

# LA CORRESPONDENCIA DE CADIZ.

EDICION LOCAL Y PROVINCIAL DE LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

## LOS PRIMEROS FERROCARRILES

La indiferencia y serenidad con que hoy montamos en un coche de ferrocarril para hacer un largo viaje, parecen que debió ser siempre igual desde que comenzaron a explotarse los caminos de hierro... Tomar el billete, facturar el equipaje, instalarse en la posible comodidad en un departamento, y dejar correr la bola, o mejor dicho, correr sobre la vía el monstruo de vapor que arrastra consigo el pesado convoy... todo esto es lo común y corriente en los miles y miles de viajeros que a diario recorren la superficie del planeta, y a nadie se le ocurre echárselas de guapo y valentón por semejante heroicidad.

Sin embargo, la despreocupación con que en la época presente se realiza un viaje en ferrocarril, no pudo ser conquistada sino por la fuerza del hábito, que nos ha familiarizado con el aparato imponente y estrépitoso de los modernos trenes.

Añí vemos que no sólo las clases ignorantes, sino personas de notoria ilustración, famosos literatos, sabios estadistas y hombres de ciencia aceptaron en un principio a regañadientes la magna invención de la locomotora; y unos en serio, otros en broma, ya abiertamente o de manera embosada se declararon enemigos de las vías férreas, suponiendo que no prosperarían.

El célebre autor de «Los tres mosqueteros», Alejandro Dumas, hizo muy escarmentado su primer viaje en ferrocarril (de Bruselas a Gante), y según confesión propia, obligado a ello por no encontrar otro medio de locomoción. Verdad es que habían ocurrido dos descarrilamientos en aquella vía.

«Los caminos de hierro de S. M. Leopoldo I—dijo—hacían de las suyas... Como el establecimiento de las locomotoras de vapor acabó con las postas, nos vimos obligados, a pesar de aquellos dos accidentes, a tomar el camino de hierro de Gante, a riesgo de caer de cabeza en el tercero... Los ferrocarriles serán una maravillosa invención para los comisionistas y las maletas, pero de seguro son la ruina de los pintorescos y de la poesía.»

A dos célebres personajes franceses, Thiers y Arago, no les entró por el ojo derecho la nueva invención. El primero decía en 1835: «Convengo en que los caminos de hierro ofrecen algunas ventajas para el transporte de viajeros; pero limitando el servicio a pequeñas líneas (sic), y eso en poblaciones de gran importancia, como París (?). El mismo Mr. Thiers declaró en 1842 que los ferrocarriles «sólo podrían ser utilizados... por las clases ricas», y no se olvidó de mencionar espantosas catástrofes.

Mr. Arago, a pesar de su sabiduría, hizo fiasco en clase de profeta. Allí por el año de 1838 escribía: «Pongámonos en guardia contra las tentativas en materia de locomotoras, a vapor, desconfiemos de la imaginación, la loca de la casa (como la llama Ma'branche) y riámonos a todo trapo de los que creen que los ociosos ricos podrán a primera hora de la mañana marcharse a Tolón para ver aperejar la escuadra; almorzarán en Marsella, visitarán los establecimientos termales de los Pirineos, comerán, en Burdeos y antes de que espiren las 24 ho-

ras podrán regresar a París para asistir al baile de la ópera. Rebajen, rebajen de eso las nueve décimas para el caso de que no se lo lleva todo la trampa al primer trayecto.»

Algunos periódicos de la época, españoles y extranjeros, se declararon abiertamente hostiles y refractarios al nuevo sistema de locomoción. Decían, entre otras cosas: «No hay para qué ocuparse de esos visionarios que pretenden cubrir el país de ferrocarriles y reemplazar las diligencias y postas por ese nuevo medio de transporte. ¿Hay algo más ridículo, más absurdo que sostener que una locomotora nos llevará con doble velocidad que una diligencia?»

En la misma Inglaterra, una de las primeras locomotoras, el entonado y doctoral «Times» se expresaba en estos términos algunos meses antes de inaugurarse la línea férrea para viajeros entre Stockton y Darlington (27 de Septiembre de 1825).

«Es evidente que la mayor parte de los proyectos relativos a la creación de compañías que se proponen explotar esas nuevas vías de comunicación que se llaman caminos de hierro han sido ideados por gentes que desconocen por completo lo que es un ferrocarril. Nada menos pretenden que alcanzar por medio de locomotoras una velocidad de 16, 24... y aún 32 kilómetros por hora, y sabido es que la mayor velocidad que se ha logrado hasta ahora en las vías mineras es 9 kilómetros.»

Se inventaron los más absurdos sistemas... Creyendo que las ruedas resbalarían por falta de cohesión sobre la superficie del carril, propúsose que este y aquellas estuviesen provistos de asperezas y ranuras transversales, otros inventores creyeron resolver el problema fabricando ruedas dentadas que encajasen en los rails, es decir, un ferrocarril de cremallera para terrenos llanos... Fácilmente se presumirá que los trenes en estas condiciones no marcharían muy deprisa...

