

EL GOBIERNO.

DIARIO POLÍTICO DE LA TARDE.

PRECIOS DE SUSCRICIÓN.

Madrid: Un mes, 2 pesetas. — Provincias: Un trimestre, 7,50 anticipados, pagándose directamente, y 8,50 por medio de comisionados. — Ultramar: Antillas, 15 el trimestre; Filipinas y Fernando Póo, 20 ídem. — Extranjero: Portugal, 10 el trimestre; Francia, 12,50 ídem; Bélgica, Italia, Suiza, Inglaterra, Alemania, Holanda y demás países del Norte, 15 ídem; América, 18 ídem.

AÑO III.

EDICIÓN DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

MINISTERIO DE LA GUERRA.—Decretos, dando de baja en el cuadro del Estado Mayor general del ejército a los brigadiers D. Antonio Díez Mogrovejo y D. Joaquín Llavanera y Sola.

Desedoso el presidente del Poder ejecutivo de la República de facilitar a la academia del cuerpo de Administración militar la admisión de alumnos y pronta salida a oficiales sin detrimiento de los especiales conocimientos necesarios, se ha servido resolver:

1º Los aspirantes que tengan el título de bachiller en artes podrán, sin más que el ligero examen de que trate la disposición 2º de la orden de 20 del actual para la academia de infantería, probar el primer ejercicio de entrada, permitiéndoles simultáneamente el segundo con el primer año si han cumplido 17 años de edad antes de pasar la primera revisión como alumno.

2º Los alumnos del primer año que lo repitan por haber perdido en una sola asignatura podrán pasar al segundo simultáneamente aquella con el año que estudien de nuevo.

3º Las presentes disposiciones son solo aplicables al próximo concurso, y alumnos que se hallen en primer año, quedando por lo demás vigentes las disposiciones relativas a la libre enseñanza que el reglamento determina.

El presidente del Poder ejecutivo de la República se ha servido disponer puedan sustituirse los títulos académicos de que hablan las disposiciones 3º, 4º y 5º de la orden de 20 del actual para ingreso en la academia de cadetes de infantería, con un examen lo suficientemente riguroso para que los aspirantes prueben sus conocimientos en los semestres que tratan de ganar, ampliándose también en este caso la edad hasta 23 años y no debiendo bajar de 17 ó 18, según los casos, con arreglo a la citada orden.

Con este objeto se deberán admitir solicitudes de los que se hallan en estas circunstancias hasta el 15 del mes próximo, empezando los exámenes el 20 independientemente de los ordinarios que deben tener lugar desde el 15, y a fin de no distraer la junta examinadora de su principal cometido, estos exámenes extraordinarios tendrán lugar por la revisión de los libros de texto mandada formar por orden de 18 de Junio próximo pasado, ante la que podrán también presentarse los cadetes que se hallen en estado de obtener las ventajas que se conceden.

Orden, dejando sin efecto la que dio de haga en el ejército al alférez D. Wedeciano Pino, en atención a haber fallecido en 10 de Enero de 1869.

DIRECCIÓN DE LA CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS.—Esta dirección general ha acordado los pasos que se expresan a continuación para el día 3 del próximo Octubre, de diez a dos de la tarde:

Carpetas atrasadas de tercera parte en papel de intereses de depósitos en efectos públicos, primer semestre de 1873.

Continuación del pago, según el orden que tiene establecido esta oficina, de todas las carpetas de intereses de resguardos al portador y de resguardos amortizados que no se presentaron al cobro en los días en que fueron llamadas para su pago.

VARADERO DE SANTA ROSALIA EN EL ARSENAL DE CARTAGENA.

El varadero de Santa Rosalia se compone de un dique-receptor y tres gradas horizontales superiores al nivel del mar, cuya longitud es suficiente para contener cada una dos buques de guerra de primer orden.

El dique-receptor tiene una exclusa de entrada, en la cual hay dos ranuras o emplazamientos para cerrarlo con un buque-puerta. En el extremo opuesto está terminado por un muro circular de donde arrancan, en forma de abanico, las tres gradas, pues sus ejes longitudinales son prolongaciones de otros tantos radios de la superficie cilíndrica del paramento vertical del expresado muro.

Un dique-flotante servirá de aparato auxiliar para elevar los buques sobre el nivel del mar y trasportarlos al varadero, colocándolos en prolongación de una cualquiera de las tres gradas, para en seguida hacerlo correr por el dique y grada hasta dejarlo en ésta, y por tanto, completamente libre el dique para repetir la operación con otro buque, o para hacer la operación inversa de sacarlo del varadero y ponerlo a flote.

A su vez el varadero es un auxiliar del dique-flotante, pues este puede quedar en seco en el receptor para pintarlo y repararlo y también para conservar fuera del agua. Dos máquinas de vapor y seis bombas, instaladas en un edificio expresamente construido a las inmediaciones de la exclusa de entrada del dique-receptor, servirán para dejarlo completamente en seco después de cerrado con el buque-puerta.

El varadero se destina especialmente a recibir en depósito los grandes buques blindados que se hallen en situación de desarme, a fin de prolongar su duración manteniéndolos en tierra en perfecto estado de conservación y pronto a prestar servicio. También recibirá los buques que, necesitando careñas o grandes reparaciones, deban inmediatamente después de terminadas estas volverse a poner a flote. Los simples reconocimientos, limpieza y pintura de fondos, y las ligeras reparaciones de los buques, se harán en el mismo dique-flotante, sin necesidad de vararlos en tierra, como así se ha verificado ya con más de setenta buques de todas clases y dimensiones, desde sesenta hasta seis mil toneladas de desplazamiento.

Todas las obras principales del varadero están terminadas, pero faltó la máquina de tracción y los carriles y basada (1) que ha

de soportar los buques durante la operación de sacarlos del dique y llevarlos a una grada y viceversa; por euyo motivo, aun no ha funcionado más que como auxiliar del dique-flotante pues éste fue armado dentro del receptor, y después ha entrado y se le ha puesto en seco tres veces para pintar su basamento. Sin embargo, el dique-receptor ha prestado por sí solo el servicio de poner en seco y reparar a la vez todo un trecho de limpia, compuesto de draga y ocho gárgulas, y de igual manera podrá utilizarse para toda clase de buques cuyo calado no excede de tres metros y medio.

El dique receptor y las gradas son de fabrica de hormigón hidráulico y sillería, y están casi en su totalidad cimentadas sobre pilotaje.

Sobre el pavimento o zampeado del dique-receptor hay una serie de piezas de madera empotradas en la sillería y convenientemente dispuestas para que en ellas pueda descansar el dique-flotante. En los espacios comprendidos entre estas piezas hay un sistema de regolas para recoger las aguas y conducirlas al pozo de bombas cuando se quiere tener achicado (1) el receptor.

