas playas, desde su vertiente meridional hacia el sursudoeste y defendidas, por consiguiente, de los vientos generales del nordeste, cuya variación se efectúa, comunmente, por el norte, entre los que transversalmente corta la referida cordillera con su prolongada intercepción, interrumpiendo la mar del golfo por estos vientos levantada. Estos vientos alicios que alternan con los terrales son los dominantes casi todo el año. El siguiente cuadro de observaciones meteorológicas, término medio, puede servirnos de prueba inconcusa de lo dicho respecto á vientos. (1)

Meses	Rea- mur libre	Baróme- tro inglés Pulgadas	Vientos dominantes
Enero . . . .	20.1	30.2400	N E
Febrero . . .	22.1	30.1200	N E
Marzo . . . .	20.6	30.1700	N N E y E S E
Abril . . . .	21.1	30.1200	E N E y N
Mayo . . . .	20.3	30.1500	N N E y N E
Junio . . . .	22.2	30.1200	N N E y N E
Julio . . . .	22.2	30.0700	N E
Agosto . . .	20.6	30.0900	N E y N N E
Septiembre .	23.5	30.1500	N E
Octubre . . .	22.5	31.1400	N y N O
Noviembre .	20.2	29.0800	E S E y N E
Diciembre .	19.8	31.0300	N O y N E

La ventajosa formación geológica de la cordillera de Anaga, causa de las principales condiciones de abrigo de esta rada; la calidad superior de su fondo, que además es limpio, y la extraordinaria y singular presencia de los vientos atemporales del segundo cuadrante, son propiedades de bondad suficientes que han hecho despreciable, desde la antigüedad, el rápido desnivel de su fondo.

Reconocida la importancia naval de esta rada por el Ilte. Cabildo de Tenerife, que residía en la ciudad de la Laguna, ejerciendo absoluto dominio y soberanía

(1) «A Través de las Islas Canarias» por don C. de Arribas y Sánchez, (página 32).

sobre los demás pueblos de la isla, acordó esta Ilte. Corporación en 1585, la reparación de un pequeño muelle que consta que hubo en el puerto de Santa Cruz, según dice Viera en su obra titulada «Noticias de la Historia General de las Islas Canarias». (2)

Empeñarnos en continuar la historia del dique sur, del miembro principal de nuestro puerto, brazo derecho de Santa Cruz de Tenerife, sería prolijo; tan dilatado como el tiempo que lleva en construcción. En la «Guía Histórica-Descriptiva de Santa Cruz de Tenerife»; obra por todos conceptos digna de nuestro elogio y estimación, escrita por el ilustrado y erudito hijo de esta Capital, D. Felipe M. Poggi y Borsotto; desde la página 158 á la 162 inclusive, puede el curioso quedar satisfecho de todo lo referente al muelle viejo. La historia del muelle nuevo... esa, está escrita por el mismo muelle en páginas de inapreciable valor con caracteres indelebles. Recomendamos por su importancia el epílogo de dicha obra...

Aquellas primeras heridas abiertas por los conquistadores de la antigua Nivaria en el virgen suelo de Añaza con las áncoras de sus bergantines, con la Santa Cruz y con las tiendas de su Real Campamento; esas gloriosas heridas de grata memoria, símbolos de progreso, que son las históricas y tradicionales demarcaciones, que por su grandeza debieron ser el fundamento y la base de una ciudad espaciosa y de un Puerto extenso, sólo han servido para ser torpe y mezquinamente utilizadas por los técnicos competentes y cuerpos políticos de nuestra nación.

La rada de Santa Cruz de Tenerife es víctima de una aguda y vergonzosa enfermedad; la crisis se verificará cuando el dique sur llegue al término de su escollera de prolongación. El conjunto de signos que sirven para fijar el carácter peculiar de su enfermedad, están reconocidos ya: nuestra rada padece de un PUERTO ESTRECHO. Padece incurable, que aún no ha producido la alarma que merece. Y decimos incurable, refiriéndonos al espacio de mar limitado ya por la base de escollera, por que, ¿cómo hacerla desaparecer? ¿qué cantidades de dinero y tiempo se necesitarían?...

Admitido esto así, veamos el Plano de Conjunto del último proyecto de ampliación. Fijándonos primeramente en los muelles de ribera que, como desde unos 15 metros hacia tierra de la línea de prolongación interior del muelle viejo, se dirigen al dique norte por los 3 metros de profundidad, siguiendo casi la misma curvatura de dicha línea de nivel en secciones rectas, veremos, que excepción hecha de los dos canales formados: uno, en el varadero de los Sres. Hamilton y C<sup>o</sup>. y, otro, en el barranco Almeida y varadero de Elder, Dempster y C<sup>o</sup>., toda la ribera natural desaparece bajo la construcción de dichos muelles en su extensión perpendicular de 75 á 150 metros.

