

EL ATLÁNTICO.

AÑO I.

SANTANDER.—VIERNES 13 DE AGOSTO DE 1886.

NUM. 221.

MAREAS.

Baja.	Pleamar.	Coficiente	Amplitud.
h. m.	h. m.	céntimos	metros.
9 10 M.	2 53 M.	69	2,76
9 29 T.	3 12	73	2,92

SEMAFORO DE SANTANDER.

Barómetro	60 tarde.
Termómetro	24
Viento	N. E.
Mar	Llana.
Cielo	Despejado.

ATALAYA DE SANTANDER.

Al salir el sol	Viento S. E.
Mar	Llana.
Cielo	Ofuscado.
Mediodía	N. E.
Mar	Llana.
Cielo	Despejado.
Al ponerse el sol	Viento calma.
Mar	Llana.
Cielo	Despejado.

SANTANDER.

OBSERVACIONES DEL ÓPTICO SR. ARCE.

	Barómetro	Termómetro.
8 M.	761 mm.	21°
9 M.	761 mm.	26°
12 M.	761 mm.	24°

LOS ACREDITADOS DENTISTAS DE S. M.

Madame Antoine et fils
se encuentran por pocos días en ésta, calle de Somorrostro, núm. 8, Gran Europa.
EXTRAEN MUELAS SIN DOLOR, y se dedican con especialidad á la construcción de dientes artificiales. 10

Membrillo.

Este exquisito licor, nuevo en España, que reúne á un sabor muy agradable ser sumamente higiénico, se halla de venta en el almacén de Saro y Pardo, Méndez-Núñez, 16.
15-5

REGATAS.

Nada menos que en una Revista científica extranjera se ha publicado un formal estudio acerca de la navegación de recreo á la vela. La *Biblioteca Universal* de Lausanna no ha tenido inconveniente en acoger el notabilísimo trabajo del Sr. Van Muyden acerca de tan interesante asunto, y seguramente leerán con curiosidad los lectores de EL ATLÁNTICO un resumen de los hechos, consideraciones y datos que el autor consigna.

El hecho evidente es que estas aficiones náuticas, que adquieren de año en año mayores proporciones en Inglaterra y los Estados-Unidos, se van desarrollando poco á poco en Francia y en España, si bien no llegan ni con mucho á apasionarnos como en aquellas dos nacionalidades.

Es opinión universal, y también la acoge el autor citado, que la navegación de vela es la única que puede formar marinos completos. La vieja raza de los marinos de verdad acabaría por desaparecer si no fuese por los pataches, por los barcos de pesca y los yachts de todas dimensiones que surcan los mares.

En la sola Inglaterra se calcula en 5.000 el número de las embarcaciones de recreo existentes; y admitiendo que cada uno de esos yachts tenga, por término medio, una dotación de tres hombres, siempre serán por ese lado lo menos 15.000 los marineros experimentados y versados en toda clase de maniobras, que pueden ponerse á disposición de los buques de guerra en caso necesario. Semejante refuerzo no es, ciertamente, despreciable, y los que tachan de bagatela, de juego de niños la afición de los ingleses al *yachting*, juzgan sin conocimiento de causa.

Quizás se pueda tachar á los ingleses y á los americanos que todo lo sacrifican á la velocidad. Cada año se construye en ambas costas del Atlántico buen número de grandes yachts cuyo único objeto es vencer á los contrincantes; pero lo cierto es que la arquitectura naval siempre saca algún provecho de esa emulación, aun cuando multitud de embarcaciones hayan de quedar relegadas á la inercia y reducidas al papel de simples espectadores en la lucha excesivamente costosa de los nuevos campeones.

Pero por más que se quiera, ese objeto, al parecer pueril, de alcanzar la mayor velocidad posible, constituye el fin práctico de toda clase de expediciones y de viajes, tanto por mar como por tierra ó por los aires, sin dejar por eso de reconocer el inconveniente que resultó en las regatas internacionales celebradas el otoño último en New-York entre los ingleses y los yankees, que quedaron circunscritas á la lucha de dos yachts para conquistar la famosa copa *América*, que era el premio del vencedor, cuando en otros buenos tiempos los ingleses hubieran enviado á la opuesta costa del Atlántico media docena de yachts, y presentado los americanos una flotilla de embarcaciones que sostuvieran dignamente la competencia.