Pero esto es tortas y pan pintado si se lo compara con la «diabólica» invención del ingeniero inglés Mr. Brunton, al cual podía haber dicho cualquiera otro ingeniero de su época: «¡Hombre, no sea usted... Brunton!»

Dicho señor prescindió de las ruedas, sustituyéndolas por una especie de palancas que se apoyaban en el suelo alternativamente, como los remos de un cuadrúpedo... ¡Era un tren con mulas!

¡Bien justificado está que la primera locomotora útil, construida por Stephenson, y que andaba sus treinta kilómetros por hora, la locomotora «Rocket» (coheite) se conserve como una reliquia en el Museo de Kensington!

Los enemigos declarados de los caminos de hierro negaban a éstos toda importancia comercial, estratégica, etc., por la razón (para ellos incontrovertible) de que las máquinas no alcanzarían la deseada perfección para correr con gran velocidad, y que no era posible que prosperasen.

¡Quién les hubiera dicho que antes de morir el siglo habían de llegar a ser los ferrocarriles el factor más importante del moderno progreso!

En nada acertaron. Consideraban el mayor de los absurdos pretender que los trenes sobrepasaran en un doble la velocidad de las diligencias, y he aquí la pro-

gresión que ha resultado del perfeccionamiento de las máquinas.

En el año 1825 recorrían en una hora las locomotoras 9 kilómetros.

En 1829, 25 idem.

En 1834, 34 idem.

En 1838, 51 idem.

En 1839, 62 idem.

En 1868 (tipo Crampton), 70 a 80 idem.

En 1899, 90 y más idem.

¡Y aún se pretende duplicar esta velocidad enorme, suprimiendo en los trenes todo objeto saliente que oponga resistencia al aire!

No hay para qué hablar del inmenso desarrollo alcanzado por este medio de locomoción, que va adquiriendo de día en día gigantescas proporciones, baste decir que solamente en Alemania se fabrican al año 1.500 locomotoras, y que en la actualidad la longitud de las vías férreas en servicio es tal, que podría tenerse con ellas una doble vía desde el planeta a su satélite.

Si tan equivocadamente discurrían los sabios, ¿qué extraño es que el vulgo se mostrase acérrimo enemigo de los ferrocarriles?

En todos los países, y especialmente en el nuestro, las primeras locomotoras infundieron al pueblo verdadero terror, en parte justificado, porque (sea dicho de paso) la imperfección de las primitivas máquinas y sus accesorios, coches, frenos, etc., ocasionaba frecuentes descarrilamientos... La regla general era, seguir viajando en diligencia, más cara, más lenta y más incómoda que los trenes, pero en cambio más segura.

Tampoco se había enamorado de los ferrocarriles el gobierno español, pues como decía un escritor de aquella época (1846) con lugar de fomentar, proteger, alentar, activar y favorecer a las empresas de ferrocarriles, lo que ha hecho ha sido embarazarlas y entorpecerlas cuanto ha podido, suscitándoles mil obstáculos, tropiezos, dilaciones y dificultades. Es la eterna historia de esta pobre España...

La primera concesión que se dió en la Península lleva la fecha de 6 de Abril de 1845 para la sección de Almansa comprendida entre Madrid y Aranjuez; pero no fué esta la que se inauguró primero, sino la de Barcelona a Mataró en 28 de Octubre de 1846, concedida el 16 de Marzo del mismo año. A esta siguieron las de Aranjuez, Langreo a Gijón, Valencia al Grao, etc.

Extremadamente curioso era observar el indecible asombro, la estupefacción que, según testigo presencial, causaba a las sencillas gentes del campo el ver pasar con rapidez vertiginosa el tren, escapando vapor y echando chispas, sin que atinaran a descifrar aquel enigma... ¡Tantos coches corriendo sobre la vía sin auxilio de mulas ni caballos! Proverbial es ya la explicación de aquel palurdo: Los caballos iban dentro.

Los relatos de lo que entonces pasaba, las escenas a que dió lugar el establecimiento de los primeros ferrocarriles, nos parecerían ahora cuentos y exageraciones andaluzas si personas muy dignas de crédito no las confirmasen en calidad de testigos presenciales. Eran frecuentes las agresiones a los trenes, pedradas, disparos de armas de fuego y hasta el hecho criminal de poner obstáculos en los rails ó railes. He oído decir que algunas viejas supersticiosas volvían horrorizadas la

cabeza y se santiguaban al ver pasar el tren firmemente persuadidas de que aquello tenía que ser por fuerza alguna invención del diablo, y que la gente moza, las mujeres sobre todo, si bien más despreocupadas en cuanto a la intervención diabólica, lloraban presenciando la vertiginosa marcha del tren, que conducía elegantes viajeras, alegres y confiaditas «¡Ay, pobres señoritas!—gritaban.—¡Se van a matar!»

Un respetable amigo mío, el Sr. B., me contó el siguiente caso, con el cual daré término a estos breves apuntes.

