

EL CANTÁBRICO

DIARIO DE LA MAÑANA

Santander.—Año XIII.—Número 4.307

Director: DON JOSÉ ESTRAÑA

Miércoles 13 de marzo de 1907

LA NIÑA
Concepción Miera San Cebrían
Falleció en el día de ayer
a las cinco de la tarde
A LOS 16 MESES DE EDAD

Sus desconsolados padres don Domingo Miera y doña Ramona San Cebrían; abuelos paternos don Luis Miera y doña Ramona Torcida, tíos, primos y demás parientes.

RUEGAN á sus numerosos amigos se sirvan asistir, en el día de hoy, á la conducción del cadáver, que tendrá lugar á las cuatro y media de la tarde, desde la casa mortuoria, barrio Camarreal (Peñacastillo) al sitio de los tumbos, por cuyo favor los quedarán altamente agradecidos.

Santander 13 marzo 1907.

RASCOS DE LITANOS

OCASO

¡Pasó la juventud! Con loco empeño quiere el alma esquivar los sinsabores de la vejez que, envuelta en sus horrores, asoma en lontananza el rudo ceño.

En vano quiere prolongar el sueño de los tiernos y plácidos amores apurando en sus múltiples dolores, copa tras copa, embriagador bebedo.

¡Inútil es su afán! Naturaleza, en esa lid que á realizarse empieza, constantemente sin piedad me hiere.

Y como el igneo luminar del día cuando en los mares del Océano muere, se hunde entre sombras la existencia mía.

José G. Villa.

DE PARÍS

POR TELÉGRAFO

(DE NUESTRO CORRESPONSAL ESPECIAL)

Madrid 12—18'30. Urgente.

Fallecimiento.— Explosión á bordo.

Un despacho de París da cuenta de haber fallecido el expresidente de la República Mr. Casimir Perier.

De Tolón comunican que á bordo del acorazado *Jena* ha ocurrido una espantosa explosión.

Afirmase que han resultado á consecuencia de la catástrofe 200 muertos y 300 heridos.

RICARDO.

1.000 PESETAS DE PREMIO

La Empresa *Electra Pastega*, no encontrando medio de descubrir á los autores de los frecuentes robos de alambre, que tanto en Santander como en la provincia vienen ocurriendo, ha acordado premiar con 1.000 pesetas, á aquel que consiga descubrirlos, probando al mismo tiempo el paradero del hilo robado.

La medida no puede ser más acertada, pues ha de ser, seguramente, la única manera de saber quiénes sean los que causan tan grave perjuicio á dicha Empresa y á sus abonados, puesto que las autoridades tropiezan con bastantes dificultades para conseguirlo.

MIS VIAJES

LA LÍNEA BÁRBARA

Hemos entrado en uno de los coches de primera que la Compañía de Orense-Vigo tiene como destinados á tertulia. Reconociendo, sin duda, la Compañía que los españoles somos muy dados á la familiaridad y á la charla, ideó esos coches-salón que componen esta línea. Las telas están grasesantas; los entornos, molhosos, abollados y destilantes. Los hierros de las puertas chirrían y atrazan las manos. Pero los viajeros se olvidan de esas pequeñas molestias una vez que tienen conversación fácil. Y hemos en plena vista, como quien dice.

Penosamente ha tirado la máquina vieja (¡oh, estas máquinas, estas dos ó tres máquinas que posee la Compañía para su gran tráfico) y hemos empezado el bello camino de Vigo á Pontevedra. Allí abajo se estaciona la fantástica bahía azul, inmensa, plácida, decorativa. El tren pasa por entre parajes esqueléticos, á lo largo de la ría, que entra y entra por las montañas hasta Redondela. Y los viajeros, todos los viajeros sin dejar uno, vamos asomados á las ventanillas, silenciosos por la emoción de aquel gran espectáculo del paisaje.