La profundidad del pozo de bombas es mucho mayor que la del zampeado del dique, pues se le ha conservado la que fuó precisa darle durante la ejecución de las obras para tener en seco su emplazamiento. Este exceso de profundidad proporciona un recipiente suficiente para recoger las aguas que provienen de los encajes del buque-puerta y las pequeñas filtraciones del zampeado, lo que permitirá extraerlos sólo durante el día en las horas ordinarias del trabajo, empleando una pequeña máquina auxiliar de un caballo de fuerza.

Las dos máquinas de vapor destinadas a los achiques generales del dique-receptor son de 30 caballos cada una y las seis bombas de siete decímetros de diámetro y sistema Letestu formarán dos grupos independientes de a tres bombas, que podrán, sin embargo, funcionar a la vez con cualquiera de las dos máquinas o con las dos a un tiempo. Estas bombas, que harán el achique del dique receptor, cuya capacidad es de 25,500 metros cúbicos en unas diez horas de trabajo, aun no están colocadas, pues han conservado los patines la lubricación de experiencias anteriores; de manera que para la práctica se ha adoptado el coeficiente 0,025, y en este supuesto se necesitará un esfuerzo de tracción medio durante la marcha de 175.000 kilogramos en el caso de trasportar el peso máximo de 7.000 toneladas.

Las mismas experiencias han demostrado que para el momento de arranque el coeficiente de rozamiento dependía del tiempo que había estado parado el wagon, pero en ningún caso excedió de 0,06º, por cuya razón este es el coeficiente que se ha adoptado, a pesar de que a causa de la disposición especial de la basada será muy corto el tiempo que estará parada, sufriendo el peso del buque; y por tanto, es indudable que el coeficiente de rozamiento al arranque será en la práctica menor de 0,06. Sin embargo, se ha partido de dicho supuesto y de ser el esfuerzo máximo de tracción 420.000 kilogramos.

El número de patines que llevará la basada será el necesario para que la presión que soporte el cuero por centímetro sea un tercio de la que sufrió en las experiencias que también se han hecho con el especial objeto de conocer su duración, y en las cuales ha corrido sin deterioro, por término medio, una longitud de 14 kilómetros, en la cual cada 10 metros había una unión de dos trozos de carril, dispuesta expresamente en dirección oblicua al eje de la vía. En estas experiencias, la longitud total recorrida por el wagon ha sido de 150 kilómetros, con un consumo medio de mezcla lubricante de 0,009 kil. por tonelada de carga y kilómetro recorrido.

La máquina para arrastrar los buques por las gradas y dique será, como ya antes se ha dicho, una locomotora que irá unida á la basada, y servirá, por tanto, para cualquiera de las tres gradas, y cualquiera que sea también el sentido de la marcha, es decir, ya sea del dique á las gradas ó á la inversa, evitándose de este modo el empleo de cables ó cadenas de tracción, y las grandes poleas de retorno que serían indispensables si la máquina fuese fija. Pero debiendo ejercer esta locomotora esfuerzos enormes de tracción que podrán llegar en los primeros instantes del movimiento a 420.000 kilogramos, es evidente la insuficiencia de la adherencia de las ruedas motrices que en las locomotoras ordinarias que se emplean en los caminos de hierro, sirve de punto de apoyo para esfuerzos de tracción muchísimo menores, pues no exceden de 8 a 9.000 kilogramos. Ha sido por tanto preciso recurrir a otro medio, y esto consiste en un sistema de dobles prensas hidráulicas horizontales que llevará la locomotora en su parte inferior, formando dos pares iguales y simétricamente colocados con respecto al eje longitudinal de la locomotora.

Seis bombas movidas por tres cilindros de vapor inyectarán el agua en las prensas á la presión conveniente y alternativamente en cada una de las prensas del mismo par, y, por tanto, á la vez en dos prensas de par distinto.

Los embolos de las prensas están sólidamente unidos al bastidor general de la locomotora, y los cuerpos de la prensa pueden correr longitudinalmente sujetos por guías fijas al mismo bastidor. Cada cuerpo de prensa lleva un lingüete vertical de acero que desciende por su propio peso para entrar su-

(1) Achicar.—Extraer el agua.
(2) Picadero.—Plataforma que se eleva para poner en seco el receptor.

(3) Escora.—Piezas de madera para mantener derecho el buque.

(4) Contrate.—Puntal que sujetá horizontalmente el buque á cualquier otro cuerpo.

Jueves 1º de Octubre de 1874.

PUNTOS DE SUSCRICIÓN.

En Madrid, en la Administración de **EL GOBIERNO**, Hortaleza, 7, principal, y en las librerías de Durán, Bally-Baillière, Cuesta, Medina y Navarro y viuda de Popart.

En Provincias, Ultramar y Extranjero, en casa de los correspondentes.

Anuncios y comunicados á precios convencionales.

NUM. 830

resivamente en una de las dos series de cajas-cárceres que habrá empotradas en el pavimento de cada grada.

Un sistema de engranajes une entre sí los dos cuerpos de prensa de un mismo par y los obliga á marchar en sentido opuesto y a ocupar posiciones inversas, de modo que el principio de carrera de la una corresponde al fin de la otra.

Las prensas que están en comunicación con las bombas de presión tendrán los lingüetes (1) apriados en las cajas-cárceres, de manera que no puedan moverse sus cuerpos harán avanzar sus embolos, y por tanto la locomotora, mientras tanto los lingüetes de las otras estarán suspendidos, y está todo ello combinado de manera que al terminar su carrera las prensas activas, caigan los lingüetes de las otras en las cajas-cárceres, y se cambie automáticamente la distribución del agua en las prensas, pasando á ser activas las que hasta entonces habían sido pasivas, continuando de esta suerte el movimiento de avance de la locomotora sin sufrir la menor interrupción, pero con muy pequeña velocidad, pues la máxima no ha de exceder de 0,100 por seundo.

Los wagens correspondientes a una misma vía se unirán a los de las inmediatas por medio de contretes (1) y cadenas oblicuas de tensión, que aseguren la invariabilidad de forma de la basada. A excepción de las armaduras transversales, que serán de madera, todo el resto de la basada será de hierro y algunas piezas especiales de acero y otras de bronce.

Para un buque de 6 a 7.000 toneladas de desplazamiento, el número de wagens y largueros que formarán la basada puede fijarse en 90, que contendrán 114 prensas de las cuales 58 corresponderán al centro, 6 sea bajo la quilla, y 56 á los costados. Todas las prensas tendrán llaves para aislarlas completamente entre sí ó por grupos, y válvulas de máxima presión ó seguridad.

La basada no estará sostenida por ruedas ni rodillos sino por patines curvos de hierro forrados de cuero que deslizarán sobre los carriles engrasados. Este sistema, que evita toda trepidación y que ofrece mucha más seguridad que el de ruedas ó rodillos por el gran número de puntos en que se apoya la basada sobre las vías, se ha adoptado en vista de los resultados obtenidos en más de 500 experiencias sobre rodamientos que al efecto se han hecho en el arsenal de Cartagena, en gran escala, con wagens cuyo peso ha variado entre 6.400 y 32.000 kilogramos.