En las regatas últimas intervinieron sólo el *Genesta*, yacht de 30 metros de eslora, y cabida de unas 80 toneladas, construido por sir John Sutton, y el *Puritan*, de casi iguales dimensiones, construido á escote por varios americanos. El triunfo se declaró por éstos, pues después de un recorrido que duró varias horas, se adelantó el *Puritan* al *Genesta* veinte segundos.

Esa competencia revestía para los americanos un interés especialísimo, pues la consideraban como decisiva para la resolución de un problema de construcción naval. Se trataba de decidir si, bajo el doble punto de vista de la velocidad y de las condiciones náuticas, deben preferirse los buques de mucha manga y poco calado, es decir, los que

se deslizan sobre las olas, á los finos que cortan las aguas como surca la tierra un tajante arado. Los yankees han creído confirmada su opinión en el sentido del primer sistema con el triunfo del *Puritan*; pero, aparte de lo poco decisivo de una victoria que apenas ha podido apreciarse por la insignificante diferencia de tiempo, sabido es que no siempre dependen tales triunfos de las condiciones intrínsecas de los barcos, sino en muy buena parte del buen acierto en las maniobras, entrando también á veces como factores meras circunstancias eventuales, como los cambios de viento y de mar, que si bien parece que afectan igualmente á los contrincantes, puede suceder lo contrario á causa de la diferente situación ó momento en que les sorprendan.

No basta una sola regata para acreditar las ventajas de una embarcación sobre otra; son precisas repetidas experiencias antes de que pueda formarse un juicio seguro.

Por lo demás, las ventajas de viajar cuando á uno le place, sin sujetarse á salidas fijas, sin guardar escalas previamente determinadas, sin tener que buscar hospedaje cuando se puede dormir á bordo, son caras, eso sí, pero dan una comodidad y una independencia que es casi imposible hallar en tier. a. Pero si se necesita una riqueza considerable para darse tal vida y recorrer así las tres cuartas partes del globo, hay en la mar, como en todas partes, medios de que el turista más modesto satisfaga sus aficiones, contentándose con excursiones cortas que le consentan consagrar á la navegación á la vela los ocios que le dejen sus ocupaciones habituales.

No hace mucho que cierto representante de una importante casa naviera criticaba la preferencia casi exclusiva que la juventud santanderina dedica á ejercicios exóticos que carecen por lo general de aplicación práctica, cuando parece que las tradiciones, las circunstancias locales, la comodidad y la atracción que ofrece esa extensa bahía y el abra inmediata del Sardinero, sobre todo en estos apacibles días de verano, debieran despertar verdadera pasión por el *sport* náutico. El ensayo realizado en estos últimos tres ó cuatro años es brillante por cierto; pero las regatas llamadas internacionales no han merecido tal nombre, como no convengamos en que Bilbao y Santander pertenecen á dos nacionalidades distintas. Consagrar un sólo día á ese recreo es demasiado poco al cabo de un año.

Además, el sistema de las regatas llamadas al cronómetro, tales como se celebran en

Santander, interesa sólo medianamente á la infinidad de curiosos que las presencian, porque además de ser muy reducido el número de los que entienden algo de lo que ven, no hay uno siquiera que en ninguna de las posiciones que los barcos van ocupando sepa de parte de cuál de ellos está la ventaja, ni aun siquiera en el momento preciso de terminar el recorrido señalado, y hay que esperar á que el Jurado lo anuncie en los periódicos para que sepa el público quién es el vencedor.

A nosotros nos parece preferible el sistema inglés, según el cual la compensación se otorga á la salida de las embarcaciones; y aun quizá conviniera que también comenzara la lucha desde el momento de darse por el Jurado la señal de levar el ancla y largar el aparejo. Pero conviene no desmayar después de inauguradas estas fiestas náuticas bajo tan excelentes auspicios, y antes bien preparar las sucesivas con el encanto de nuevos atractivos, comenzando por interesarse en ella los mismos dueños de los balandros.