En la estación de Redondela nos hemos puesto á leer para soportar la escandalosa parada. No hay nada que hacer por los andenes: ni mercancías, ni viajeros, ni tráfico de ninguna clase. Leemos y leemos. Nos cansamos, y sacamos la cabeza por la ventanilla, con ganas de interrogar y protestar. Nos volvemos á poner á leer. Algunos viajeros de nuestro gran coche salón quieren hablarnos, murmurando alguna queja, impacientándose. Salen, bajan, vuelven á subir. Al cabo echamos á andar otra vez, llevados por una maravillosa máquina que no acaba de ser jubilada nunca. Uno de esos prodigios de eternidad.

Pero entonces es preciso que surja la tertulia, que se había casi frustrado por la virtud del gran paisaje marino. Un viajero desprecupado, de esos viajeros inexpertos y casi inconscientes, se arrima á un buen señor gordo y le empieza á hablar.

Hay en el coche un señor que está en un rincón, una señorita con un caballero, el señor de la panza y yo. El viajero charlatán ha emprendido la conversación á toda fuerza, y habla toda su historia y todas sus desgracias sin descansar un minuto. No puede conversar entre sí la pareja, ni pensar el señor del rincón, ni leer ni libro yo. El hombre gordo tiene en la cara la más grande extrañeza, y se conoce en sus ojos la desdicha. El viajero inconsciente, que habla como si estuvieran ellos dos solos, no repara en palabras ni en escenas. Poco á poco ha ido hacia otras cosas, y las cuenta sin

que le importe nada de la mujer ni del respeto á nadie. Es un caso bastante común en nuestros viajes españoles éste de la ineducación de los viajeros. Se fuma, se escupe, se habla alto, no se repara, no se tiene la discreción debida cuando hay mujeres. Y el charlatán de ahora nos hace salir al balcón-cillo á leer, á distraernos de sus voces, á evitar el rubor de la mujerita, á evitar el peligro ó la cobardía de tener que reñir.

En una pequeña estación, todavía enfrente del mar y de la costa de pinos, el tren para una nueva eternidad. Llegamos á Pontevedra á las dos horas, después de un recorrido de 30 kilómetros próximamente.

Pero el tren de Orense-Vigo es un tren de lujo y de velocidad enormes, comparándole con este extraordinario tren que viene de Pontevedra á Santiago, á lo largo de las bellas rías. En el mundo no hay nada más pintoresco, ni más trágico á la vez, que este viaje á Santiago. Si no fuese por esos deliciosos viajeros que todo lo charlan sin conocer á uno, que vociferan sus cosas en el vagón ó en la mesa del hotel; si no fuera por eso y por un viaje á través de una línea como esta de Pontevedra á Santiago, en verdad que la vida sería poco variada. Ser, como nosotros, iguales, monótonos, callados, tristes y rectos, es cosa bien fea; hallarse enfrente de un señor de esos otros, como chocho de caracteres, es una cosa que nos divierte de verdad.

Recuerda el cronista otro viaje invernal por esta región. Nos habíamos sentado en un departamento de primera, á las ocho de noche, en una de noviembre. Llovía dentro del carruaje, y salimos de Pontevedra otros dos viajeros del país, un alemán y yo. No podíamos reclamar, porque era perder el tiempo. Cobijados como pudimos, empezamos el doloroso trayecto de la línea bárbara. La máquina iba atronando el paisaje negro con una sirena ronca, de barco que lleva. Y llegamos, después de mucho tiempo, á una estación sin luz, sin gente, en medio del campo. De parada eterna en parada eterna, la noche iba cundiendo y no llegábamos á Santiago. El alemán rugía sordamente, mascullando insultos, levantándose del asiento, asomándose á la ventana para bucear, en la lluvia torrencial, la figura de algún empleado por los andenes de las barracas que llaman estaciones. Eran las once, las once y media, las doce, y no llegábamos, á pesar de que el trayecto podría recorrerse en una hora por cualquier tren europeo.