Con una lubricación conveniente se ha llegado a obtener para coeficiente de rozamiento solo 0,005, es decir, que por cada tonelada trasportada, el esfuerzo de tracción necesario será solo de 5 kilogramos, pero ha llegado a 0,021 cuando los carriles no han estado más que untiuos, y solo han conservado los patines la lubricación de experiencias anteriores; de manera que para la práctica se ha adoptado el coeficiente 0,025, y en este supuesto se necesitará un esfuerzo de tracción medio durante la marcha de 175.000 kilogramos en el caso de trasportar el peso máximo de 7.000 toneladas.

Las mismas experiencias han demostrado que para el momento de arranque el coeficiente de rozamiento dependía del tiempo que había estado parado el wagon, pero en ningún caso excedió de 0,06º, por cuya razón este es el coeficiente que se ha adoptado, a pesar de que a causa de la disposición especial de la basada será muy corto el tiempo que estará parada, sufriendo el peso del buque; y por tanto, es indudable que el coeficiente de rozamiento al arranque será en la práctica menor de 0,06. Sin embargo, se ha partido de dicho supuesto y de ser el esfuerzo máximo de tracción 420.000 kilogramos.

El número de patines que llevará la basada será el necesario para que la presión que soporte el cuero por centímetro sea un tercio de la que sufrió en las experiencias que también se han hecho con el especial objeto de conocer su duración, y en las cuales ha corrido sin deterioro, por término medio, una longitud de 14 kilómetros, en la cual cada 10 metros había una unión de dos trozos de carril, dispuesta expresamente en dirección oblicua al eje de la vía. En estas experiencias, la longitud total recorrida por el wagon ha sido de 150 kilómetros, con un consumo medio de mezcla lubricante de 0,009 kil. por tonelada de carga y kilómetro recorrido.

La máquina para arrastrar los buques por las gradas y dique será, como ya antes se ha dicho, una locomotora que irá unida á la basada, y servirá, por tanto, para cualquiera de las tres gradas, y cualquiera que sea también el sentido de la marcha, es decir, ya sea del dique á las gradas ó á la inversa, evitándose de este modo el empleo de cables ó cadenas de tracción, y las grandes poleas de retorno que serían indispensables si la máquina fuese fija. Pero debiendo ejercer esta locomotora esfuerzos enormes de tracción que podrán llegar en los primeros instantes del movimiento a 420.000 kilogramos, es evidente la insuficiencia de la adherencia de las ruedas motrices que en las locomotoras ordinarias que se emplean en los caminos de hierro, sirve de punto de apoyo para esfuerzos de tracción muchísimo menores, pues no exceden de 8 a 9.000 kilogramos. Ha sido por tanto preciso recurrir a otro medio, y esto consiste en un sistema de dobles prensas hidráulicas horizontales que llevará la locomotora en su parte inferior, formando dos pares iguales y simétricamente colocados con respecto al eje longitudinal de la locomotora.

La cimentación de la obra en una extensión de 12,974 metros superficiales, ha consumido 10.349 pilotes de madera de todas dimensiones, siendo muchos de ellos de 16 metros de longitud. La fábrica de mampostería y hormigón hidráulico comprende un volumen total de 61.500 metros cúbicos, y la de sillería, 9.698 metros cúbicos, habiéndose empleado 19.600 toneladas de cemento y cal hidráulica.

La longitud total del varadero, desde el origen de los muros de entrada del dique receptor hasta el final de la grada central, es 365 metros. La longitud de cada grada, es 232; y su ancho, 22 metros. Las respectivas al dique-receptor, sin la esclusa de entrada que tiene 16 metros de largo por 86 de ancho, son 111 metros por 36 tanto á la esclusa, y 61,5 metros en el muro circular. La profundidad del zampeado del dique, bajo el nivel del mar, es 5,90 metros; y bajando el ancho de los muros, 5 metros.

La cimentación de la obra en una extensión de 12,974 metros superficiales, ha consumido 10.349 pilotes de madera de todas dimensiones, siendo muchos de ellos de 16 metros de longitud. La fábrica de mampostería y hormigón hidráulico comprende un volumen total de 61.500 metros cúbicos, y la de sillería, 9.698 metros cúbicos, habiéndose empleado 19.600 toneladas de cemento y cal hidráulica.

Para la ejecución de las obras bajo el nivel del mar, a 8 metros de profundidad, hubo que construir tres grandes acequias y varias pequeñas. Las bombas de achique móviles por dos máquinas de vapor trajeron, durante muchos días, 25.000 metros cúbicos en cada 24 horas, teniendo que funcionar constantemente día y noche.

El costo del varadero completamente terminado, será de 8.000.000 de pesetas. Anadiendo á esta suma 5.500.000 que ha costado el dique-flotante, resulta un total de 13.500.000 pesetas. Por tanto, siendo siete los buques de primer orden que á la vez podrán tenerse en seco en las gradas y dique-flotante, resulta cadaemplazamiento á 1.930.000 pesetas, sin contar con el servicio que además puede prestar el dique-receptor para buques de poco calado.

El expreso coste de 1.930.000 pesetas poremplazamiento es muy inferior al que hubiere resultado adoptando cualquier otro sistema de diques ó gradas; pudiendo asegurarse que el capital de establecimiento económico compensa con exceso el correspondiente a los mayores gastos de conservación que origina el dique-flotante, quedando además á su favor las ventajas que, por sus especiales condiciones, presenta las gradas del varadero para depósito de buques desarmados que, según al

(1) Lingüete.—Barra corta y fuerte de hierro que gira sobre el perno con que está clavada por una de sus cabezas, y sirve para conectar la redacción de todo esfuerzo.

(2) Cabrestante.—Máquina giratoria sobre eje vertical que sirve para hacer grandes esfuerzos por palancas horizontales, enviando en su eje, cilíndrico, cuadrado con su giro la cuerda ó cadena empleada.

(3) Zampeado.—Conjunto que se establece sobre estacas clavadas en el fondo, para edificar ó construir con solidez.

principio se ha dicho, es su principal objeto, sin perjuicio de dedicarla también a las grandes carenas que las necesidades del servicio reclamen.

Al señor ministro de Marina actual ha cabido la satisfacción de disponer en 1º de Setiembre próximo pasado la ejecución del proyecto de basada, aparato de tracción y accesorios

EL GOBIERNO.

MADRID 1.º DE OCTUBRE DE 1874.

MUSEO ULTRAMARINO.

Tiene el arte que, como una de sus misiones más importantes, conservar imperceptible el recuerdo de hechos gloriosos, de individualidades que, distinguiéndose en los diversos ramos del saber, contribuyeron con su gloria a realizar la de su patria. Por esto su importancia no puede considerarse como exclusivamente estética, sino que también como social. Por esto los pueblos cuyos profesan un respeto religioso a sus museos y colecciones históricas y artísticas, y los Gobiernos ilustrados no pueden mirar con indiferencia lo que constituye una gloria de su patria.