NOTAS POLITICAS.

De *El Liberal*.

No confundirse.

«*El Motin* ha mandado cromolitografiar un hermoso dibujo que representa á España empuñando la bandera nacional y ciñendo el simbólico gorro frigio...»

Esta excelente imagen de la República, en rica cartulina y hermosos colores, puede servir á los comités, casinos, y en general á las personas de gusto, para ponerla en un cuadro de esos que, con el tiempo, sin perder el carácter patriótico, adquieren carácter oficial.»

¿*Santi boniti barati*?

Sin perder el carácter mercantil se puede servir á la causa.

Con prontitud, economía y esmero.

Y luego dirán que no es lo mismo predicar que vender trigo.

Redacción de *El Motin*.—¡No confundirse!

Según telegrafían desde Madrid, no es exacto que el Sr. Pi y Margall esté descorazonado.

Si no fuera por los corresponsales telegráficos, ya habríamos tenido que anunciar, con promesa de hallazgo, la pérdida del corazón del conde republicano.

Pero, á Dios gracias, podemos dormir tranquilos y retirar un suelto concebido y casi dado á luz en estos términos:

«El Sr. Pi está descorazonado.
¿Quién le encorazonará?
El encorazonador que le encorazonare, buen encorazonador será.
La verdad, caballeros: hay noticias que parten los corazones.»

El Sr. Portuondo sigue sin novedad en su importante propaganda republicana.

Habló en Barcelona, y dijo:
«Para dolor nuestro hay una agrupación que se llama republicana, no sé si con razón; pero afirmo sin sentido democrático.»

El dolor de los coalicionistas es como el de Calipso; no pueden consolarse de la partida del Sr. Cánovas, y eso que es á él á quien subieron *aistado*.

La *Publicidad* de Barcelona ve en esas declaraciones confirmada su opinión de que «la coalición se hizo exclusivamente para decir desvergüenzas del posibilismo.»

Por lo que se ve, los posibilistas se enojan porque se supone les falta un sentido, y hacen mal, puesto que todos reconocen que no es el sentido común el que les falta.

En cambio, á los otros les falta una de las potencias del alma: *jacerse el cargo*, que dijo D. Nicolás María Rivero.

En fuerza de hacer cargos á los posibilistas, no se le hacen de que nadie los toma en serio.

La fragata *Blanca* entró en Portsmouth por mor de la niebla, cerrazón, mal tiempo... y *precaución*, ó sea por precaución y demás, si las cosas han de empezar por el principio.

Con toda esta precaución, la fragata *Blanca*, al decir de *El Liberal*, ha recibido encargo de hacer con buen tiempo la travesía á Cherburgo y Brest, para la mejor instrucción de los guardias marinas.

El comandante de la *Blanca*, en cuanto reciba la comunicación que tales cosas le recomiendan, va á hallarse sumido en un mar de confusiones, creyendo que el sobre está equivocado.

Y de seguro le ocurre enmendarle así:
«Al dios Eolo, ó á Neptuno. En el Olimpo ó donde se hallen.»

A no ser que le ocurra remitirle á la Virgen del Carmen, que es abogada de mareantes.

Pero no de mareantes que se marean como estos del Manzanares, que creen que el comandante de un barco lleva el Observatorio de Nueva-York metido en el camarote.

Y en cuanto á que el buen tiempo contribuya á la mejor instrucción de los guardias marinas, no va tampoco descaminado el Gobierno.

Dado que se proponga poner cruceros en el estanque del Retiro,

CORRESPONDENCIAS.

Madrid 11 de Agosto.

Sr. Director de EL ATLÁNTICO.

Los protectores del Sr. Camacho, de que ayer hablaba á Vds., no han dejado pasar mucho tiempo sin divulgar el secreto del compromiso contraído.

EL PILOTO.