Cuando creíamos haber llegado, porque el ansia nos doraba, resultó que faltaba todavía una estación... Entonces el viajero alemán se desató como una fiera enjaulada que anhela locamente salir. Insultaba, pegaba patadas á la portezuela, lloraba... Se conocía que le había acometido de repente un gran recuerdo de su país y que se hallaba entre nosotros como en medio de una soledad espantosa:

—No volveré más por aquí, por este tren bárbaro, aunque me prometiesen miles de francos mis compradores. ¡No volveré!

Yo estaba consternado de vergüenza, y sonreí también de una ironía desesperada contra la inferioridad nacional. Pero uno de los señores que viajaban allí nos tranquilizó dulcemente, volviéndonos sensatamente á la razón con esta equitativa advertencia:

—Pues no están ustedes en lo justo, porque hasta ahora no llevamos el menor retraso.

Esta línea de Pontevedra á Santiago es una línea bárbara. Consentir su estado es tan vergonzoso como perder los millones de tierras. Todas las líneas españolas, con ser la mayoría verdaderos rudimentos de Empresas ferrocarrileras, son superiores á ésta, que tiene nombre inglés. Si pudiéramos comunicarnos con la reina Victoria, la describiríamos, con todo respeto, estación por estación y coche por coche, esta línea, que es tan amarga, aunque menos lógica, que Gibraltar. Y la buena reina nos diría si los ferrocarriles de allá son tan malos como el de Pontevedra á la Universidad de Santiago, cuya estación es una barraca de madera podrida.

Por aquí viajan á menudo Montero Ríos y otros grandes personajes de este precioso país. ¿Cómo no se indignan al viajar en nuestros ferrocarriles? ¿Cómo no se avergüenzan? ¿Cómo no patean contra las portezuelas, como el pobre y culto viajero alemán?

En estas cosas se conocen bien el alma y la cultura de nuestros políticos. ¿No se han conmovido de ira y de superioridad al pasar por este asco?

¡Pues son unos perros!

R. Sánchez Díaz.

EL "ALLEMANIA"

A las ocho de la mañana entró ayer en nuestro puerto el vapor alemán *Allemania*, procedente de Tampico, Veracruz y Habana, conduciendo los siguientes pasajeros:

De Tampico.—Doña Andrea Espinosa y Manuel G. Martín.

De Veracruz.—Don Eugenio Heinrich, Celedonio Gutiérrez, José Díaz Rodríguez, Manuel Batalla, Faustino Alvarez, Fritz Falm, Fermín Muñoz.

De Habana.—Don Juan Aller y Jimeno, Edward Kinham, Sergio Peláez, Francisco Suárez, José Clancis, Ignacio Arambarrí, Manuel Rodríguez, Manuel Castro, Mateo Alvarez, José Durá, Enrique Montolio, Encarnación Mota, Alfredo Herrera, Valentín Nogueira, Benito Ferradas, Faundo Torres, Leonor Ramos, Antonio Riera y Riera, Francisco Cano, Rafael Cayado, Juan Francisco Rodríguez, Román San Miguel, José Rodríguez Corrales, José Espech, Fermín Rojaico.

Entre los viajeros llegados en el *Allemania* figura el notable matador de novillos Fermín Muñoz (a) *Corchato*, que viene de México, donde ha estado, durante la tempe-

rada taurina que ahora termina, una brillante campaña como torero.

En diferentes poblaciones de aquel país ha torreado *Corchato* 18 corridas, con novilleros unas y otras con *Bambita*, Fuentes, *Mimú* y el infortunado Montes.

En todas ellas, además del excelente resultado pecuniario, ha ganado *Corchato* fama y nombradía como torero y como matador, dejando allí un excelente cartel para el futuro, volviendo á aquellos países el valiente torero corchobés.

Corchato y el gerente de la Taurina señor Santuste, tuvieron ayer una entrevista. Suponemos que algo tratarán de posibles contratos. Si la Taurina organiza, como se dice, alguna novillada, nos alegraremos de que piense en el diestro corchobés, pues es de los que más aprietan y de los que más alto han puesto su nombre entre los novilleros que andan por esas plazas.