España puede enorgullecerse con Justo título de haber contribuido como muy pocas naciones a proteger al arte, bajo este punto de vista, y aun cuando las corporaciones religiosas monopolizaron durante largos años el brillo del arte, un monarca de la casa de Austria quiso compensar sus desaciertos políticos, coleccionando las obras más importantes de las diferentes escuelas, reuniendo un verdadero museo en su palacio del Buen Retiro. Los viajes hechos a Italia por Velázquez facilitaron el diseño del monarcas, y Felipe IV reunió una colección artística como hasta entonces no se había conocido. La grandeza, constante imitadora de la corona, le dispuso la hora de enaltecer el arte, preparando el honroso camino que debían recorrer sus cultivadores, — desde que Justiniano reconoció su dignidad y excelencia hasta que Fernando VI concedió á los artistas privilegio de nobleza y gran número de inmunidades, que hoy constituyen hasta un irritante privilegio, — formando á su vez notables colecciones de bellas artes.

Este afan coleccionista honra sobremanera á los personajes citados, así por su protección a los pintores como por lo que contribuian á perfeccionar el gusto del público y aun á su mejoramiento moral, objeto preferente del arte, y no puede compararse al trivial que caracteriza á nuestra época por otras colecciones, en las cuales se ha llegado hasta el absurdo. Conocemos hoy coleccionistas de sellos de correos, de papel sellado, de primeros números de periódicos, de pipas de fumar, de cajas de fósforos y hasta de carteles de las corridas de toros; y en una revista extranjera hemos leído que un potentado inglés coleccionaba cuerdas de ahoreados por la justicia y de suicidas.

Verdad es que entre la época de Felipe IV y la actual ha venido marcándose una notable decadencia, mediante unagradación en extremo sensible. El último monarca de la casa de Austria pierde las tradiciones artísticas de su padre, y la guerra que origina su muerte suspende la historia del arte.

Felipe V importa extranjeros gustos y empequeñece al arte español, haciéndole tributario del francés; y cuando anhela competir con los antiguos monarcas españoles, resulta vencido, como lo comprueba el sitio de la Granja y sus ponderados jardines, en parangón con la gigantesca obra del Escorial. Fernando VI y Carlos III aspiran á levantar relativamente á las artes de su posesión, pero exagerando los procedimientos solo consiguen prestarlas un carácter reglamentario, que corta su vuelo y las desnaturaliza. Los sucesores de los reyes mencionados nada hacen por su parte para evitar la ruina del arte español, hasta que ya en nuestros días se desarrolla nuevamente el germen vital del mismo. Pero seamos justos; mientras no se supo proteger, se supo al menos respetar, y las academias y museos guardaron las joyas de la pintura y estatuaria españolas, esperando la producción de obras que emulasesen su mérito.

Los convenios cayeron por tierra, y sus colecciones artísticas pasaron á poder del Estado, que formó con ellas y las procedentes de los sitios reales el núcleo de los museos, que poco a poco debían aumentarse con las adquisiciones hechas en las exposiciones públicas.

En cuanto á las colecciones particulares, fueron muy escasas en número las que no llegaron á perderse por incuria de sus dueños, quienes después de haber sustituido las ricas tapicerías con papeles de oro y colores, creían un abuso agujerear con un clavo una lista de papel continuo, aunque debiera perder de dicho clavo la obra maestra de un genio. Perdido el gusto estético, y poco cuidadosa la grandeza española de contribuir á que el arte pudiera realizar su misión civilizadora, fue olvidando las tradiciones de su clase, y dando su preferencia á las frivolidades con que diariamente le brinda la industria de otros países, especialmente la francesa. El biscuit ha reemplazado al mármol, la fotografía al lienzo, la moldura al marco, el papel de las fábricas á los frescos de los techos; el actual coleccionista de fotografías, en las que aparecen en caprichosas posturas las notabilidades del demi-monde no recuerda aviso la sala de armas en que sus abuelos reunían las de los capitanes más célebres, y el que hoy limita el recuerdo de sus antepasados á un álbum en que la fotografía los ha reproducido, hubiérase honrado hace dos siglos en poseer una galería de retratos del tamaño natural, ejecutados por los artistas más célebres.

Entre estos síntomas de decadencia que constituyen la regla general no faltan honorables, aunque muy escasas excepciones, y los Gobiernos todos vienen procurando hacer tiempo en proporcionar á sus recursos alentar las legítimas aspiraciones de los artistas y fomentar el brillo del arte.

Hoy tenemos que registrar una nueva fundación histórica-artística que creemos tan patriótica como reparadora: el establecimiento de un museo especial ultramarino que reunirá, tomado de la naturaleza, elaborado por la industria ó revelado por el arte, cuanto se relacione con las ricas posesiones que tuvo España en Ultramar desde que puso á disposición de un génio todos los tesoros de la corona.

El Sr. Romero Ortiz, iniciador de tan feliz pensamiento, ha iniciado también su realización, encargando á un artista eminentemente la estatua del célebre navegante genovés. En el decreto de creación, que insertamos en uno de nuestros últimos números, han podido ver nuestros lectores el procedimiento que se empleará para que sea pronto un hecho tan laudable pensamiento. En el reglamento para la organización definitiva del museo se formula con mayor claridad la idea.

Los objetos que deben constituirlo se distribuirán en grupos según su naturaleza, y dentro de los grupos en secciones según su procedencia, á fin de facilitar el estudio comparativo de las series y estimular la producción y la industria de las provincias de Ultramar entre sí.

Los grupos serán doce:

- 1.º Agricultura e industrias agrícolas.
- 2.º Montes y aprovechamientos forestales.
- 3.º Minerales, laboreo de minas y metalurgia.
- 4.º Materiales de construcción y construcciones en general.
- 5.º Arte naval, marina y pesca.
- 6.º Industria química.
- 7.º Industrias varias.
- 8.º Instrucción pública.
- 9.º Antropología y Etnografía.
- 10.º Bellas artes.
- 11.º Arqueología y Numismática.
- Y 12.º Arte militar.

Esta leve indicación basta para demostrar la amplitud del pensamiento y para justificar el elogio con que ha de ser acogido por todos los partidos, pues á todos interesa igualmente el patriótico establecimiento iniciado por el Sr. Romero Ortiz.

Aunque se nos moteje de pesados, no podemos menos de insistir en nuestras apreciaciones respecto á la probable Constitución política de la futura Asamblea francesa para el día en que la actual se disuelva; porque si bien es cierto que ella no quiere disolverse, — aunque no se apele, como último recurso, al procedimiento de 18 Brumario ó de 3 de Enero, y dado que los individuos que la componen no son inmortales, y al fin se morirán de viejos, — so pena de que entonces reine Enrique V y haya suprimido el sistema parlamentario, — forzoso será apelar á los comicios para la elección de una nueva Cámara.

El resultado de la votación en el distrito de Maine y Loire ha sido favorable á monsieur Maille, candidato republicano que luchaba contra Mr. Grus, protegido por orleanistas, legitimistas y napoleónicos.