407

—Alejaos de tierra, y dirigíos hacia el *Ariel* sin hacer fuerza de remos, dijo el teniente á la tripulación. Observad siempre las rocas, porque es posible que estén ocultos en alguna concavidad, en atención á que la comisión á que han ido no les permite mostrarse en la claridad del día.

Obedeciendo esta orden, habían hecho ya cerca de una milla en el más profundo silencio, cuando se oyó una especie de silbido en el aire que fué seguido inmediatamente de una grande agitación en el agua á poca distancia.

—A fe mía, Tom, dijo Barnstable, que es una ballena la que sopla.

—Sí, señor, sí, respondió el contramaestre con la mayor frialdad; inmediatamente la he reconocido. No está á media milla de nosotros. El viento del Este la habrá empujado hacia tierra, y ahora empieza quizá á hallarse con poca agua. La perezosa se habrá dormido cuando debía haber trabajado para internarse en alta mar.

—Pero toma la cosa muy despacio, por-

406

FOLLETÍN DE EL ATLÁNTICO.

lla tiene una antipatía natural por el fondo del mar.

—¿Y diréis lo mismo de esta barca, Coffin? No la dejéis adelantarse tanto hacia los remolinos, porque será arrojada sobre las rocas como un tonel vacío. Debéis pensar que no estamos en situación de levantar la cabeza por encima de dos brazas de agua.

El contramaestre miró con semblante de indiferencia la espuma con que las olas cubrían los remolinos á algunas toesas de distancia, y dijo á los marineros:

—¡Vamos! un golpe de remos ó dos.

Los remos batieron el agua con la misma regularidad que si hubiesen sido puestos en movimiento por la máquina más bien organizada; y la ligera barca flotaba sobre las olas como un pájaro acuático que se acerca sin temor al peligro más inminente, y le evita en el momento más crítico sin esfuerzos aparentes. Mientras se ejecutaba esta maniobra indispensable, Barnstable se levantó, echó todavía una mirada hacia las rocas, pero no vió en ellas la seña que buscaba.

EL PILOTO.

403

Debiéndose hacer el reconocimiento en el curso de la noche, se había convenido que Barnstable se trasladase al amanecer con su barca tan cerca de la costa como pudiese, por el lado de la abadía, para tener una entrevista con sus compañeros y saber de ellos qué medidas habían adoptado definitivamente para apoderarse de las personas que buscaban, porque el piloto contaba sorprenderlas la noche siguiente en el momento en que los placeres de la mesa hubiesen sucedido á los de la caza. Sin embargo, si el piloto y sus compañeros no volvían á comparecer á la hora indicada, las instrucciones de Barnstable eran volver á su goleta, estacionada en una ensenada poco frecuentada y oculta por todas partes entre rocas escarpadas.

Mientras que el alférez Fitzgerald tenía los ojos fijos en la barca que Dillon había visto el primero, y que esperaba en efecto al piloto, la hora en que éste debía estar de vuelta había pasado, por lo cual Barnstable, aunque con mucho pesar suyo, creyó de su

Idem del Crédito Moviliario Español 91'00

BOLSIN.

MADRID 12—12 n.

4 por 100 interior. . . . 60'20

SECCION MARITIMA.

BUQUES ENTRADOS.

Vapor español Yurre, de 227 ts., capitán Fullaondo, de Aalesund, con 130.000 kilogramos bacalao y 100 bultos raba, á los Sres. Hijos de Gurtubay; 432 bultos raba, á los señores Velasco y Toning; 105 id. id. y 116.075 kilogramos bacalao, á la orden.

BUQUES DESPACHADOS.

Patache español Tercima, de 40 ts., capitán Rodríguez, para Llanes, con 3.015 piezas madera, 4 sacos cacao y 100 id. harina.

Patache español Carrocado, de 33 ts., capitán Reguera, para Llanes, con 228 sacos harina, 8 id. salvado, 282 id. maíz, 18 cajas jabón, 6 fardos papel, 3 sacos café, 5 barriles aguardiente, 4 pipas aceite, 8 cajas azúcar y 30 cueros.

Vapor español N. Pérez, de 89 ts., capitán Rodríguez, para la Coruña, con 14 pipas vacías, 80 sacos lentejas y 340 sacos harina.