Corchato marchó ayer mismo á Córdoba y fue despedido en la estación por muchos aficionados sanderinos.

El *Allemania* zarpó para Havra y Hamburgo, con 26 pasajeros, á las diez de la mañana.

Suscripción Pereda

	Pesetas
Suma anterior.....	25.383'30
Don José Cabeza.....	5
> Felipe Gómez Peláez.....	5
> Cándido González.....	10
> Bernabé Toza.....	15
> José Antonio Quijano.....	20
Doña Teresa Bilbao.....	2
Don Antonio Ramírez.....	10
Doña Ramona de Argos Corrales.....	1
> Gumersinda Martínez.....	2
Don José López Alonso.....	10
> Amador Pérez.....	1
Recibido en la quintería del señor Alonso.....	
Don Leopoldo Ontañón.....	50
> Valentín Rodríguez Soto.....	5
Señora Viada de don Juan Pablo Gutiérrez Colomer.....	5
> Antonio S. Movellán.....	100
Doña Estrella Becerra, viuda de S. Movellán.....	25
> Ermitas S. Movellán, viuda de Camino.....	15
Total general.....	25.634'30

(Continuará)

Se reciben suscripciones en la Depositaria municipal, periódicos locales, Bancos de Santander y Mercantil y quintería del señor Alonso (Blanco, 10).

En la provincia, en todas las cajas de corresponsales de los Bancos de Santander y Mercantil, para mayor facilidad de los donantes y Ayuntamientos de fuera de la capital.

Para EL CANTÁBRICO

VARIEDADES

El Teatro y la higiene.—Vida cerebral de los cómicos.—Por qué pueden resistir y viven viejos.

Un querido amigo mío ha escrito en francés los apuntes de estas cuartillas, que mando yo en español.

Con motivo del fallecimiento del actor Mr. Laugier, muchas personas han manifestado su sorpresa por la longevidad que alcanzan las gentes del teatro, como también por la facilidad con que se adaptan á las condiciones de una vida contraria á todas las reglas de la higiene.

Esta es la mejor prueba de que podemos habituarnos á todos los medios. En efecto: consiste la vida de los artistas dramáticos en un esfuerzo continuado, desafiando de modo permanente á positivas causas mortíferas, á pesar de lo cual llegan y pasan de los términos corrientes de la existencia.

Entre las actrices y los actores desaparecidos ó retirados es muy frecuente el caso de vivir más de setenta años; y todavía se ven sobre las tablas obstinados sexagenarios, que trabajan defendiéndose con más ó menos aplausos contra los estragos de la edad.

No hay más que reflexionar un instante sobre lo que es la vida de los comediantes, jóvenes ó viejos, sin referirse á los cómicos de la legua; cuántos papeles tienen que aprender cada año y cuántos ejercicios feroces y constantes de la memoria... esfuerzo cerebral diario para componer y exteriorizar con naturalidad muy diversos personajes opuestos, siendo estos trabajo y esfuerzo tanto más duros, cuanto más deficiente sea la cultura intelectual... las fatigas incesantes de los ensayos y estudios, seguidas de las representaciones de cada noche; esto es, tensión permanente del sistema nervioso, del cerebro y del sistema circulatorio.

Es indudable que no experimentan á diario los comediantes aquellos sentimientos y emociones que se encargan de transmitirnos por medio de una suerte de mímica: dotados de una singular facultad de desdoblamiento, permanecen siendo testigos de sí propios, muy vigilado el ser desdoblado que obra por el ser interior que juzga. Pero el hecho de sentir una vez por lo menos en cada papel la alegría, el dolor y la emoción que deben traducir en seguida, además del indicado dualismo entre los seres desdoblados, producen choques nerviosos, vibraciones de gran intensidad, que harían padecer gravemente á otros cerebros ordinarios.