Prescindamos de la acumulación de arenas y demás materias que ha de efectuarse en su interior, quitándoles su desahogo natural, que son las playas, para evitar que se nos arguya diciendo que ha de hacerse, lo que dudamos se haga, para que no disminuya la profundidad: limpiar con dragas. Pero lo que no comprendemos, después de estar ocupada por esos muelles la sección de puerto que por su pro-

fundidad le corresponde al calado de los remolcadores, gabarras y lanchas, que tan crecidísimo é importante número forman, en dónde y cómo han de situarse dichas embarcaciones sin que interrumpan el espacio necesario para las faenas de entradas y salidas de los vapores de 80 á 105 metros de eslora, en su andana correspondiente, atraques y desatraques, tanto en el dique sur como en los muelles de rivera en cuestión, con arreglo á calados y profundidades. Hay que situar, además, una andana de boyas distanciadas convenientemente de la popa de los vapores cuya eslora hemos indicado y, nos encontramos ya como á unos 100 metros de distancia de los futuros muelles. Espacio que no podría ocuparse por ser necesario para la ejecución de las faenas consiguientes al fin marítimo de estos muelles: al remolcador que conduzca á una gabarra le es insuficiente dicho espacio, en ciertos casos; sin embargo, admitamos esto así, para preguntar por última vez, en dónde y cómo, se le proporciona sitio á las referidas embarcaciones dentro del puerto.

No debemos olvidar que la playa principal que tan buenos servicios presta á todas las embarcaciones, desde gabarras á botes, desaparece para siempre. Con el fin de utilizar esta convenientísima playa, creámos suficiente ensanche allí para el dique sur, el que hace desaparecer el ángulo formado entre el puente y la Farola.

Si grande ha sido el perjuicio que este puerto le ha ocasionado á la rada, no creemos menor el que estos muelles le han de ocasionar al puerto.

La prolongación del dique norte, conocido por muelle de puerto cerrado, es tan inconveniente é innecesaria como la de los demás contramuelles proyectados: inconvenientes, por que reducen, alejan ó inutilizan los fondeaderos correspondientes á su prolongación; é innecesarios, el primero, por que según los dos últimos proyectos resulta un muelle interior y sin objeto, por consiguiente, para detener mar y, además, que el prolongarlo para servicios comerciales, sería proteger la prolongación de aquella restinga ó lengua, cuyo avance ya se nota, y, el último, tanto respecto á proyectos de prolongación, como por su situación, por que además de lo expuesto como inconveniente, y sin embargo de su magnífica orientación S E 5° E., dada la gran longitud del dique sur, con sujeción á ese proyecto, que termina entre Paso-Alto y Valle Seco, le haría tomar á las mares del E. y E N E., que son únicas del primer cuadrante que merecen tomarse en consideración, direcciones entre las cuales, la que más se internaría, ya deshecha, sería en dirección al contramuelle puerto cerrado. No creemos que la extensión de puerto, de este último proyecto, comprendida entre la alineación del dique norte antiguo y la extremidad curva del dique sur, merezca otra aceptación; pues su máxima anchura donde empieza la curva de su espigón sólo es de 325 metros, y los 8 metros de profundidad se sondan á 165 metros de dicho espigón: el buque de mayores dimensiones que podría fondear allí sería de 55 metros de eslora.

Ninguno de los proyectos conocidos han verificado la ampliación formando ángulo en la extremidad de la escollera, para conservar, por lo menos, la anchura del puerto en construcción. Todos continúan la misma dirección de la escollera para no alcanzar mayor profundidad, sino en la boca, que es donde menos espacio

(2) Tom. III, pág. 400, (cita 3).

se necesita. Todos han prescindido de que el puerto resulte cada vez más estrecho, ante la conveniencia económica del Estado. Pero nosotros, hartos ya de tantos engaños y perjuicios, estamos dispuestos a protestar de todo lo que no resulte una verdadera mejora para nuestra rada con aceptación universal; pues nuestra situación geográfica, respecto á lo comercial, unida al interés medicinal y recreativo que proporciona nuestra isla para ser constantemente visitada, por su clima sin rival y por la belleza incomparable de su suelo coronado por el monumento más sorprendente de la naturaleza en la tierra, son causas dignas de un nuevo extenso puerto, cueste lo que cueste: más vale el porvenir de Tenerife.

Es necesario no mentir más, realizando lo despreciable, por razones de competencia. Hay que decir muy claro y muy alto, de manera que lo entienda y oiga todo el mundo: nuestro puerto no sirve, porque nuestro puerto no corresponde á nuestras necesidades marítimas.

Si queremos salvar á la rada de su completa inutilización, debemos conseguir que en llegando el dique sur al término de su escollera, termine definitivamente este puerto. Cualquier ampliación que se intente, aún formando el ángulo de ensanche en el término de la escollera ó sea en la boya, sólo serviría para interceptar los fondeaderos más naturalmente abrigados, de menos profundidad y más próximos á la población que pueden utilizar los buques de gran porte; pues como es imposible hacer puerto para vapores de 10.000 y 12.000 toneladas, nos parece reservar para dichos buques los fondeaderos exteriores en que con más comodidad pueden realizar sus operaciones. Empeñarse en lo contrario, resultaría alejarlos más de lo que ya hoy tienen que alejarse. Respecto á fondear por fuera de esa parte del dique, cuanto mayor fuera el ángulo que forma éste con la dirección del que se construye, en mayor profundidad se caería, hasta resultar imposible el verificarlo allí.

De las reflexiones hechas surgen las resoluciones siguientes: *No ampliar el que se construye y construir un amplio puerto.*

Las mismas razones aducidas en contra de cualquier ampliación que se intente, damos en contra de cualquier proyecto de nuevo puerto hacia el norte. La parte nordeste de la rada es el fondeadero natural de los buques sin puerto artificial.