Balandro español Corvo Bermeano, de 13 toneladas, cap. Zabala, para Castro-Urdiales, con 10 bocoyes aguardiente y 10 idem azúcar.

Patache español Agapita, de 56 ts., capitán Viña, para Sautóna, con 708 sacos maíz, 2 barriles aguardiente, 2 cajas azúcar, 54 tablas y 348 sacos harina.

Vapor español Fernández Sanz, de 114 toneladas, cap. Urabeitia, para Gijón, con 272 barriles azúcar.

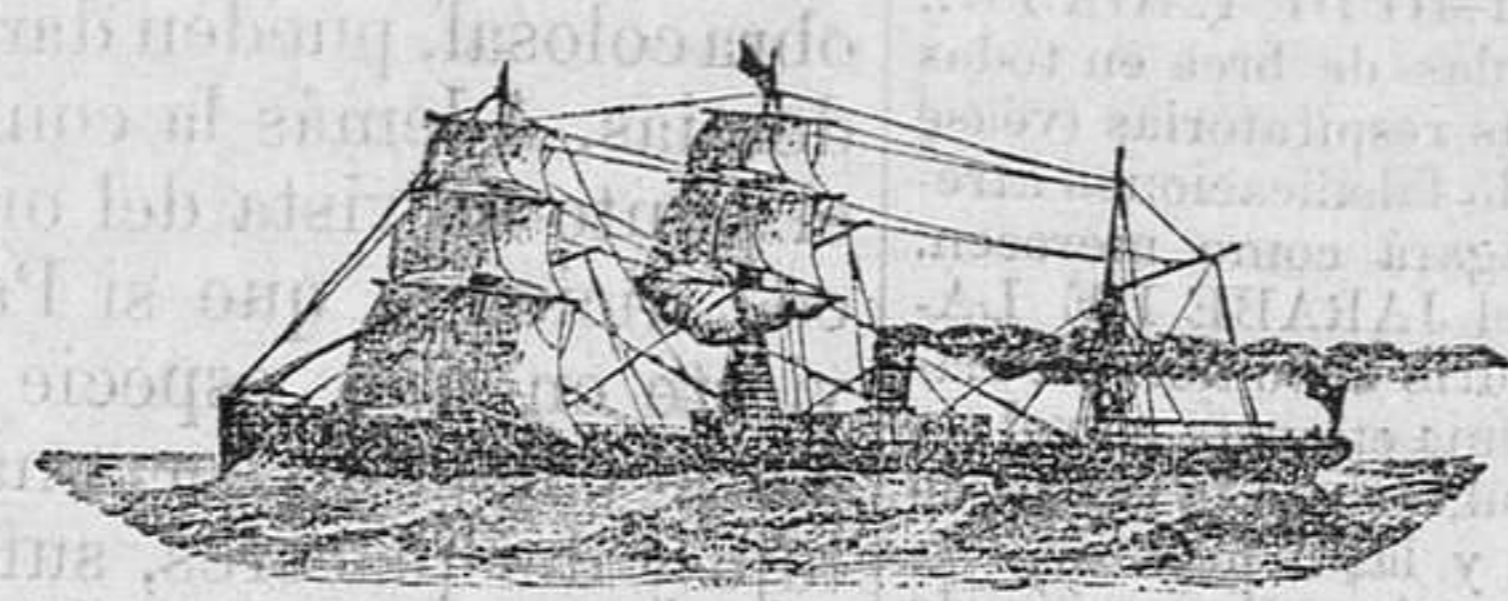
Vapor español María del Carmen, de 62 toneladas, cap. Estrada, para Avilés, con 366 sacos harina, 23 barriles azúcar, 238 tablas, 75 cajas petróleo, 14 id. cerveza, 35 sacos cebada, 100 id. maíz y 10 fardos bacalao.

Vapor español Bayonés, de 75 ts., capitán Sendin, para Gijón, con 55 sacos harina y 25 cajas jabón.

Patache español Oliva, de 43 ts., capitán Suárez, para Llanes, con 440 sacos maíz, 6 fardos bacalao, 62 sacos harina y 100 id. sal.