— Esta elección, — la verificada en París, donde fué derrotado Mr. de Reclusat y otras, verificadas antes y después, son una clara lección para los partidos monárquicos franceses y una advertencia para la actual mayoría parlamentaria, que si ha de venir al Parlamento necesita, ó suprimir el sufragio universal ó modificarlo en términos que no lo conozcan los electores que han de practicarlo. Verdad es que si tanto se desfigura, dejará de ser universal y aun sufragio.

La lucha religiosa en Alemania sigue tan encarnizada como cuando se inicio. Con la tenacidad en todas sus ideas que distingue al gran caudillo, no ceja un punto en las medidas represivas contra lo que él cree usurpación del catolicismo, y á un decreto coercitivo sigue otro y otro que se aplican con demasiado rigor.

Sabido es que se han impuesto varias multas á los prelados comunitandoles, caso de insolencia, con la prisión subsidiaria; que se ha abierto por la fuerza iglesias mandadas cerrar por algunos obispos; que la secta de los viejos católicos encuentra una marcada protección en los agentes del Gobierno; que se suprimió hace tiempo la dirección de negocios católicos; que se espulsa á los jesuitas, y que se preparan otras medidas rigurosas contra las congregaciones católicas; pues bien, según dicen en un despacho dirigido al *Times*, el ministro de la Gobernación prusiano acaba de expedir una circular previendo á todas las autoridades del reino que cuando hayan de proceder al arresto de algún sacerdote, vayan acompañados de la correspondiente escolta militar, para reprimir en el acto cualquier tumulto si con tal motivo surgiese.

A estas medidas responde la prensa católica con agresiones violentas contra el conde de Bismarck, hasta el punto de que *El Paterland* excita á sus lectores a que se abstengan de suscribirse para aliviar las designaciones causadas por el incendio de Meiningen, fundándose en que las víctimas de

este siniestro son alemanes del Norte, liberales-nacionales que enviaron al Reichstag al judío Lasker.

La cuestión del ingreso de Dinamarca en la Confederación germana de que ayer nos ocupamos sigue á la orden del día en la prensa extranjera, que se preocupa grandemente del hecho, dándole la importancia que en realidad tendría si llegara á verificarse.

Como bajo el punto de vista marítimo Prusia adquirió con el ingreso de Dinamarca en la Confederación la influencia de que hoy carece, los ingleses han sentido el golpe en el corazón, lamentándose de la política puramente mercantil y egoista que los hombres de Estado de Inglaterra vienen siguiendo hace años, y que después de merendar de una manera visible su importancia para con las demás naciones, amenaza anulación por completo.

Todas las faltas tienen su expiación, y la Gran Bretaña debe pagar la indiferencia con que consentió que Austria y Prusia sacrificasen en 1864 a Dinamarca; su negativa á ir acompañada de la Francia en socorro de los polacos; su ingratiugación para con los franceses en la última guerra; decimos mal, ya lo ha pagado.

La circular de Gortchakof de 31 de Octubre de 1870 fué una bofetada que la Rusia aplicó al rostro de Inglaterra, y que recibió humildemente suscribiendo la modificación del tratado de París; y el año pasado ha tenido que consentir en que el imperio moscovita estendiese su dominación en el Asia central con grave riesgo de sus intereses en aquellas regiones.

Comprendiendo que, como dice el *Spectator*, Dinamarca suministrará á Alemania una flota y marinos hábiles y prácticos, no como los demás periódicos ingleses el grito en el cielo.

Le Morning Advertiser, contestando al *Times*, se expresa en estos términos:

— Allí aquí dónde nos han condignado los principios de la escuela de Manchester; trabajad, fabricad, vended, amontonad dinero y dejad hacer. ¡Qué nos importan los principios de derecho, de equidad y de justicia, con tal que nuestros negocios marchen bien! El dinero será siempre una potencia con la cual se verá obligada a contar la Europa, y ahora sucede que Europa nos desprecia, y si somos humillados nadie nos compadecerá. Guarda el *Times* para sí estéril compasión, que solo serviría para ponernos en ridículo, así como su excitación á la conciencia del conquistador, que no es sino una miserable confesión de impotencia.

En 1864 Inglaterra hubiera debido salvar á Dinamarca, y ahora nos vemos reducidos á abandonar á su suerte un pueblo tan valiente como poco numeroso, y á confessar el servilismo inglés en la antecámara de un conquistador extranjero. Y mientras nuestra influencia se eclipsa cada vez más, la Alemania construye en Inglaterra la mayor parte de la nueva flota, y aquí busca Rusia sus ingenieros y sus mecánicos. En una palabra, si Inglaterra se ve hoy degradada y despreciada, es por haber antes respondido como Cain: «Soy yo el guarda de mi hermano?»

Los párrafos transcritos revelan el efecto producido en Inglaterra por la noticia que, después de todo, es poco probable por las razones que ayer expusimos, y que no hemos de reproducir hoy, pero evidentemente en el grito de dolor que ponen las columnas del diario británico exhala el pueblo inglés, se ve la condenación más elocuente de la política seguida en los últimos tiempos por los hombres públicos de Inglaterra, y en especial por los wigs.

Ya lo hemos dicho, y ahora lo repetimos: las faltas del Gobierno inglés tienen su expiación.

El vapor *Vulcano*, que en unión del mítico *Isabel II* vigila la costa de los Alfaques, participa haber apresado cuatro embarcaciones de pesca y detenido tres laudes por indecisión de sus pasajeros. Su comandante confirma también la ocupación de Amposta por las fuerzas del Gobierno, cuya población se está fortificando. Las guarniciones carlistas de San Carlos de la Rapita y demás puntos del litoral hasta Peñíscola están alarmadas y pernoctando á veces fuera de poblado, regresando al amanecer. Excelente ocasión sería ésta para limpiar de carlistas ese litoral tan importante, para lo cual bastaría, en concepto de muy distinguidos militares, una fuerza muy reducida del ejército, operando en combinación con la Marina, a fin de fortificar los puntos que se les tomarán, los cuales podrían guardarse definitivamente.

Hoy hemos recibido noticias carlistas de orígenes distintos. De Londres nos dicen que D. Ramón Cabrera probablemente no abandonará ya este año á Inglaterra, á fin de que no se interprete su viaje en cierto sentido; que no piensa por ahora publicar manifiesto alguno para poner de relieve á D. Carlos, en atención á que este principio pusilánime se viene poniendo en relieve desde su histórica huida de Oropesa, para la cual, según ahora nos escriben, se disfrazó nada menos que de contrabandista. Una de las cosas que más parece indignar á Cabrera, es la natural ó afectada imposibilidad con que el pretendiente contempla, después del peligro, los cadáveres de los españoles hacinados en las trincheras.

De Estella, y de procedencia carlista, tenemos también noticias que explican una de las mil causas de disgusto que existen en el seno del partido absolutista. Planas, el titulado ministro de la Guerra de esa majestad, trahumante, que tiene la audiencia de creerse la *razón supremo*, trata á los oficiales con el rigor del hipócrita, que tiene necesidad de hacer olvidar su pasado, afectando cierto celo fanático que cada día va haciéndose más insopportable. Recientemente ha llenado de ultrajes e injurias á varios oficiales, y esto explica en cierto modo las presentaciones de varios de estos en Bayona, con ánimo de reconocer al Gobierno liberal.