Dicho señor hizo un viaje desde Córdoba a Madrid el año 1865, cuando no había más trayecto ferroviario que desde Madrid a Alcázar de San Juan. Tuvo, pues, que ir desde Córdoba a esta última población en diligencia, y entre sus compañeros de viaje venía un pobre señor, casi ciego, ó enteramente ciego, podía considerarse, pues llevaba una venda sobre los ojos. Iba a Madrid para someterse a una difícil operación, y acompañábale un hijo suyo.

Después de muchas horas de diligencia llegaron a Alcázar; el Sr. B., al traspasar al tren, se instaló en el mismo departamento que sus primitivos compañeros de viaje.

Apenas se puso el tren en movimiento, exclamó el caballero enfermo de la vista: ¡Caramba qué hermosa y bien cuidada carretera! ¡Qué marcha más suave! Así debiera ser todo el camino...

Sonríase el Sr. B. tomando aquellas frases por una broma, y nada contestó, pero algún tiempo después tornó el caballero a decir:

—¡Es extraño! ¿No les chocó a ustedes el tiempo que tardan en mudar el tiro?

Comprendió entonces el Sr. B. que aquel caballero creía aún viajar en diligencia, y ya iba a sacarle de su error, cuando le detuvo con un gesto el hijo del ciego.

—Ruego a usted que no le dé explicaciones—dijo al oído.—Mi padre no sabe que viaja en el tren... Cree que sólo hemos cambiado de diligencia, pero si se entera de que vamos en ferrocarril, se apeará en la primera estación sin que fuerzas humanas le obliguen a continuar el viaje... Le horrorizan los trenes...

Como es de suponer, el silbido de la máquina, el tufillo del carbón y mil detalles más revelaron al caballero la verdad... Se puso tan desazonado y fuera de sí, que hubo necesidad de sujetarlo... En la primera estación donde hizo alto el tren (Villacañas) se apearon padre é hijo.

RAMIRO BLANCO.

## LO QUE SE CUENTA

Un conocido cazador de tigres de la India emplea un sistema muy original para la caza por la noche. El se coloca sobre una plataforma en los castiverales, y a una distancia de 9 metros pone el cabo suspendiendo sobre éste una lámpara eléctrica de cinco bujías. Junto al gatillo tiene un aparato que le permite encender la luz cuando está dispuesta a disparar. El tigre queda cegado por el momento al encenderse la lámpara y se le puede disparar perfectamente antes de que se rehaga ó huya.



# ACTUALIDADES CRONICA TELEGRAMAS

## INFORMACION GENERAL

### Un dicho popular

El dicho popular «perdido por ciento perdido por mil y quinientos» á que se atienden no pocas personas, por falta de reflexión ó sobra de pesimismo, puede conducir á lamentables extravíos si se comete la torpeza de adoptarlo como máxima ó consejo.

En ningún caso, por desesperado que parezca, deben agravar voluntariamente su situación las personas que sufren adversidades y percances, pues no es de buen juicio aumentar el propio daño sino ver la manera eficaz de remediarlo.

Contra más difíciles y apuradas sean las circunstancias que nos rodean, con mayor prudencia y tino hay que proceder para que la ofuscación no conduzca á nuevos y más graves males.

Tener en cuenta el daño que se experimenta tan solo para exponerse á perjuicios mayores, demencia es que puede costar sumamente cara.

En todo aspecto de la desgracia es lógico buscar la manera de disminuir sus efectos, y á este fin deben tender todos los esfuerzos. Y cuando es grande el infortunio debe ser mayor la energía para luchar con la desgracia y mucha la prudencia para no caer en nuevos abismos.

### Nuestra edición de la mañana TELEGRAMAS PUBLICADOS

#### El 1.º de Mayo

Madrid 1.º, 17.

Telegrafían de Barcelona que en el *meeting* socialista allí celebrado se pronunciaron violentos discursos.

Los socialistas del grupo de libertarios produjeron un monumental escándalo pidiendo que hablara el presidente, teniendo que ser disueltos por la policía.

En las calles céntricas se formaron grupos, habiendo algunos alborotos con las correspondientes pedreas y roturas de cristales.

La policía disolvió á los grupos.

#### En honor de los argentinos

Madrid 1.º, 17.15.

Se ha celebrado el banquete de la Cámara de Comercio en honor de los argentinos, resultando solemnisimo.

Pronunciaron discursos los Sres. González, presidente de la misma; Bullrich y el ministro de Obras públicas, cambiándose saludos y frases cariñosas.

Los argentinos han demorado su salida para el sábado.

Después del banquete pasearon los argentinos en carruajes por la Moncloa, el Pardo y la Casa de Campo.

#### Firma de Marina

Madrid 1.º, 18.

Se han firmado los siguientes ascensos: El Sr. Sánchez Vizcaino á teniente de navío de primera.

Á tenientes de la reserva han ascendido veinte alféreces.

Se ha concedido el mando del aviso *Giralda* al capitán de fragata Sr. Contreras.

La cruz de primera clase del Mérito Naval, al teniente auditor Sr. Cebrenos, y otras recompensas de escaso interés.