De las dos resoluciones propuestas es fácil conseguir la primera, no porque sea menos importante que la segunda, sino por más económica; así es, que todos nuestros esfuerzos debemos unirlos para conseguir que se verifiquen, *con verdadero interés*, los estudios necesarios para la construcción de un puerto al sur del que se construye, que partiendo desde el Castillo de San Juan ó, en último caso, de la Batería de San Francisco, viniese á formar su boca con la última curva del dique sur. Con esto, dado el gran número de buques que á este puerto arriban por distintos conceptos, quedaría resuelto el problema. Los buques de gran porte, al N. E. de la rada; los buques de mediano porte, en puerto sur y, los de menor porte, en puerto norte. ¡Cuánta comodidad experimentarían los capitanes al ejecutar sus faenas, y cuánto no aumentaría en poco tiempo nuestro crédito marítimo! Para construir este puerto hay que vencer mucha profundidad y esto sería precisamente la primera dificultad que ha de oponérsenos. Pero no debemos de cejar por eso; la obra merece todo el dinero y tiempo que fuesen necesarios: es la salvación de nuestra rada y de nuestra isla!

Sería necesario desviar el barranco de Santos por el del Hierro y luego darle entrada á la mar por el primero, cosa, no sólo de interés marítimo, sino también sanitario; pues sería inconvenientísimo, y hasta feo, que su torrente, á veces impetuoso, invadiera este puerto. El verdadero impulso que este nuevo puerto le daría á los barrios del sur, sería tan considerable, que veríamos duplicada nuestra población en no muchos años.

Tenemos que seguir las huellas de don Alonso Fernández de Lugo: Al sur, pues que allí está nuestro porvenir!

F. de Añaza y Agüere.

S. J. C. - Abril 7-1906.

## Haciendo historia

Esta Escuela de Náutica tuvo su origen y fué constituida por virtud de la pragmática del rey Carlos III, en 1787, á petición y bajos los auspicios del comercio de Tenerife.

Más tarde, á mediados del siglo último, por R. D. de 20 de Septiembre de 1850 y R. O. de 7 de Enero de 1851, se reorganizó esta Escuela y las demás del Reyno, con dependencia del Estado.

En el año 1869 y por decreto de la Regencia del Reyno de 30 de Junio, fueron suprimidas del presupuesto general del Estado las Escuelas especiales de Náutica y otras.

En sesión extraordinaria celebrada por la Diputación en 16 de Agosto del mismo año 1869, acordó esta corporación continuarse esta Escuela de Náutica por cuenta del presupuesto provincial. Y después de muchos trámites y comunicaciones y decretos, que duraron nada menos que cinco años, fué aquella declarada Establecimiento oficial, bajo la dependencia económica de la Diputación, en el año 1874. Y desde entonces hasta la fecha padece esta Escuela, como Cristo padeció bajo el poder de Poncio, la tutela del Excmo. Cuerpo provincial.

La cantidad consignada en los presupuestos provinciales para alquiler de la casa-escuela fué, desde el citado año 1874 hasta el de 1889, la de 1.375 pesetas, cantidad hasta entonces suficiente, por razón del escaso valor en renta que tuvieron en esa época en esta Capital las fincas urbanas, para pagar el alquiler de un edificio decente y con condiciones propias para un establecimiento de esta índole. Pero empezaron á subir luego los inquilinatos, y la Diputación en vez de aumentar esa consignación, á fin de que la Escuela de Náutica continuase instalada en un local que no aminorase su importancia y representación, disminuyó y mermó aquélla en el presupuesto de 1889 á 90, dejándola reducida á 1.000 pesetas. Y esta es la cantidad que desde esa fecha hasta hoy libra anualmente la Diputación para el alquiler de la casa-escuela de Náutica. Como todos aquí sabemos lo que puede ser una casa cuyo alquiler asciende solo á 83 pesetas mensuales, á nadie llamará la atención que la primera impresión desagradable del Sr. Rector en su visita á este Establecimiento haya sido la que le causara el aspecto de la casa que el mismo ocupa, pues sobre ser humilísima y pobre, carece de todas las condiciones que requiere un local á la enseñanza destinado.

Y vamos á la segunda impresión desagradable del Sr. Rector.

Hasta el año 1889 venía consignando la Diputación en sus presupuestos la cantidad de 325 pesetas anuales para material de la misma: esto es, para gastos de Secretaría, composición y reposición de enseres para las aulas, para el entretenimiento y limpieza del establecimiento y adquisición de obras de estudio y de instrumentos indispensables á la enseñanza práctica de algunas de las asignaturas que se cursan en el mismo. Para todo esto, la Corporación protectora de esta Escuela la dispensaba la merced de 27 pesetas y 8 céntimos mensuales. Esto hasta el año 1889. En éste estimó sin duda esa corporación que las 27 pesetas 8 céntimos que mensualmente daba á esta Escuela para material era cantidad excesiva, y la redujo á 250 pesetas anuales, ó sean 20'83 mensuales. En 1901 ó 1902 volvió á mermar de nuevo el cuerpo provincial esta consignación dejándola reducida á 150 pesetas anuales, ó 12'50 mensuales; y por último en el 1904, juzgándola aún muy crecida la convirtió en 100 pesetas anuales, ó 8'33 mensuales; cantidad verdaderamente irrisoria y que hasta bochornoso es conseguirla aquí. Y no es esto todo: la Excelentísima Diputación ha estimado suficiente esa importante suma de 8'33 pesetas mensuales para que la Escuela especial de Náutica de Canarias realice su existencia y cumpla todos los fines para que fué creada, pero su actual ordenador de pagos, juzgando sin duda que basta con que dicha suma aparezca consignada en los presupuestos provinciales, cree que no está en el deber de librarla á este Establecimiento. Catorce mensualidades le adeuda hoy la Diputación por este concepto; de éstas, nueve consecutivas, desde Julio del año último á fines de Marzo del corriente. Y cuenta, que los últimos libramientos que se le hicieron, fué porque á

ello se vió obligado el ordenador de pagos por orden del Sr. Gobernador Civil de la provincia, á quien acudió en queja el Director de la Escuela.