Cree nuestro comunicante que si los hombres del poder saben aprovechar la ocasión, asestarán al carlismo un golpe de muerte cuyas consecuencias serán hundirlo y aniquilarlo para siempre.

Según nos escriben de Bayona, hasta los carlistas más fervientes convienen en que la fuerza de la facción consiste en las divisiones de los liberales. «Esta gente, sin embargo, añade a carta, anda también muy revuelta y dividida, y lo prueban las presentaciones de oficiales al consulado, España en demanda de indulto.»

La correspondencia a que aludimos refiere la siguiente curiosa anécdota: «A mediados de Septiembre, dice, varias comisiones se presentaron á D. Carlos. — Señor, — le dijeron, — en Castilla, en Valencia, en Aragón, Cataluña y demás provincias, aclaman á Cabrera y piden que se ponga al frente del ejército. — Cabrera es un rebelde, — contestó don Carlos indignado y volviendo la espalda á las comisiones. Y luego, dirigiéndose á varios cortesanos neo-católicos que ignoraban lo ocurrido, añadió: — A ese Cabrera quisiera tenerlo por aquí cerca. — Para qué, señor? — preguntaron, con cierta alarma algunos de aquellos. — Para qué? — dijo el Pretendiente dando un golpe sobre el puño de la espada para fustigarlo.

Los cortesanos respiraron y prorrumpieron en plácemes y bravos. Histórico.» Habiendo publicado en *EL GOBIERNO* la versión que insertó *El Figaro*, respecto á la evasión del ex-mariscal Bazaine, creemos justo complir con el epílogo de dicho colega sus curiosas revelaciones. Al hacerlo así, entonces como ahora, ni aceptamos ni rechazamos en absoluto la versión. Satisfacemos la curiosidad de los lectores de nuestro diario con relatos que tienen la particularidad de ser de buena procedencia en el asunto. Vean nuestros abonados el folletín de tercera plana.

Leemos en *La Epoca* de anoche:

«Personas imparciales y de entero crédito, que acaba de llegar de París dicen que el Gobierno francés ha mandado reforzar las guarniciones de la frontera, habiendo salido ya algunos batallones con este objeto. También los periódicos franceses han cesado un poco en su lengua violenta contra España. Harán, pues, bien los periódicos españoles en limitar esta conducta, lo cual no obsta para agradecer mucho las simpatías de Alemania.»

No dejó de ser extraño que *La Epoca* aconsejara á la prensa española que imite la prudencia de los franceses, precisamente en el mismo dia que ha debido llegar á sus manos el número de la *Presa*, en que este diario insiste en que España sigue en tratos para ceder á Prusia la isla de Puerto-Rico, y da como positivo que en nuestra artillería van á servir soldados alemanes, mandados por oficiales de la misma nación.

Si esta es la prudencia que *La Epoca* recomienda, no creemos digno imitarla.

No ha dejado de extrañarnos el injusto artículo que dedica nuestro colega *La Presa* al decreto sobre instrucción pública, *cuidel con que se ahoga a la inteligencia humana*.

La mejor prueba de que el decreto en cuestión no es la muerte de la libertad de enseñanza, como supone el colega ministerial, es el extenso y razonado artículo de *El Imparcial* acerca de dicho decreto.

En la imposibilidad de reproducirlo íntegro, por la falta de espacio, diremos solamente que el colega hace ver los grandes errores que se han cometido y las funestas consecuencias. Hé aquí uno de sus párrafos:

«Después de las tumultuosas escenas de que han sido teatro casi todas las universidades de España por consecuencia de la indisciplina de los escolares, y en las cuales se revelaba con perfecta claridad el propósito de convertir la libertad de enseñanza en libertad de hooligan; después de haberse dado el caso de que algunos pueblos abanicaran las vacantes de sus médicos titulares exigiesen como requisito indispensable á los que aspirasen a llenarlas el haber obtenido sus títulos profesionales antes de la revolución; después de los repetidos ejemplos que habían dado determinados institutos y aun determinadas universidades de inadecuada lenidad para aprobar examinandos y conferir grados de licenciado á personas de notoria incapacidad científica para obtenerlos; después del desbarajuste introducido en el orden racional de los estudios por el capricho de niños ó de jóvenes de nula ó incompleta discernimiento; después de los abusos cometidos por muchas corporaciones en y con la supresión y creación de establecimientos de enseñanza, el camino de la reacción debía parecer llano y expediente á quienes, fijándose solo en el presente y en el pasado, no tuviesen la previsión del porvenir que distingue á los verdaderos hombres de gobierno de los hombres de combate, á los espíritus conservadores y gubernamentales de los espíritus reactionarios y amantes inconscientes de la arbitrariedad.»

Eseguida consiguió la virilidad con que el Sr. Navarro y Rodrigo ha sabido contenerse en los prudentes límites de lo justo, hace constar su buen sentido práctico, al conservar la libertad, sin las exageraciones que la perdían, y termina con estas frases:

«Gobernar es principalmente satisfacer las necesidades de un pueblo con arreglo al momento histórico que atraviesa, ya consolidando con medidas previsoras y prudentes las reformas introducidas por el progreso de los tiempos, ya introduciendo otras nuevas, exigidas por la opinión.»

En materia de enseñanza, como en tantas otras materias, la mayoría del país no pide la reacción, la contrarrevolución, sino á lo sumo la rectificación de los errores revolucionarios, manteniendo incólume el sentido grande, generoso y patriótico del alzamiento de Setiembre, y por eso, y sin que por ello se entienda que, ni en este caso ni en ningún otro, demos preferencia á los procedimientos conservadores sobre los liberales que tienen sus más fervientes simpatías, parecemos que desde el punto de vista en que debía examinar el asunto el Sr. Navarro y Rodrigo ha correspondido á lo que debía esperarse de sus antecedentes conservadores y revolucionarios, y á las exigencias de la opinión, profundamente impresionada, tan exageradamente, en esta importante cuestión.»

La Epoca se apresura á comunicar á sus lectores que en los breves días que el príncipe Alfonso ha debido permanecer en París, ha recibido la visita del duque de Devezas, que era representante de Francia.

Rodríguez Varo, respecto á la época en que dirigió el mencionado periódico, dice así:

«El Sr. Rodríguez Varo dirigió un comunicado á El Goberno, manifestando que en los años de 1869 al 71, en que estuvo encargado de la dirección de *El Diario Español*, todo quanto dijo este periódico es obra suya, cuya responsabilidad acepta por completo, pues sigue pensando de la propia manera que entonces.

Sentimos que á pesar de las catástrofes ocurridas desde aquella época, y de la situación trágica del país, no haya variado de opinión el Sr. Varo, y continúe pareciéndole bien todo lo que ocurrir. Nostros no tenemos esa desgracia.»