Y si de la vida psíquica de los cómicos pasamos á su vida física y social, todavía es mayor la sorpresa que causa ver su resistencia vital. Viven casi durante la noche, conociendo apenas los rayos del sol ni las brisas del aire libre.

Ocupados los que no duermen durante el día por los ensayos y estudios, hecho todo en salas oscuras y mal aireadas, después de comer á todo vapor, principian las representaciones de la noche... y allí está la intoxicación crónica por el aire confinado y envenenado con las trasudaciones de centenares de espectadores, el peligro del pol-

vo y las corrientes de aire, las bronquitis y neumonías que se ocultan detrás de cada bastidor! Vienen luego las veladas tardías, las cenas muy favorables para las dispuestas, adobadas con preocupaciones y disputas profesionales y alardes sentimentales, las intrigas, coronado todo por un sueño poco reparador... ¡y se extrañan algunos todavía de que los cómicos sean muy nerviosos y excitables!

No hablemos de los aceites, de los peligrosos embandamientos tóxicos (aquí murió Mile. Mars por haberse mordido los labios, pintados de rojo) aunque se apliquen primero una capa de blanco grasoso, á fin de impedir la absorción de los rojos mercuriales, amarillos de plomo y otros mejuergos colorantes venenosos, siempre absorbe algo la epidermis y, á la larga, sobrevienen las jaquecas y dolores venales, perturbaciones de las vías gástricas, etc.

Pues bien; á pesar de tantas causas contrarias, la vida media de los cómicos no es menor que la corriente en otras profesiones menos enervantes. Y cuando se buscan las razones de este hecho palpable, se hallan, primero en el entrenamiento bien ordenado, principiando á educarse desde temprana edad y, sobre todo, en la exteriorización permanente de las apariencias que realizan, por cuya manera viven fuera de ellos mismos.

El cómico no cae con frecuencia enfermo, porque no quiere caer; quiere decir esto que sabe resistir y luchar, triunfando así de muchas enfermedades, que meterían á otros en la cama.

Los comediantes, asimilándose lo mejor de sus personajes, viven así en perenne autosugestión de fuerza de salud, de belleza y juventud... y ya está probado por miles de experiencias que, la mejor manera para no envejecer, es creerse uno siempre joven. Por el contrario, los que se creen acabados y piensan á menudo en la vejez, la llaman á sí, viniendo detrás la muerte...

Por desgracia para muchos histrións, no se halla este remedio al alcance de todo el mundo, no obstante su sencillez.

J. Rocillo.

París, marzo 1907.

CRÓNICA

DE REINOSA

Aquí, como en casi todos los pintorescos pueblos de estas cercanías campurrianas, atendiendo á las voces de la tradición, no sufren notable desvío esas típicas costumbres, que imperaron en el reinado dichoso de nuestros antepasados.

Somos sus más fieles observadores, y, aunque introduciendo en ellas tal ó cual reformilla que la brisa del modernismo haya traído consigo, como en nada desvirtúa su valor, vienen á ser las mismas en esencia que nos recuerdan épocas gustísimas.

Hace pocas noches, la última del renegado y odioso mes de febrero, que tan groseramente se portó con nosotros, desahogado sus furias convertidas en copiosas nevadas, sobre esta región, se hallaban las calles de esta leal villa transtadas por multitud de jóvenes que provistos de instrumentos musicales de distinta categoría y especie, las atronaban con agudas y estridentes notas, unas, melancólicas y armoniosas otras, y aunque la serenata *filarmónica* no resultaba unisóna, ni cosa parecida, á no dudarlo interpretaba el júbilo que correteaba traviesamente por los juveniles ánimos, arrancando de éstos sostenidas escalas de sin igual contenido y alborozo. El acto exigía bulla, alegría, algazara; ellos pedían las marzas y lógico es que no fueran con el silencio misterioso del fínebre cortejo. Cantaban á voz en cuello las clásicas tonas de la *terruca*, que encierran dentro de sí los delicados y nobles pensamientos de los montañeses. Caminaban lentamente de puerta en puerta como buenos *marzantes*, ansiosos siempre por llegar donde les esperaba anhelante la moza de sus ensueños.