#### «Electrizados»

Madrid 1.º, 18.45.

En San Andrés del Palomar un grupo atacó el convento de los maristas.

Por un agujero que abrieron los revoltosos en el muro penetraron en el templo causando destrozos.

Los religiosos que también fueron atacados se defendieron á pedradas de la invasión hasta que llegaron fuerzas á disolver á los revoltosos.

#### Manifestaciones

Madrid 1.º, 20.40.

Telegrafían de Palma que la manifestación obrera celebrada hoy al llegar frente á la Iglesia de Santa Eulalia tomó aspecto tumultuoso, atropellando al vicario de la iglesia, apedreando luego tres fábricas.

Fueron destruidos los escaparates de una fábrica de gaseosas y después rompieron la maquinaria.

Se apedreó el Colegio de los agustinos.

El escándalo fué colosal.

Las turbas arrastraron á un cabo de municipales.

#### Consejo de Ministros

Madrid 1.º, 22.44.

Se ha celebrado Consejo de Ministros. Acordóse admitir la proposición que resulte más ventajosa al Estado para adquirir el dique de la Habana.

El Sr. Moret dió cuenta de las gestiones que ha realizado cerca de los fabricantes de azúcar y labradores de Motril.

Se estudiaron las soluciones que pueden adoptarse en la huelga de los operarios de los tranvías.

Se leyó un telegrama del Gobernador de Palma de Mallorca detallando los sucesos ocurridos con motivo de las manifestaciones obreras de hoy.

El Sr. Urzaiz informó á sus compañeros de las distintas peticiones que le han dirigido los fabricantes de harina de Cataluña y Andalucía sobre la admisión temporal de los trigos.

También manifestó el ministro de Hacienda haber recibido proposiciones para la compra de las maderas útiles de la Marina que están valuadas en cinco millones de pesetas.

Se aprobó la reforma del reglamento de la policía de ferrocarriles relativo á multas por retrasos injustificados de los trenes, definiéndose con claridad la responsabilidad de las Compañías.

Se aprobó un expediente de carreteras en la provincia de Cádiz, autorizando la

realización de las obras para ayudar á la solución de la crisis obrera.

### DESDE SEVILLA

#### Debut del tenor Sr. Sierra

Sevilla 2, 0.16

Ha obtenido un gran éxito al tenor señor Sierra, cantando la ópera *Aida*, con la que ha debutado.

En el primer acto escuchó muchísimos aplausos, una verdadera ovación en la romanza *Celeste Aida*.

También en el concertante del segundo acto fué aplaudidísimo, teniendo tres llamadas á escena, con las Sras. Bonaplata y Rivera y barítono Sr. Blanchard.

Al terminar el tercer acto el Sr. Sierra fué llamado cuatro veces á escena en medio de estruendosos aplausos.

En suma ha sido un gran éxito el primer debut del joven tenor jerezano.

PRADOCL.

#### La fiesta obrera

Madrid 2, 0.30.

En Badajoz fué la manifestación de los trabajadores de carácter pacífico. El gobernador pronunció discurso siendo aplaudido y vitoreado.

En Bilbao acudieron muchos obreros al trabajo. El centro de ellos organizó manifestación; los estudiantes llevaron carroza representando al mundo coronado por la libertad y el trabajo.

En la cuenca minera hubo mitín sin incidentes.

En Valladolid hubo mitín socialista. Censuróse á Sagasta, por sus componendas con la Unión Nacional.

También hubo meriendas.

#### Elecciones

En esta última capital han sido proclamados candidatos por la circunscripción D. Germán Gamazo y Torre Minguez.

Esta designación ha causado espanto.

Lucharán en contra además de Muro Alba, Taladrí, Pablo Iglesias y el doctor Vera.

#### Varias noticias

Los estudiantes acudirán á la estación del Mediodía para despedir á los argentinos.

—El intendente de Buenos Aires marchará mañana para Sevilla y Cádiz.

—El duque de Almodóvar activa el convenio comercial con la Argentina.

—La fiesta del trabajo se ha verificado con el mayor orden en Londres, París y Gibraltar.

—La empresa de tranvías ha acordado reconstituir inmediatamente el personal aceptando los empleados aptos y admitiendo los antiguos sin tacha.

#### Ampliación del Consejo

Madrid 2, 1.30.

Hablóse de la combinación de Hacienda sobre la base de la jubilación del director de la Denda, Purón. Sustituirá

Monases, actual fiscal del Tribunal de Cuentas.

Para esta vacante indícase á Ariño.

### EN MATAGORDA

Este año está encargado de las conferencias que anualmente se vienen celebrando en el Dique de la Compañía Transatlántica, el elocuente orador sagrado, canónigo D. Francisco de A. Medina.

En la tarde del miércoles pasado tuvo lugar la tercera de dichas conferencias, con asistencia del numeroso personal obrero de la casa.