Table with columns for MADRID, BARCELONA, PARIS, and LONDRES, showing exchange rates for various commodities and currencies.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRASATLANTIQUE.



VAPORES CORREOS FRANCESES.

El vapor de 3.700 toneladas y 3.200 caballos SAINT GERMAIN, CAPITAN BOYER, Saldrá de Santander el 22 de Agosto directamente para la Habana y Veracruz.

El vapor de 4.200 toneladas y 3.800 caballos CANADÁ, CAPITAN PADEL, Saldrá de Santander el 27 de Agosto para Colón (sin trasbordo), con escalas en Guadalupe, Martinica, Trinidad, Carúpano, la Guaira y Savanilla y con correspondencia en Colón (Panamá) para todos los puertos del Pacífico.

El vapor de 3.000 toneladas y 2.000 caballos WASHINGTON, Saldrá de Santander del 10 al 12 de Agosto para S. Nazario, procedente de Veracruz, Habana, S. Juan de Puerto-Rico y S. Thomas

El vapor de 3.000 toneladas y 660 caballos SAINT SIMÓN, Saldrá de Santander del 18 al 20 de Agosto para Burdeos (Pauillac) y el Havre, procedente de Colón, Savanilla, Puerto-Cabello, La Guaira, Carúpano, Trinidad, Fort de France, Saint Pierre, Basse Terre y Pointe à Pitre.

NOTAS.—Los señores pasajeros que deseen embarcarse para la HABANA y VERACRUZ con billetes de ida y vuelta, tendrán á bien dirigirse á esta Agencia antes del 15 del corriente con objeto de retener sus pasajes. Deberán proveerse de un pasaporte refrendado por el señor gobernador civil de esta provincia, sin cuyo requisito no pueden embarcarse.

Los señores embarcadores tendrán la bondad de pedir cabida antes del 15, á fin de que esta Agencia pueda pedir el hueco á la Dirección á Paris. Los registros se cerrarán la víspera de la llegada del vapor.

Esta Compañía asegura los efectos embarcados en sus vapores solicitándolo previamente. Los vapores de esta Compañía ofrecen las mayores comodidades, tanto por el lujoso arreglo de sus cámaras, como por el esmerado trato que en ellos se dispensa; pudiendo asegurar que ninguna otra Compañía los aventaja.

Los precios de pasaje y flete son los más arreglados. Tarifas y prospectos se dan gratis. Se admite carga con conocimiento directo para Nueva-York con trasbordo en el HAVRE.

Para fletes, pasajes y demás informes, dirigirse: En Santander, á D. Martín de Vial, Muelle, 80.

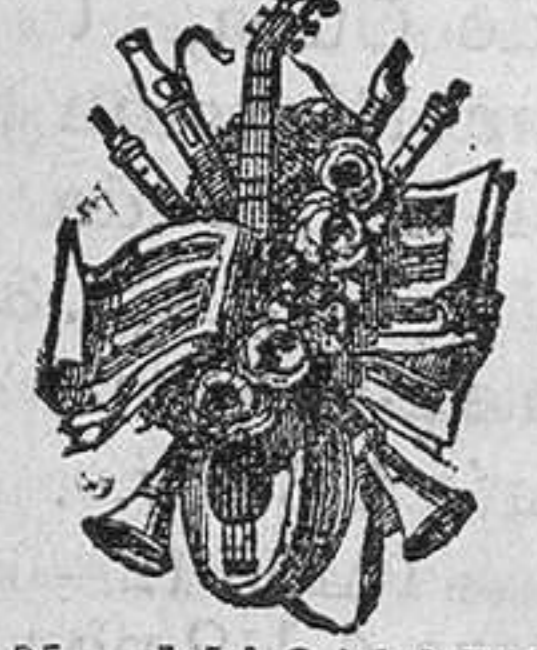
Advertisement for EL ATLANTICO LITOGRAFIA Y ENCUADERNACION, featuring a large graphic of the company name and details about printing services and subscription prices.