Resultado de las larguezas, de la atención y solicitud para con la Escuela Náutica de la Excmo. Diputación provincial y del proceder de su actual ordenador de pagos. Desde el año 1885 hasta la fecha, no han podido los directores que en la misma se han sucedido adquirir ningún instrumento ó aparato con que aumentar el material científico de la misma. Sólo figuran como comprados por el Sr. D. Francisco Oliveros y por el que le sucedió en este cargo y lo desempeña en la actualidad, un horizonte artificial, un ejemplar de las obras de Matemáticas que se cursan en el Establecimiento y un Diccionario de la Lengua. Los aparatos de Física experimental y los instrumentos náuticos indispensables á la enseñanza, son los mismos que existían hace más de cuarenta años y están completamente inútiles: de suerte que, cuando el profesor de la asignatura de Astronomía Náutica y Navegación, en su interés por sus alumnos, quiere explicar como se hace una observación con el sextante ó con otro cualquier instrumento, se ve obligado á pedir á un compañero de profesión que se lo facilite. No existe en esta Escuela un almanaque náutico indispensable para la resolución de problemas que afectan á la Navegación. Los enseres de las aulas: bancos, sillas, mesas, sillones, pizarras, etc., se hallan casi todos deteriorados y muchos inservibles. La bandera del Establecimiento adquirida por el Director actual, se destruyó y no ha sido posible reponerla. Por eso no se iza en las fiestas y solemnidades, y por eso notó el Rector su falta en su visita á la Escuela. En Secretaría faltan los libros para registros de comunicaciones, no existen impresos de ninguna clase, y cuando hay necesidad de contestar á una comunicación del Rectorado ó del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, el Director, de su peculio particular, se ve obligado á comprar, plumas, papel, tinta, etc. y lo que le hace falta para cumplimentar esos servicios; así como también adquirir de su propio peculio la tiza y los paños, toallas etc. que en las aulas se necesitan.

Todas estas deficiencias, todas estas pequeñeces y miserias observadas por el Ilmo. Sr. Rector de la Universidad de Sevilla son las que produjeron en él esa impresión desagradable de que habla *El Magisterio Canario*.

Este público no las conocía ni tenía necesidad de conocerlas, pero una frase incorrecta é impertinente de ese periódico nos obliga á exponérselas—como lo hacemos al Sr. Rector en comunicación que con esta fecha le dirigimos,—y él hará de las mismas los comentarios que estime oportunos.

Conste, pues, que el Director y los profesores de esta Escuela de Náutica de Canarias son completamente ajenos á la impresión desagradable que causó al Ilmo. Sr. Rector su visita á la misma, pues no pueden ser en modo alguno responsables de su estado y condiciones, y que todos y cada uno cumplen con celo, inteligencia y constancia, dignas de mejor recompensa, su cometido.

*El Magisterio Canario* dirigió su puntería al Director de la Escuela de Náutica, con la intención aviesa de herirle y desprestigiarle y, ¡si será torpe é indiscreto! ha hecho blanco en la Excmo. Diputación provincial.

MIGUEL PEREYRA.

Director de la Escuela de Náutica

## LOS FUGADOS

### Más equivocaciones

Nuestro colega *El Tiempo* en su número de hoy dice:

“En virtud de aviso telegráfico dado desde esta Capital ha sido detenido en Las Palmas Antonio Regidor de la Peña, que usaba el nombre supuesto de Antonio Díaz Alonso, y que es uno de los autores del intento de robo en el establecimiento de D. Antonio Gómez”.

La noticia, y la detención de Regidor son equivocaciones, como lo es la de confundir el núm. 66 con el 64 de la calle de Porlier.

Antonio Regidor de la Peña, que no usa nombre supuesto, es un vendedor ambulante natural de un pueblo de la pro-

vincia de Zamora, que en unión de su hermano, residente éste en Tenerife, vino á hacer poco de Dakar para seguir de pas-  
trabajando en esta isla.

Por el hermano de Antonio hemos sabido esta mañana que aquél fué detenido hace tres días en Las Palmas por el Inspector de policía, creyendo que se trataba de José Melo; pero que fué puesto en libertad poco después, en virtud de que al ser detenido mandó aviso á varios comerciantes, establecidos en dicha ciudad, entre ellos á la casa Belda Hermanos, y éstos justificaron la personalidad del detenido, respondiendo por su conducta.

### En el Juzgado

Para rectificar estos datos hemos estado esta tarde en el Juzgado, donde se nos ha dicho que, en efecto, fué equivocada la detención de Antonio Regidor, el cual se encuentra ya en libertad.

Carece, pues, de fundamento la noticia de haber sido detenido uno de los autores del intento de robo en cuestión, de cuyos delincuentes se ignora todavía el paradero.

### La policía

Desde hoy ha dejado de prestar servicio en la calle Porlier la pareja de orden público que estaba apostada frente á la casa en que vivían José Melo y Antonio Díaz Alonso.

Es de suponer que estos no tendrán pensamiento de volver por sí solos á su antiguo domicilio.