Para mayor comodidad, en las galerías del lindo teatrillo de la Compañía se colocaron cortinas: en el escenario tomaron asiento el capitán Inspector Sr. Galiana acompañado de buen número de señores oficiales, maquinistas, ingenieros, médicos y sacerdotes: presidiendo se hallaba el P. Medina.

El tema de la conferencia de ayer fué el siguiente: «De los pecados capitales. La soberbia.»

Durante más de media hora estuvo el sagrado orador disertando con esas sentidas frases que dá la verdadera fé cristiano, exhortando en terminos cariñosísimos á los obreros á combatir al mortal enemigo del hombre. El pecado.

Con suma sencillez y exquisita corrección indicó como medio eficaz la penitencia, demostrando clara y brillantemente con razones de indiscutible firmeza y verdad que el mandamiento de la confesión fué obra de Dios Ntro. Señor y por El muy recomendada, tanto que en su infinita misericordia y para inclinarnos al bien nos lo hizo instintivo y de ahí la imperiosa necesidad que nos inclina á hacer partícipes nuestras penas y alegrías.

Combatió con pruebas históricas la creencia de los protestantes que aseguran que fué la confesión invento del hombre y señalar por autor de ella al sumo pontífice Inocencio III, siendo así que dicho Santo Padre lo que hizo solo fué señalar ó indicar la época del año en que debía cumplirse el mandamiento.

Analizó también los grandes beneficios que reporta á la sociedad moral y materialmente la confesión, con la cual se vindican los errores, y se inclinan las pasiones; demostró, por último, con la misma ó más elocuencia que lo anterior, que no hay pueblo donde la religión no se practique, dijo que antes de su descubrimiento, en las Américas indicaba la Cruz un signo de veneración entre los salvajes y que todas las religiones no son más que únicamente apagados reflejos de la única verdadera la Católica, Apostólica, Romana.

El orador estuvo felicísimo y los obreros todos salieron haciendo elogios de su saber.

Actualmente trabajan en los talleres



de la Compañía Trasatlántica más de mil quinientos obreros, los cuales, además del jornal diario, hallan las ventajas que les proporcionan los precios sumamente baratos con que se expenden las comidas en la cocina, en ella todos los platos son abundantes, sanos y bien condimentados, además reporta también grandes beneficios y ventajas la Sociedad Cooperativa de los Empleados: existe también y en él reciben esmerada educación los huérfanos de los obreros, un Asilo.

Se trabaja activamente en la terminación de la grada donde ha de colocarse la quilla del nuevo barco que hará esta factoría para la «Sociedad Gaditana de Navegación». Ya en la sala de gálivos se está trazando el proyecto del buque: éste hace el n.º 16 de los construidos por esta Compañía.

Se llamará *José Aramburu*, y sus dimensiones son las siguientes:

Esloza perpendicular, 85'30 metros.

Manga máxima, 12'49.

Puntal, 6'78.

Su desplazamiento será de más de 4.500 toneladas y su construcción empezará próximamente a principios del mes de Julio.

El dará comida a muchos obreros. Nos alegramos.

El magnífico trasatlántico *Alfonso XIII* tiene ya casi reparadas todas sus obras: se han hecho en él mejoras de importancia.

Lo mismo decimos del correo *Reina María Cristina*, cuyos trabajos se llevan también a cabo con bastante actividad.

Se halla en el Dique, y en él trabajan más de 300 obreros, entre herreros, caldereros, pintores, doradores, carpinteros y otros oficios.

Sus reparaciones son de importancia y durarán algún tiempo.

LUIS GONZALEZ-CAMPOS.

## El arte español en el extranjero

Inauguración de la Exposición en Londres.—Fiesta solemne.—Discurso del duque de Mandas.—Las obras.—Elogios merecidos.—En el Salón de París.

En el palacio del Guildhall de la capital del Reino Unido se ha verificado la inauguración de la Exposición de arte español antiguo y moderno a cuya organización ha contribuido con gran entusiasmo el embajador de España en Londres, señor duque de Mandas.

La fiesta fué muy brillante. Asistieron a ella el duque de Mandas, el personal de la Embajada y todas las personas de la colonia española de Londres. Al llegar el primero fué recibido con los acordes de la Marcha Real. Presidió el acto el lord corregidor de la ciudad.

Según telegrafían a *El Imparcial*, el lord corregidor pronunció un discurso de tonos muy simpáticos para España. Le contestó el duque de Mandas en un patriótico discurso, en el cual expresó su satisfacción por haber podido contribuir a hacer ver en el extranjero que el arte español, conservando sus cualidades del arte clásico, es robustecido por los nue-

vos pintores, que siguen el impulso del progreso.

Añadió que de este modo se haría conocer a España tal como es, cosa necesaria para desvirtuar torpes juicios, porque hasta ahora no se conoce a España más que por los relatos casi fantásticos.

En las salas del Guildhall está el arte español brillantemente representado. Catorce Goyas y treinta y dos Velázquez sostienen la tradición del arte clásico, con algunas otras obras de Marillo, Riera, Alonso Cano, Zurbarán, Herrera y otros pintores.