F. FONTS.

Artículos de escritorio.—Gran surtido en papeles nacionales y extranjeros.—Variedad en sobres de todas clases.—Tintas para escribir y copiar de las marcas más acreditadas.—Lápices.—Gran variedad en plumas.—Carteras de bolsillo.—Fornitures de escritorio y otros artículos.

Stationner.—Trade-Books.—Papers.—Labels.—Pens.—Pencils.—Inks.

Objets de Bureau.—Papiers.—Enveloppes.—Plumes.—Carnets.—Encres.



TH. MICHAELIS. 45 y 47.—RUE DE MAUBEUGE.—45 y 47. PARIS.

GRAN CASA EDITORIAL DE MUSICA.

Operas, Operas cómicas, Operas bufas, Operetas.

Colección de todas las mejores producciones de la Opera francesa, obra de verdadero mérito y lujo, subvencionada por el Ministerio de Bellas Artes de Francia.

Se admiten suscripciones y se dan detalles en casa del Editor Th. Michaelis, 45 y 47, rue de Maubeuge, París.

CURSO DE ELECTRICIDAD TEÓRICO Y PRÁCTICO

EXPLICADO EN LA ESCUELA DE TORPEDOS POR D. JOAQUIN BUSTAMANTE Y QUEVEDO. TENIENTE DE NAVIO DE PRIMERA CLASE.

Obra declarada de texto para dicha Escuela por R. O. de 12 de Diciembre de 1884.

Se vende en la imprenta de este periódico, Libertad, núm. 1, y en la papelería de don Francisco Fons, Ribera, 9.

GRACIAS Y DESGRACIAS DEL MATRIMONIO.

CARTAS DE UN SOLTERON A UN NOVIO Y VICEVERSA, SOBRE EL TECNISMO MATRIMONIAL, COLECCIONADAS POR F. NEAPOLIS.

De venta en esta imprenta y en casa de don Francisco Fons, Ribera, 9. PRECIO: UNA PESETA.

LA VIUDEZ DE ALINA.

NOVELA ESCRITA EN FRANCÉS POR TH. BENTZON. Traducción de ANTONIO GUTIÉRREZ CUETO.

De venta en esta imprenta y en casa de don Francisco Fons, Ribera, 9. PRECIO: 1 PESETA 50 CTS.

Lecciones elementales de Agricultura (OBRA DE TEXTO) POR D. AURELIO LOPEZ VIDAUR.

INGENIERO AGRÓNOMO Y CATEDRÁTICO POR OPOSICIÓN DE ESTA ASIGNATURA EN EL INSTITUTO PROVINCIAL DE SEGUNDA ENSEÑANZA DE SANTANDER.

Obra utilísima para los labradores, ganaderos y para cuantos se dedican á las industrias agrícolas. Se halla de venta en la imprenta y redacción de EL ATLANTICO y en la papelería de don Francisco Fons, Ribera 9.



Guia indicador.

Circula profusamente, con especialidad entre los numerosos forasteros que este verano han visitado nuestra población, la GUIA-INDICADOR de Santander que há poco se ha publicado y que reúne, á la facilidad de su adquisición, puesto que se vende á 50 céntimos de peseta, gran copia de importantes datos de utilidad notoria, y entre ellos indicaciones exactas respecto á las autoridades y funcionarios en todos los ramos de la Administración, así como á las personas más conocidas en todas las profesiones.

Véndese en la imprenta de EL ATLANTICO y en la papelería de don Francisco Fons, Ribera, 9.

Se vende una berlina DE DOBLE SUSPENSION Y MUELLES DE ACERO

OBRA DEL MEJOR CONSTRUCTOR DE CARRUAJES DE PARIS Darán razón en la redacción ó imprenta de este periódico.