## EFEMERIDES CANARIAS

7 Abril 1447. Expide el Rey D. Juan II en Buenavista, una Real Cédula mandando á los vecinos de Lanzarote Gomera, Fuerteventura y Hierro, que procurasen dar á D. Fernando Peraza todo el favor y ayuda que pudiesen contra los perturbadores domésticos y extraños, á consecuencia de haberse alzado los gomeros por el infante D. Enrique de Portugal; y que examinando al mismo tiempo cuales eran los derechos de dicho Herrera sobre Lanzarote, le diesen entera posesión del señorío.

7 Abril 1901. Inauguración oficial del tranvía eléctrico de esta Capital á la ciudad de la Laguna.

## Crónica general

**Caida mortal.**—Un muchacho de unos 14 años de edad, llamado Ramón Fajardo, que estaba trabajando en la red telefónica sobre el tejado de la casa número 17 de la calle de San José, al intentar subir á la azotea de la casa contigua señalada con el número 19, puso el pie como punto de apoyo en uno de los caños de hoja de lata que para desagüe hay en el pretil de la azotea, cediendo aquel punto de apoyo, tras el que cayó el muchacho á la calle, quedando sin sentido á consecuencia del fuerte golpe sufrido.

Trasladado por varios vecinos de la calle al portal de la casa de enfrente fué conducido después en grave estado al Hospital civil por la sección de ambulancia de *La Cruz Roja*.

**Comunicado.**—En contestación al artículo *Haciendo historia* que publicamos ayer, de nuestro apreciable colaborador D. Miguel Pereyra, hemos recibido hoy un comunicado suscrito por D. Francisco Franquis Noda.

El exceso de material nos impide publicar hoy, como hubiera sido nuestro deseo, dicho comunicado; pero prometemos hacerlo en nuestro número próximo.

**Nuevo Académico.**—Por unanimidad ha sido nombrado de la Academia española, el ilustre novelista D. Armando Palacio Valdés.

**Escuela nocturna.**—En la calle de San Martín número 33, se ha establecido una escuela nocturna á cargo de la maestra superior D.<sup>a</sup> Felicidad González de García Talavera, donde por una módica cantidad mensual pueden las obreras que lo deseen aprender á leer, escribir y contar.

La hora de clase es de 7 á 8.

**De regreso.**—En el *Martín Saenz*, que ha zarpado esta madrugada para la Península, regresa D. Fernando Macorra, que vino ayer en el *Hespérides* con la estafeta de correos para la comitiva regia.

D. Ciriaco Rojas, ambulante que con igual misión vino en el *San Francisco*, regresará probablemente en el correo del 10.

**De viaje.**—Para Las Palmas embarcó ayer, acompañado del ingeniero señor Suarez Galban, el inspector del cuerpo D. Eduardo López Navarro.

Regresará el día 9, embarcándose para

la península en el trasatlántico que sale de este puerto el día 15 del actual.

**Destino.**—Ha sido nombrado comandante militar de la isla de la Palma, el coronel de infantería D. Manuel Tejerizo Cabrea.

**Empleado de correos.**—En el *Hespérides*, llegó anoche el nuevo empleado de correos destinado á esta Administración, D. Juan Lozano, el cual se ha posesionado hoy de su cargo.

**Marítima.**—A las cinco y media de la tarde de ayer fondeó en bahía el vapor correo *Hespérides*, que salió de Cádiz el día 4 conduciendo la correspondencia general, 16 pasajeros para este puerto y 11 para Las Palmas, para cuyo puerto salió anoche á las 12.

También llegó anoche, procedente de Cuba, el vapor *Martín Saenz*, con 54 pasajeros para este puerto y 30 de tránsito, zarmando para la Península hoy á las 4 de la madrugada.

PARA EL COMERCIO

**Buques que se esperan esta semana:**

- Día 7 Para Dunkerque, vapor *Amiral Duperré*. Hardisson hermanos.
- 7 Para Hamburgo, vapor *Ashanti*. Elder, Dempster y C.<sup>a</sup>
- 8 Para Southampton, vapor *Ansverville*. Elder, Dempster y C.<sup>a</sup>
- 8 Para la Guayra, vapor *Venezuela*. Elder, Dempster y C.<sup>a</sup>
- 9 Para Montevideo y Buenos Aires, vapor *León XIII*. Vda. é hijos de J. La Roche.

**Parker & Co.**

3, Rainford Square  
LIVERPOOL.

- ☛ Desean consignaciones de **Bananas, Tomates, Patatas y Cebollas.**
- ☛ Garantizan los precios más altos del mercado.
- ☛ Envío de cuentas de venta y cheque inmediato. (175)

**VACA**

Se vende una con abundante leche.

Informan: calle de Alfonso XIII, núm. 30. (175-15)

**August Stier**

HAMBURGO  
Fruchthof.

Vendedores de  
**PATATAS,**  
Bananas,  
Tomates,  
Almendras,  
Cochinilla, etc.

☛ Envío de cuentas de ventas acompañado de comprobantes de venta y cheque inmediato. (175)

**Sombreros**

PARA SEÑORA

**ÚLTIMA NOVEDAD**

Se acaban de recibir en la calle de San José núm. 38, antigua tienda de **encages.** (167)

**COCOS**

Francisco Tello participa á su número sa clientela que acaba de recibir por el último vapor procedente de Puerto Rico, una gran remesa de cocos que se venden en los cuartos núms. 19 y 20 de la Recoba nueva.