Conste, pues, que *El Diario Español* confiesa que la variación ha sido suya, y no debe achacarla, por consiguiente, á los cambios de su redacción.

en Madrid en los días anteriores al im-
perio.

No puede extrañarnos la conducta de De-
cazes, conocida su significación.

Esta mañana han llegado a Madrid los
representantes de Inglaterra y Francia,
Mr. Layard y el conde de Chaudordy.

Según *La Correspondencia*, no es cierto
que el general Oribe se niegue a aceptar la
captanía general de Canarias.

NOTICIAS GENERALES.

Anoche estuvieron en la presidencia del Po-
der ejecutivo, con objeto de saludar al señor
duque de la Torre, el presidente del Consejo de
ministros y el capitán general de Madrid.

Ha suspendido su publicación el periódico
La Voz de Cádiz, según anuncia en su número
del miércoles.

Se dice que el gobernador de Pamplona, se-
ñor Martos Fabio, fijará por ahora su residen-
cia en Tudela.

En esta semana según *La Correspondencia* ter-
minará la junta del Tesoro el escrupuloso ba-
lance que está haciendo de los bonos y bille-
tes del mismo.

Ha fallecido en Madrid el Sr. D. Miguel de
Arteaga y Aragón, coronel retirado de cab-
allería.

Se creó que las partidas carlistas que vagan
por la provincia de Alicante tienen el proyecto
de sorprender la población de Alcoy, donde se
prometen un río botín; pero aquellos habitan-
tes se han apercibido ya de esta intención,
y las autoridades han empezado a tomar las
medidas necesarias para resistir con energía.

La recepción de Mr. Layard es causa de que
el duque de la Torre suspenda su proyectada
expedición.

Hoy se reúne la comisión de arbitrios del
ayuntamiento, con objeto de ocuparse de los
importantes asuntos que tiene á su cargo.

Mañana se reunirán las comisiones de obras,
instrucción pública y policía urbana.

El gobernador civil, Sr. Moreno Benítez,
acompañado del alcalde interino, Sr. Teresa
García, conferenciará ayer tarde con el señor
ministro de Hacienda, con objeto de buscar los
medios de atender á las más apremiantes ne-
cesidades de la junta de cárceles.

El general Laserna sigue en Logroño y el ge-
neral Moragues en Oviedo.

Continúa sin funcionar la línea telegráfica de
Tudela-Castejón, haciéndose aun trasbordos
en la vía férrea.

Entre el Gobierno y el ayuntamiento de Jaén
ha quedado terminado el contrato de encabeza-
miento de los consumos en 133.000 duros
anuales.

Ayer tomó posesión de la dirección del Te-
soro D. Antonio García Rizo.

Parece que los carlistas exigen ocho duros
por cada pipa de aceite que los labradores pa-
sen de una parte á otra del Ebro.

A 7.862.000 pesetas ha ascendido la suscri-
pción de los 75 millones de reales en bonos rea-
lizados por el Tesoro recientemente. En esta su-
ma no se comprenden los productos obtenidos
en Canarias y en las provincias invadidas por
los carlistas.

Ayer se ha recibido en Madrid un telegrama
fechado el 27 en la Habana, participando que
los insurrectos atacaron a Mayari, siendo re-
chazados con grandes pérdidas, y que el oro
tendrá al alza.

El vapor que ayer salió de Cádiz conduce
856 hombres para el ejército de Cuba.

Dentro de breves días se llevarán a cabo dos
ejecuciones de pena capital, la una en la pro-
vincia de Valencia y la otra en la de Madrid.

El sábado fué asesinado en Villamarchante
el propietario de aquél pueblo, D. Bautista
Ros, atribuyéndose este crimen á móviles polí-
ticos, mejor dicho, carlistas.

Ayer se reunió la junta de beneficencia par-
ticular de la provincia de Madrid, habiendo
concurrido á ella los señores marqués de Ur-
quijo, marqués de Salamanca, y los señores Pi
y Margall, Chao, Sedano, Hoppe, Rivas y
Udaeta. No han asistido por estar ausentes

FOLLETIN.

EVASIÓN DE BAZAÑE.

EPÍLOGO.

A ocho ó diez kilómetros de Lieja, río arriba
del Mousa, y á la izquierda de un pueblo
llamado Bois de Breux, se levanta el castillo de
Fayenbois, inmensa propiedad de una familia
de origen francés, muy estimada e influyente
en el país.

En este castillo han encontrado hospitalidad
después de su salida de Spa el ex-mariscal Ba-
zaña y su familia.

Llegado á Lieja el 17 del presente, y deseoso
de cumplir la misión de que estaba encargado,
me hice conducir al castillo por uno de esos
echos suyos, oscuros y desencadenados que en
Lieja llaman, sin saberse por qué, vigilantes.
Lo que si puedo asegurar es que solamente
por autonomía puede aplicarse tal dictado á
los aurigas de los expresados carrozales; el mío,
al menos, no tardé poco en causar una serie
de temores por su incuria y abandono; viéndole
después luchar inutilmente contra la obstina-
ción de su caballo en marchar á oíllas del fo-
so, no muy tranquile, le tiré del faldón de la
blusa, y le dije: «Cochero, tenga V. cuidado;
vamos á volcar.» «No tema V., caballero, me
contestó; es que el caballo es ciego.»

La contestación no era muy tranquila, y
poco fué causa de que establecimos relaciones,
que á la verdad me fueron agradables. Cuando
se apercibió que yo era francés, me dijo:

enfermos los Sres. Maisonnave, Silvela y Tere-
sa García.

Parece que siguen presentándose á las autoridades
en solicitud de indulto muchos individuos
de la facción Villalain.

Ayer visitó al señor duque de la Torre el
marqués de Gramosa.

El sábado celebrará sesión el Consejo supre-
mo de Agricultura. A indicación de un señor
consejero se ocupará dicha corporación de las
medidas energéticas que deben adoptarse para
que en un plazo breve se uniforme el sistema
de medidas en España.

Ayer tarde quedó expedita la circulación de
la vía férrea de Cartagena á Murcia. El correo
llegó á Albacete á las seis y media de la tarde,
continuando su marcha sin novedad hacia Madrid,
donde desde hoy empieza á recibirse di-
rectamente la correspondencia de Murcia.

Ayer visitaron al señor ministro de la Guerra
los generales Cotomor, Echagüe y Gaminde.

Tan pronto como se tuvo noticia de la arri-
bada al puerto de Santander del embajador de
Francia, pasaron a felicitarse a nombre del Go-
bierno las autoridades civiles y militares.

Según parte telegráfico del gobernador de
Santander, los embajadores de Francia e Inglaterra
salieron en dirección a esta capital
ayer á las 12.30 de la tarde.

A su llegada á las estaciones de Palencia y
Valladolid, han sido saludados por las autorida-
des, que oportunamente esperaban su paso.

El número 333 de *La Bandera Española*, pu-
blicado ayer, ha sido multado por el primer
fondo, que empieza «También nosotros», y
termina de este modo: «de miserables perso-
naciones.»