El arte moderno está representado por los cuadros de Fortuny *La Vicaría*, *La elección del modelo* y *El jardín de los poetas*, y obras de Rosales, Pradilla, Palmarioli, Sorolla, Moreno Carbonero, Villegas, Gonzalo Bilbao, Jiménez Aranda y García Ramos.

Todas estas obras serán muy admiradas, haciendo formar de la Exposición española el juicio de que es digna de las otras Exposiciones de arte extranjero celebradas en el mismo palacio en años anteriores.

El duque de Mandas está siendo objeto de grandes elogios, por sus trabajos para organizar esta Exposición tan honrosa para España.

No menos digna representación tiene el moderno arte español en el actual *Salón* de París. Al inaugurarse pocos días ha esta Exposición, dimos breves noticias de la representación española. Hoy podemos ampliarlas, asegurando que el éxito de nuestra pintura es mayor que lo que en el primer momento pudo creerse.

Más de tres mil cuadros se presentaron en el *Salón*, y apenas fueron admitidos cuatrocientos. Esto da idea de la extrema severidad del Jurado de admisión, severidad que ya quisieramos imitaran por aquí nuestros Jurados, aunque fuera en su más modesta expresión. Entre los expositores de estas cuatrocientas obras, diez y seis son españoles, y este solo hecho da medida exacta del éxito de nuestro arte.

A la cabeza de estos artistas que dan honra a nuestra pintura en el extranjero figuran los maestros Zuloaga y Urbietta Vierge. El primero presenta una nota española inspiradísima, de admirable color y llena de verdad: *Paseo despues de la corrida de toros*. Urbietta Vierge muestra un gran talento en el cuadro *Asunto de la guerra franco alemana en 1870*, y en la *guache Los osos del Jardín de Plantas*.

Un distinguido artista de afición, muy conocido en sociedad, Santiago Ares, exhibe dos retratos y el cuadro *Sacre Coeur*, en los cuales revela su delicada inspiración y su buen gusto.

El maestro sevillano Sánchez Perrier presenta un admirable paisaje: *Mañana de Febrero en Sevilla*; Texidor una gallarda cigarrera española, *Cármén*, trazada con valentía; Juan Sala un precioso estudio de figura; Graner, dibujante notable y sobrio colorista, *Un tocador de guitarra* y *Una partida de cartas*; estudio de luz este último muy digno de aplauso.

Entre las demás obras españolas llaman la atención un notable *Paisaje del Guadarrama*, de Domingo Muñoz; el

cuadro *Encajeras*, de Barrán, y el *Salón de la Paix*, que, con otros dos, presenta *Planeis*.

Figuran también dignamente en el *Salón*, Anglada, Iturrina, Garrido, Gregorio y Feliú.

Con no muy grandes ventajas de unos sobre otros, todos estos pintores contribuyen a mantener en París el prestigio de nuestro arte.

## Máquina voladora inventada por un español

El corresponsal del *New York Herald* en Glasgow ha hecho una visita a los astilleros de Denny and Brothers, de Dumbarton, con objeto de adquirir algunos por menores del nuevo aeroplano que acaba de construirse en dicho establecimiento, con arreglo al proyecto de un joven español llamado Vergara.

Los directores del astillero se negaron a comunicar detalle alguno acerca del aparato, de acuerdo con los deseos del inventor. Este quiere guardar el más riguroso secreto hasta que se verifiquen las experiencias dentro de unos días.

«Lo único que podemos decirle—añadieron los señores Denny—es que el principio en que se basa el aparato ha sido sometido a diferentes pruebas, respondiendo a las esperanzas concebidas por el inventor.»

El padre del Sr. Vergara, que se encuentra en Dumbarton vigilando la construcción del aeroplano, manifestó al corresponsal que dicha máquina voladora resolverá plenamente el problema de la navegación aérea.

«No se trata de un globo—dijo—; el aparato se hace uso de fuerza ascensional, porque no la necesita. Nuestra máquina vuela como vuelan los pájaros, en virtud del mismo principio dinámico. Durante varios años hemos llevado a cabo en España experimentos en pequeño, y todos ellos con entero éxito.

Al principio la máquina será movida a brazo; después emplearemos un motor.»

El corresponsal pone término a su información participando que los ingenieros de la casa Denny se hallan favorablemente impresionados con el invento del joven español.

## De la Cartera de Noticias

### Navegación

Vapores correos de la Compañía Trasatlántica:

El vapor *Isla de Luzón*, salió el sábado 27 de Singapur para Manila.

El vapor *Montevideo*, salió el sábado 27 de Barcelona para Port-Said.

El vapor *Alicante*, salió el domingo 28 de Colombo para Adem.

El vapor *San Francisco*, salió el domingo 28 de Santos para Montevideo.

El vapor *Cataluña*, salió el lunes 29 de Puerto Rico para Habana.

El vapor *Buenos Aires*, salió el lunes 29 de Habana para New-York.

El vapor *Antomo López*, llegó el martes 30 a Liverpool.

El vapor *México*, salió el martes 30 de Coruña para Villagarcía.