**Precios: desde 30 céntimos en adelante.** (162)

**CASA** Se desea comprar una pequeña cuyo precio alcanceá los sumo 3.000 pesetas. Para informes en la IMPRENTA GARCIA CRUZ.

**LA ASEGURADORA ESPAÑOLA**

Compañía Nacional de Seguros de Vida, Accidentes, Marítimos é Incendios  
FUNDADA EN 1900

Capital: 5.000.000 de pesetas. Desembolsado: 2.000.000 de pesetas.

Dirección general: Santa Cruz de Tenerife (Canarias).

Dirección en Madrid: Salón del Prado, núm. 14

Sucursales y Agencias en las provincias de España.—Comisarios de averías en todos los puertos del mundo.—*Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.*

**LA GADITANA**

Depósito de vinos generosos de Jerez, Sanlúcar y Málaga  
**SAN PEDRO ALCÁNTARA, 6**

Esta ya antigua y acreditada casa tiene el honor de anunciar á sus favorecedores, y en general á todos los de fino paladar y gusto delicado, que acaba de recibir una gran partida de vinos selectos, de marcas celebradas en el mundo entero, pero desconocidas hasta ahora en esta provincia.

La señora Vda. de E. Hidalgo, cuyas renombradas viñas *El Alamo, Sto. Domingo, Miraflores y El Cuadrado* son lo mejor que se conoce en el término de Sanlúcar de Barrameda y Jerez ha remitido á esta casa las distintas clases de su rica y sin rival manzanilla, que se designan con los nombres de  *fina, olorosa, superior, hecha, amontillada fina, vieja y extra.*

También se ha recibido, de las mismas bodegas, la manzanilla conocida con el nombre de *La Gitana*, que es sin duda alguna, la que de mayor fama y crédito goza en la Península, y el amontillado *Napoleón*, que no tiene igual. Y de la afamada casa que en Sanlúcar poseen los Sres. herederos de Juan de Argüeso, acaba de recibirse los selectos vinos denominados *Manzanilla pasada, San Leon, Manzanilla especial ARGÜESO FINA OLOROSA* y el acreditado amontillado marca **LAS MEDALLAS.**

De rico embuchado de lomo, el embutido más fino y delicado y de langostinos frescos, tiene este establecimiento abundantísimo surtido.

Cerveza helada á todas horas de la acreditada marca

C. Maier y Comp. de Cádiz. (169)

**ENCUADERNACION**

**DE LIBROS**

En este acreditado taller establecido desde hace años en la calle de San José, núm. 36, IMPRENTA GARCIA CRUZ, se hacen toda clase de encuadernaciones de libros en pasta, á la holandesa y á la inglesa, económicas y de gran lujo, empleándose en ellas buenos materiales.

**Prontitud, esmero y precios moderados.**

San José, 36, Imprenta Garcia Cruz, junto á la casa del médico Sr. D. Diego Costa.

**Charles Kauffman**

44, FLORAL ST.

**LONDON**

**VENDEDORES DE FRUTOS**

con especialidad de **Bananas, Tomates y Patatas**

Esta casa cuenta con inteligente y conocido personal, magníficos y bien acondicionados almacenes y grandes establecimientos en distintos sitios de Londres para las ventas al detalle, pudiendo en estas condiciones asegurar una buena defensa á las consignaciones que reciba. (142).

¡Si Vd. bebe Whisky beba solo lo mejor!

**EL WISKY FAVORITO DE CONOCEDORES ES**

**CLAYMORE**

De venta en los principales almacenes ultramarinos, Cafés y Hoteles.

Agente: Bernardo Westerdahl.

A los Sres. Exportadores de Frutos:

Los Sres. Yeoward Brothers, tienen existencias en el Puerto de la Cruz, de todos los materiales necesarios para el empaquetado de frutos.

Dirigirse á dichos señores en el mismo Puerto de la Cruz.

**Turba**

para empaque de Tomates, se vende en los almacenes de Fernández del Castillo hermanos, Castillo, 33. (115)

**Tarjetas de visita**

Se hacen á la perfección en la nueva Imprenta Garcia Cruz, San José, 36. Hay variada colección de letras inglesas, para escoger.

**CONTRA LAS IMITACIONES**

Alguna fábrica del extranjero pretende introducir en estas Islas una Galleta que imite la

**Muy exquisita é inimitable galleta PAT-A-CAKE**

fabricada por los Sres. Peek, Frean & Co's. Llamamos la atención del público hacia esta suplantación para que cuando en cualquier establecimiento pidan nuestra Galleta tengan cuidado de asegurarse de la legitimidad del artículo, insistiendo en que sea la Galleta

**PAT-A-CAKE**

y no se dejen imponer por sustituciones poco escrupulosas. (149)

**Manuel Rodríguez Acuña**

Calle de la Carrera núm. 28. La Laguna

Centro de suscripciones, depósito de tabacos, cigarros y picaduras, marcas superiores de la Palma y Cuba.

Papel de todas clases, libros de comercio, rayados y en blanco, id. de texto, tarjetas postales, novelas, tinta superior, efectos de escritorio etc., etc. Todo á precios módicos.

**Don Carlos Franquis DENTISTA**

A su numerosa y distinguida clientela, á sus buenos amigos particulares y en general al ilustrado público de esta Capital é Isla, les participa haber trasladado su gabinete á la casa de su propiedad en la calle Villalba Hervás 21, (Plaza del Principe).

Ofrece á la vez su casa por medio del presente, á sus amistades para no hacerlo particularmente.