Lo sentimos.

Al banquete que dió anoche el señor mar-
qués de Muros asistieron los ministros de Estado,
Gracia y Justicia, Hacienda, Fomento y
Ultramar, los secretarios generales de Gober-
nación y Ultramar, el director general de Obras
públicas, los consejeros de Estado señores
de Blas y González, el Sr. Ferreras y el
marqués de Campo-Sagrado. El general Jove-
llar no ha podido concurrir, por haber tenido
que ausentarse para hacerse cargo del ejército
del Centro.

También asistió el Sr. Moreno Benítez y el
Sr. Galvez Cañero (D. Virgilio), excusando su
asistencia los Sres. Sagasta y Alonso Colme-
nares.

Este banquete, puramente amistoso, fué
completamente ajeno á la política.

Al mismo tiempo se verificó otro gran comi-
dida en el mismo restaurante á la que asistían
trece señoras de la aristocracia y nueve indi-
viduos del sexo contrario invitados por los se-
ñores duques de Fernan-Núñez. El gran nú-
mero de carruajes que se reunieron á la puerta
del establecimiento, como consecuencia de
ambos banquetes, hizo presumir á los curiosos
que sucedía algo extraordinario en el local; el
suceso, sin embargo, no podía ser más sencillo y
pacífico.

NOTICIAS DE MARINA.

La legación de España en Marruecos ha diri-
gidó á las autoridades del litoral la siguiente
comunicación:

«El Gobierno marroquí se queja de que al-
gunos buques españoles violan las leyes de
este imperio comerciando por las costas del
Rif, exponiéndose los tripulantes de dichos
buques á ser muertos ó despojados por las
indómitas kabilas rifianas. El Gobierno del sul-
tan declara que no aceptará responsabilidad
alguna por las desgracias que necesariamente
ocurran, si tales abusos continúan. Las noti-
cias que por varios conductos he recibido, con-
firman la exactitud de los hechos denunciados
por el Gobierno de Marruecos.

A fin de fijar bien nuestros derechos y evitar
cuestiones desagradables entre ambos Gobier-
nos, ruego á V. S. tenga á bien hacer á los ca-
pitanes ó patronos que en ese puerto se pre-
senten con intención de comerciar en las cos-
tas del Rif, las siguientes advertencias:

1.º Que el sultán en virtud del derecho
perfecto que para ello le asiste tiene cerrada
al comercio toda la costa del Rif desde Tetuan
hasta la frontera de la Argelia, y que por con-
siguiente cualquier buque español que en esa
costa cargue mercancías infringe las leyes
morroquies y se expone á ser rechazado por
la fuerza.

2.º Que de las consecuencias de violaciones
de las leyes de Marruecos no es responsable el
sultán, el cual no está obligado á indemnizar
los daños y perjuicios que á los buques espa-
ñoles se origina de este tráfico ilegal con tri-
butos bárbaros.

3.º Que en tal concepto los buques espa-
ñoles que comunican con la costa del Rif para
hacer contrabando van por su cuenta y riesgo
y que esta legación no puede apoyar demandas
de indemnización por daños nacidos de
una violación flagrante de las leyes de Mar-
rucoes.

4.º Que esta legación en su solicitud por el
bienestar de los habitantes de nuestras costas

Caballero, acusejo á V. una visita al
cementerio de Robernat, que como V. ve está
mucho cerca en aquella altura.

—Si hay algo que ver (le contesté) con mucho
gusto.

—Seguramente, hay algo interesante para
un francés.

—Pues, vamos.

Un cuarto de hora después nos paramos á la
puerta de la mansión del descanso, y entramos
por una alameda en el cementerio, uno de los
más poéticos que he visto en mi vida. El cochero
me condujo silenciosamente á una tumba coro-
nada con tres cruces, y descubriendo con
respeto me señaló con un gesto la inscripción

siguiente:

—Aquí reposan

—Los muertos, internados en Lieja, durante

la guerra de 1870-71.

—Recuerdo piadoso de sus compatriotas.

Además, en una cinta negra de una corona
de siempre vivió:

Sociedad de los veinte y nueve:

Confieso que quedé admirado del espectáculo

que se presentó á mi vista. En la penumbra

de la capilla fúneraria distinguí una estatua de
mármol blanco, representando una joven re-
clinada sobre un zócalo roto; su rostro de una
belleza divina y vuelo melancólicamente bá-
cia una calavera; que á sus pies parecía bur-
larse; la mano acariciaba una larga trenza de
cabelllos que caían sobre su pecho. El cuerpo
esbelto y casi aéreo, recordaba las obras más
perfectas del cinegráfo griego. Mi primer pensa-
miento fué buscar el nombre del autor.

—No se canse V., me dijo el guía. No

me nombre. El drama es el siguiente. La jóven
que está ahí enterrada era la más bonita de

Levante, obtuvo en 1866 el establecimiento

de una situación en la frontera de Melilla, á fin de

que por aquél puerto español se puedan ex-
trajer todos los productos de las ricas provin-
cias del Rif, e importar las mercancías que

por su consumo necesitén aquellas kabilas;

que por tanto, á Melilla deben dirigirse los que

deseen comerciar con los rifianos, y así no se

espondrán á los peligros del contrabando por

la costa cerrada al tráfico.

Este, como V. S. comprenderá, en nada mo-
difica el derecho que las plazas del Peñón, Al-
hucemas y Chafarinas tienen, por los tratados

que sacar de la costa fronteriza los víveres y

refrescos necesarios para el suministro de sus

guarniciones y vecindarios. Las indicaciones

anteriores se encuadrán tan sólo á evitar el

contrabando que con escasa ganancia y mucho

peligro hacen algunos buques españoles en el

Rif, dando ocasión á muertes y desgracias que

son causa de enojosas cuestiones entre los ga-

bines de Madrid y Féz.

Ya que obligamos al sultán á cumplir fiel-
mente las muchas obligaciones que le impus-
mos en el glorioso campo de batalla de Guad-
Ras, justo y conveniente es que demos á este
país barbáro el ejemplo de la fidel observancia

de los pactos internacionales y del respeto á
las leyes. Con esto ganará el prestigio y auto-
ridad del nombre español en Marruecos.

—La junta nombrada para las oposiciones

de ingreso en la Escuela naval flotante, que han

de empezar el 20 de Octubre en esta capital, se

componerá del capitán de navío D. Froilo San-
chez Osorio, como presidente y como vocales

los capitanes de fragata D. Ramón Martínez y

D. Siro Fernández, el teniente de navío D. Luis Borja, y otro designado en el

departamento de Cádiz, y los de segunda

clase Francisco Chacón y D. José Durán.

En la *Gaceta* del 23 aparece el

siguiente aviso del Foreign Office:

—Habiendo llegado á noticia del Gobierno de

S. M. que han ocurrido algunos casos de que á
buques ingleses que se habían visto obligados

á arribar á puentes españoles, —sin comunicar</