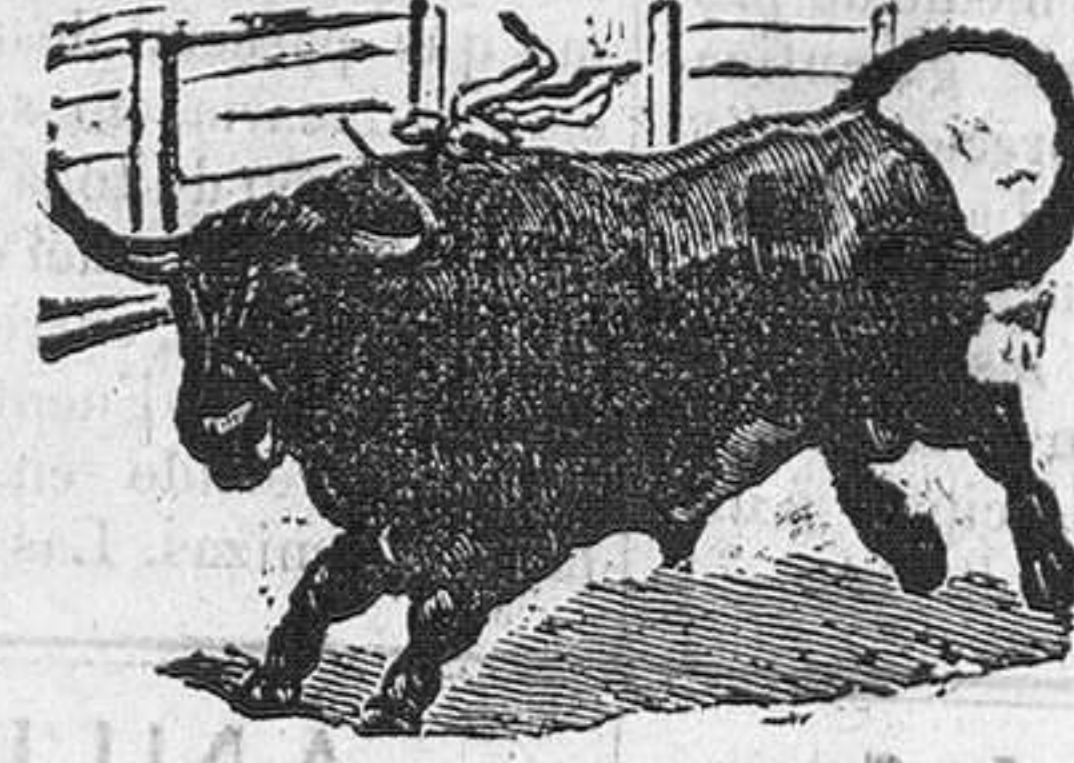


MOTORES HIDRAULICOS.

Desde la fuerza de 50 caballos, hasta lo justo para el servicio doméstico y movimiento de pequeños talleres de todas clases.—Darán razón en esta imprenta.

Advertisement for JARABE DE SÁVIA DE PINO MARÍTIMO de LAGASSE, Farmacéutico en Burdeos, describing its medicinal benefits.

PLAZA DE TOROS DE SANTANDER.



La Empresa que ha tenido á su cargo el Circo taurino en las dos últimas corridas de toros celebradas en esta ciudad, en su propósito de complacer al público santanderino y de proporcionar atractivos á la numerosa colonia de bañistas que nos favorecen visitando nuestras magníficas y seguras playas, ha dispuesto celebrar

UNA GRAN CORRIDA EXTRAORDINARIA

con permiso de la autoridad (si el tiempo lo permite) el domingo, 15 de Agosto de 1886, en la que se lidiarán

SEIS TOROS

de la antigua y acreditada ganadería de don Fernando Gutiérrez, de Benavente, hoy de D. Galo Aizcorbe y Compañía, vecino de Madrid, con divisa azul celeste y encarnada, que serán estoqueados los SEIS por el célebre diestro

SALVADOR SANCHEZ (Frascuelo)

Veanse los precios en programas y carteles.

ACADEMIA PREPARATORIA PARA CARRERAS ESPECIALES.

CALLE DEL PUENTE, NUM. 7, PISO 2.º SANTANDER.

El Director de uno de los Centros de Enseñanza más acreditados de Madrid, ha establecido su residencia en esta capital y abre sus clases de preparación para el ingreso en todas las Carreras Civiles, Militares y de Marina.