**Taller de fundición**

El maquinista naval Miguel Lucena ha establecido en la calle de Imeldo Serís un taller de herrería, fundición y maquinaria, donde se practican toda clase de trabajos relacionados con esa industria, por difíciles que sean.

75. Imeldo Serís. 75

**Máquinas de escribir sistema "YOST"**



El nuevo modelo núm. 10 es reconocido como la perfección en máquinas de escribir. Su sencillez de teclado permite aprender su manipulación en pocos días. La más ligera de todos los sistemas conocidos. Ventas al gobierno español durante un año, 91 máquinas. Para más informes diríjase á Hy. Wolfson; Marina núm. 1, Santa Cruz de Tenerife.

**NICOLÁS DEHESA BANCA Y CAMBIO**

Compra y venta de todas clases de valores españoles y extranjeros. Cheques y cartas de crédito sobre todos los países.

Compra y venta de billetes y monedas extranjeras.

Giros, órdenes telegráficas, cobros y descuentos de letras sobre cualquier plaza de España y extranjero.

Alfonso XIII, 64, (antes Castillo). Santa Cruz de Tenerife.

**Atención.** Las mejores dentaduras completas y parciales se confeccionan en el gabinete odontológico, calle Valentín Sanz núm. 1, (antes Norte). Especialidad en orificaciones, coronas dentales y demás enfermedades del aparato dentario sin ocasionar molestia alguna

**Fernández y Padilla Cirujanos dentistas**

Horas de consulta de 8 de la mañana á 5 de la tarde.

Los polvos para limpiar y conservar la dentadura, que se venden en este Gabinete no tienen rival.

Valentín Sanz, número 1.

**Buques á la carga**

**COMPañIA TRASATLÁNTICA**  
(ANTES DE A. LÓPEZ Y C.<sup>a</sup>)

**Servicio del mes de Abril de 1906**

Nombre de los vapores	Días de salida	Destinos
LEÓN XIII	9	Montevideo y Buenos Aires.
P. DE SATRÚSTEGUI	16	Cádiz, Barcelona y Génova
MANUEL CALVO	17	Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Colón, Pto. Limón, Pto. Cabello, Sabanilla, Curazao y la Guayra, con trasbordo en la Habana, Progreso y Veracruz.
M. L. VILLAVERDE	28	Santa Cruz de la Palma.
MONTEVIDEO	30	Cádiz, Barcelona y Génova.
M. L. VILLAVERDE	1 Mayo	Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Las notas de carga deben presentarse en la Agencia un día antes de la salida de los vapores á las 12 de la tarde, no admitiéndose ningún conocimiento de carga después de esa fecha y hora.—Agentes, VIUDA É HIJOS DE JUAN LA-ROCHE.

**HAMILTON & Co.**

LISTA de los vapores que saldrán de Santa Cruz de Tenerife para los puertos que á continuación se expresan. Estas fechas son aproximadas.

DESTINO	VAPOR	DÍA
Londres	Athenic	Abril 6
	Tokomam	13
	Medic	14
	Kaipara	15
	Gaika	18
	Aotea	20
	Paparoa	22
	Cape Corso	22
	Damascus	22
	Nineveh	29
	Inkonka	
	Inanda	
Inyati		

NOTA.—Se suplica á los Sres. Exportadores de frutos, que para todo lo que se relacione con embarques de los mismos, para el puerto de Londres, se dirijan á los Sres. Fruit Brokers (agentes de frutos), The Tenerife Fruit Agency, Marina, 31.

Cape Town y puertos del Sur de Africa hasta Delagoa Bay	Abondale Castle	19
Ascensión y Santa Elena	Ifafa	19
Cape Town	Matatua	7
Hobart	Waiwera	12
Wellington N. Z.	Whakatane	12
	Turakina	26
Cape Town y Puertos de Australia	Runic	17
	Miltiades	17

Hamburgo	Polynesia	6
	Montevideo	7
	Hans Woermann	9
	Tucuman	9
	Lucie Woermann	24
	Kurt Woermann	24
Cap Verde	26	
Puertos de la Costa Occidental de Africa.	Ascan Woermann	6
	Lothar Bohlen	9
	Ernst Woermann	10
	Linda Woermann	21
	Eleonore Woermann	17
	Helene Woermann	23
Erna Woermann	25	
Puertos del Río de la Plata y Puertos de la Costa Occidental de América del Sur Central y Cap Frio Norte, hasta San Francisco.	Mendoza	12
	Rhaetia	13
	Anubis	13
	Themirto	14
	Cap Frio	28
	Elkab	28

**AFRICAN STEAMSHIP Co.**

El magnífico vapor correo inglés.

**Chama**

de 5.000 toneladas, llegará á Santa Cruz el 6 de Abril, con destino á

**LIVERPOOL**

con hueco disponible para 10 pasajeros de 1.<sup>a</sup> clase, 3.200 toneladas métricas en los tweendecks (entrepuentes) y 1.500 sobre cubierta.

Para más informes dirigirse á  
Elder, Dempster & Co.  
Castillo, 84.

**La Mala Real Inglesa**

El magnífico vapor correo inglés

**Severn**

de 4800 toneladas llegará á Santa Cruz el 15 de Abril con destino á

**HABANA**

con hueco disponible para algunos pasajeros de 2.<sup>a</sup> clase, 300 de 3.<sup>a</sup>, 1.000 toneladas métricas en los tweendecks (entrepuentes) y 800 toneladas métricas sobre cubierta.

No se expedirán notas de embarque sino hasta la víspera de la llegada del vapor.