### Circo Teatro Gaditano

Compañía cómica-dramática, dirigida por el aplaudido actor D. Federico Bassó, y en la que figura la primera actriz señorita Amalia Ordóñez.

Actrices: Agostí, María—Bajá, Eloisa.—Esterg, Rosario.—Hurtado, María.—Montegui, Josefina.—Moreno, Dolores.—Ordóñez, Amalia—Pallarés, Consuelo—Revilla, Emilia—Silva, Virginia.

Actores: Aparicio, Manuel—Bassó, Federico—Bernal, Enrique—Curonosí, Federico—Melina, Manuel—Norro, Justo—Posac, Joaquín—Rodríguez, José—San Martín, Enrique—Salcedo, Luís.

Representante de la empresa, José Campo.

Repertorio: El estigma—El loco Dios—Mancha que limpia.—Los Galeotes.—Los gansos del Capitolio.—El bajo y el principal—Juan José—La de San Quintín—Electra.

Inauguración el sábado 4

### Comisión

Una Comisión de la Sociedad de pintores de Cádiz presidida por el presidente D. Manuel González visitó anoche en su domicilio al Sr. D. Rafael de la Viesca.

### Toma de posesión

Ayer tomó posesión del cargo de director del Instituto el Sr. D. Gonzalo Blanco, catedrático de dicho centro en el que desempeñaba el cargo de secretario.

## SECCION RELIGIOSA

### Calendario.

Día 3.—La invención de la Santa Cruz.  
Día 4.—Santa Mónica, viuda. La Sagrada Corona de Espinas de N. S. J.

Día 3.—Turno de Adoración. —Apostolado de la oración,

### Jubileo.

Día 3.—En la iglesia de Santa Cruz.  
Día 4.—En la iglesia de San Antonio.  
Se manifiesta a las seis y se oculta a las siete y veinte.

### Oficio divino

Día 3.—Se reza de la invención de la Santa Cruz. Titular de la S. I. C. Doble primera clase, con octava. Misa propia.  
Día 4.—Se reza de la Sagrada Corona de Espinas de Ntro. Sr.

## SECCION MARÍTIMA

### Mareas del día 3.

1.ª pleamar 2'18.—1.ª bajamar 8'33.  
2.ª pleamar 14'34.—2.ª bajamar 20'53.

### Afecciones astronómicas

Sale el sol a las 5'29.—Pónese a las 19'15.  
Sale la luna a las 19'15.—Pónese a las 5'09.

### Vapores entre Cádiz y Puerto Real y Dique de la Trasatlántica

Servicios diario menos los festivos, en que no se hace el de la Carraca.

De Puerto Real a Cádiz directo a las 8'00.—De Cádiz a la Carraca y Puerto Real, con escala en el Dique, a las 9'45.—De la Carraca directo a Puerto Real y Cádiz, con escala en el Dique a las 10'45.—De Puerto Real a Cádiz, con escala en id. a las 11'30.—De Cádiz a Puerto Real y Carraca con escala en id. a las 13'30.—De Puerto Real a Carraca con escala en id., a las 14'45.—De Carraca a Cádiz con escala en id., a las 15'30.—De Cádiz a Puerto Real con escala en id. a las 16'30.

### VAPOR AL PUERTO

SALIDAS DEL PUERTO. — SALIDAS DE CADIZ

Día 3.  
10'00.—12'30.—15'30.—11'00.—14'00.—16'30.

Día 4.  
6'00.—12'00.—15'30.—10'30.—14'00.—15'30.  
Precios.—Billetes de popa, 1,25 pesetas.—Idem de proa, 0'70.—Idem de cosarios, 0'25.

Imprenta de LA DINASTIA  
Santa Inés, número 1





SERVICIOS  
DE LA



# COMPANIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

En la actualidad se encuentran organizados los servicios de esta Compañía, en la siguiente forma:

Dos expediciones mensuales á Cuba y Méjico, una del Norte y otra del Mediterráneo.

Una expedición mensual á Centro América.

Una expedición mensual al Río de la Plata.

Trece expediciones anuales á Filipinas.

Una expedición mensual á Canarias.

Seis expediciones anuales á Fernando Poo.

156 expediciones anuales entre Cádiz y Tánger con prolongación á Algeciras y Gibraltar.

Las fechas y escalas de cada servicio se anuncian aparte.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía dá alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas en pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó jornalera con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo.

La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Aviso importante.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen.

Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

Para más informes: En Barcelona: La Compañía Trasatlántica y los Sres. Ripol y C.<sup>ª</sup>, Plaza de Palacio—Cádiz: la Delegación de la Compañía Trasatlántica—Madrid: Agencia de la Compañía Trasatlántica, Puerta del Sol 13—Santander: Sres. Hijos de Angel Perez y C.<sup>ª</sup>—Coruña: Agencia de la Compañía Trasatlántica—Vigo: D. Antonio Lopez de Neira—Cartagena: Sres. Bosch Hermanos—Valencia: Sres. Dart y C.<sup>ª</sup>—Málaga: D. Antonio Duarte.