Este vapor llevará la correspondencia pública que se recogerá en esta Administración principal de correos el día de la salida.

Para más informes dirigirse á  
The Teneriffe Coaling Co.  
Castillo, 84.

**Vapores trasatlánticos**

DE PINILLOS IZQUIERDO Y C.<sup>a</sup>

**PARA CADIZ Y BARCELONA**

El vapor español de gran velocidad

**Martín Saenz**

deberá llegar á este puerto el 5 de Abril. Admite carga y pasajeros.

**PARA PUERTO RICO Y HABANA**

El vapor español de gran velocidad

**Catalina**

saldrá de este puerto el 10 de Abril. Admite carga y pasajeros.  
Agentes, T. MARCO Y C.<sup>a</sup>—S. en C.

**YEOWARD BROTHERS**

LINE OF STEAMERS

**PARA LIVERPOOL**

Llegará á este puerto el 11 de Abril el magnífico y rápido vapor frutero

**Ardeola**

admitiendo la carga que se presente. Este vapor tiene excelentes comodidades para pasajeros de primera clase á los siguientes precios:

Billete sencillo, £ 6-6-0

Ida y vuelta, con la ventaja de poder regresar por cualquier vapor de la Línea durante el término de un año, £ 10-10-0.

Agentes, Yeoward Brothers.  
Oficina: Marina, 43

**Bucknall Bros**

El magnífico vapor correo inglés

**Fort Salisbury**

de 6.000 toneladas, llegará á Santa Cruz el 18 de Abril con destino á

**LONDRES**

con hueco disponible para 2.000 toneladas métricas en las bodegas, 2.000 toneladas métricas en los tweendecks (entrepuentes) y 1.500 toneladas métricas sobre cubierta.

Este vapor llevará la correspondencia pública que se recogerá en esta Administración Principal de correos el día de la salida.

Agentes, The Teneriffe Coaling Co.  
Castillo 84.

**FORWOOD BROS & CO.**  
LINE OF STEAMERS

PARA LAS PALMAS, MADERA Y LONDRES  
El hermoso vapor frutero

**Telde**

saldrá el día 13 de Abril, admitiendo carga y pasajeros.

Agente, HY WOLFSON.  
Marina 1.

**Cie. Belge Maritime du Congo**

El magnífico y rápido vapor correo belga

**Anversville**

de 6000 toneladas, llegará á Santa Cruz el 8 de Abril con destino á

**SOUTHAMPTON Y AMBERES**

con hueco disponible para 1000 toneladas métricas en los entrepuentes y 1000 sobre cubierta.

Los magníficos vapores de esta Compañía reúnen condiciones especiales para la conducción de frutos. La carga para Londres será desembarcada en Southampton y trasbordada á tren especial que la conducirá á su destino, donde deberá llegar á los 5 y medio días después de su salida de Tenerife.

Toda clase de carga se admite á flete corrido hasta Londres.

Para más informes dirigirse á los Agentes, Elder, Dempster & Co.  
Castillo 84.

**British & African**  
STEAM NAVIGATION Co.

El magnífico vapor correo inglés

**Accra**

de 3.000 toneladas, llegará á este puerto el 5 de Abril con destino á

**LIVERPOOL**

con hueco disponible para 30 pasajeros de 1.<sup>a</sup> clase y 14 de 2.<sup>a</sup>, 1.000 toneladas métricas en los tweendecks (entrepuentes) y 1.000 toneladas métricas sobre cubierta.

Este vapor llevará la correspondencia pública que se recogerá en esta Administración Principal de correos el día de la salida.

Agentes.

Elder, Dempster & Co.  
Castillo, 84.

**Fotógrafos:**

**En la Imprenta García Cruz, se venden cartones para retratos de varios tamaños. Encuadernación**

**Messrs. Ravina & Co.**

12 & 13 Henrietta St.—Covent Garden

LONDON.

**Messrs. Woodal & Co.**

Fruit Brokers.—6 & 8 Temple Court.

LIVERPOOL.

**J. GODENRATH & Co.**

Fruchthof

HAMBURGO.

**NICOLAIDIS & BENASULI**

13 Rue Haxo

MARSELLA.

**Yaussens Freres**

Quai Wallon 39-40

AMBERES.

Reciben consignaciones de frutos de Canarias.—Aviso telegráfico de los líquidos producto.—Cuentas de venta inmediatas acompañadas de cheques.

Representante, GONZALO CÁCERES SÁNCHEZ,  
Santa Cruz de Tenerife.

(115—26)



**ALMACEN de NOVEDADES**

17, Castillo, 17

**¿Por qué?**

no copia V. sus cartas?... ¿Porque no sabía V. hacerlo?... ¿No sabía V. mojar?... ¿No sabía V. secar?... ¿Se le caían los pelos á la brocha?... ¿Se le derramaba á V. el agua?... ¿Le salían ilegibles las copias, unas veces por poca agua y otras por mucha?... ¿Tuvo V. que tirar el copiador??

Apartaos de la rutina y usad la

**TINTA TRIUNFO**

que ahorra tiempo y produce magníficas copias ¡SIN AGUA! ¡SIN BROCHA! y hasta SIN PRENSA!

DE VENTA:

Librería y Papelería de **A. Delgado Yumár**  
San Francisco 2, Santa Cruz de Tenerife

**¡Triunfo!**



TINTA PARA COPIAR SIN MOJAR EL PAPEL  
THE NON DAMPING COPYING INK CO.