## BASES DE LA PUBLICACION

DE

### La Correspondencia de España con la de Cádiz

SE SUSCRIBE SANTA INÉS, 17 2.<sup>ª</sup>

El precio de las dos: el de solo «La Correspondencia de España»

«La Correspondencia de España» uno de los periódicos más importantes y de más antigüedad no deja de publicarse ningún día en el año ni aún los más clásicos por sus fiestas.

Cuenta con ilustradísimos redactores que á diario se ocupan de cuantos asuntos sean de actualidad y que con competencia é imparcialmente desenvuelven los temas que con el mayor criterio aparecen constantemente en el periódico.

#### NOTICIAS Y RESEÑAS

La información diaria de «La Correspondencia de España» nada deja que desear al lector y es especialidad del periódico el no omitir ni una noticia que merezca ser conocida del público: á este objeto cuenta con activos y conocidos reporters que frecuentan los centros oficiales y particulares.

#### SECCION TELEGRÁFICA

El periódico publica estensísimo y acreditado servicio telegráfico para lo cual tiene corresponsales en todas las principales poblaciones de España y en los principales puntos del extranjero.

#### NOVELAS

Uno de los alicientes de «La Correspondencia de España» es la publicación de las novelas que de antiguo se leen en la sección destinada al efecto.

La Empresa del periódico tiene especial cuidado en adquirir novelas escogidas que por ser á cada cual más interesante despierta en el lector el deseo de continuar su lectura hasta conocer el desenvolvimiento de la obra.

Imprenta de D. Gonzalo Cerón, Santa Inés, número 17

Se hacen toda clase de trabajos tipográficos como Facturas para Establecimientos, papel comercial, con membretes y sobres rotulados en tamaños corrientes y en dimensiones más prolongadas, útiles para las Casas de Comercio, y esquelas de defunción.

## NOTA DE ADMINISTRACION

Los suscritores de Cádiz á nuestro periódico que por temporada marchen á algún punto de la península pueden pasar aviso en nuestras oficinas si desean se le remita á la residencia que vayan á tener; lo que se hará sin aumento de precio en la suscripción.

## PRECIOS DE SUSCRIPCION

El señalado á «La Correspondencia de España» en unión con la de Cádiz, que publica un estenso servicio telegráfico y dá cuenta de cuantos sucesos se hayan sabido en la capital es el fijado en Cádiz solamente para el periódico primeramente citado, 2 pesetas al mes.

## PUNTO DE SUSCRIPCION

Cuantos deseen se les sirva «La Correspondencia» serán su aviso en la calle de Santa Inés, núm. 17, piso segundo, y puntualmente por las noches, acabado de llegar el correo les será remitida.

## SERVICIO DE LA IMPRENTA

En los talleres de esta imprenta, hace treinta años fundados dedicanse exclusivamente para cuantos trabajos se les encargue fundiciones y titulares completamente nuevas y que no invierte en la confección de los periódicos diarios, por la especialidad con que hay que llevar á cabo la formación de ellos.

Los autores y editores de obras encontrarán en estos talleres para la reimpression de ellas precios verdaderamente económicos y el mayor esmero para el lucimiento del trabajo.

LAS TARJETAS DE VISITA se imprimen en la clase de cartulina que se deseen y en los tamaños corrientes ó especiales que guste la persona que las encarguen.

HAY SURTIDO EN RECIBOS para cobros de fincas, impreso ó en blanco el punto donde hay que hacerse la cobranza y el precio varia segun clase de papel siendo los más arreglados á 40 cénts. cada ciento.

SE ENCUENTRAN A LA VENTA fés de vida para los habilitados de clases pasivas, arreglándose el precio de ellas se se toman en cantidades de alguna consideración.

HAY IMPRESOS, partes de fondas y casas de huéspedes con arreglo al modelo exigido por el Gobierno. Listas de embarque por el Ferrocarril y por los vapores. Hojas de Estadística criminal y partes de nacimientos y defunciones á los juzgados municipales.

DOCUMENTACIONES.—Existen modelaciones con arreglo á los formularios exigidos por el Gobierno para todas las dependencias provinciales y de los municipios, encontrándose impresos y destinados para la venta diferentes trabajos de oficinas militares.

## ANUNCIOS

Se admiten anuncios para la cuarta plana á precios convencionales, hasta hora conveniente.

Se admiten papeletas mortuorias y anuncios en tercera plana hasta la hora de entrar en máquina el número.

Los comunicados que se inserten se abonarán con arreglo á tarifa y serán ó nó admitidos á juicio del Director.

No se devuelven los originales que se remitan aunque estos no se inserten.

## PUBLICIDAD ECONOMICA

Nuestro periódico tiene establecida una tarifa de precios muy arreglada, admitiéndose contratos por anualidades para la publicidad de específicos tanto nacionales como extranjeros.

A cada anunciador de fuera de Cádiz le remite un ejemplar por cada inserción que se haya verificado, haciéndose el envío en fin de cada mes.