Era de ver cómo se abrían las ventanas y balcones para dar paso á curiosos que con regocijo, y tal vez tristes al recordar que ellos también peregrinaron por estas calles de Dios (allá por el año quíloso sabe cuántos), contemplaban las revoltosas patullas hasta que iban desapareciendo y los ecos de sus guitarras confundíanse con el silencio de la noche, de una noche poética y primaveral.

Las puertas de las viviendas, saludádoles con los chirridos de sus goznes, codían ligeras á impulsos de femenina mano, para dar entrada triunfal á los nocturnos peticionarios, que alargaban gozosos las suyas, recogiendo el óbolo con que la moza les obsequiaba, y estallando en chispeante *piropo*, que á veces tenía de carmin las interesantes carcazas de las reinosanas, por versa éstas halagadas en lo más profundo de sus *sentires*, con el derroche de ingenua picardía que envolvían los galanteos.

¡Qué ilusión para los jóvenes, recoger sargas y más sargas de chorizos, curados al humo de viejas cocinonas, botellas de vinos más ó menos generosos, de peor ó mejor *bouquet*, docenas y más docenas de huevos, que cargaban en los distintos cestos que portaba Fulano ó Mengano, con el encargo expreso de cuidar de ellos y no hacer tortilla antes de tiempo, para luego dar el consabido banquete como el que en sus salones, adornados artísticamente y con el espectáculo de esta noche la sociedad «La Unión», cuyos socios días antes corrieron las calles, acatando el mandato de la añeja costumbre, y hoy, reunidos en torno de larga y bien servida mesa, acompañados de las hermosas jóvenes que á la Sociedad pertenecen, y de las bellísimas señoritas y distinguidos jóvenes que ajenos á ella fueron atentamente invitados, yantaron opíparamente el exquisito manjar de la delectación, del arrobaamiento, ya que reina la más completa hilaridad y los muchos comensales sienten á la vez inexplicable contento, y charlan y charlan animadamente formando encantador concierto, del cual fueron portadores los elocuentes discursos y brindis que turbanon pronunciaron muchos de ellos.

Al final del banquete, poblaron los ámbitos del salón los acordes de un precioso pasodoble, que aumentaba el placer que todos sentían, é insensiblemente, por intuición, fueron los jóvenes estrechando con ternura las juvenales cinturitas de ellas, y entregáronse en brazos de Torpisco, comenzando á oscilar arrogantemente multitud de parejas, que bailaron y bailaron sin cesar durante la noche...

Y así ó análogamente es como los campurrianos solemnizan la conmemoración del aniversario de marzas, que con creces paga los desvelos de los que pocas días ha, entonando los cantos archidivinos de la



Un representante de cinco generaciones

En la iglesia de San Giacomo de Carignano, de Génova, hace días se verificó una función conmemorativa del nacimiento de cierto Giacomo Della Casa, ocurrido en Rapallo, en 6 de febrero de 1807.

El centenario asistió á la ceremonia rodeado de sus hijos, nietos, biznietos y tataranietos; esto es, precedido de cuatro generaciones de descendientes.

Della Casa fué mozo de descarga de vapores en Génova; después guarda de muelle, y en la actualidad vive de una pensión que le pasa el Ayuntamiento, con la cual come no del todo mal, fuma fuerte, charla y se mueve como un jovencuelo.

LA EXPOSICIÓN DE BURDEOS

El Gobierno español acaba de adoptar el acuerdo de hacerse representar por un delegado en la próxima Exposición de Burdeos.

Esta Exposición marítima internacional, se celebra para conmemorar la fecha del centenario de la primera aplicación del vapor á la navegación, con éxito, verificada por Roberto Fulton, con respecto á ella, encontramos en la importante revista neoyorquina *Dun's International Review*, del mes de febrero, los siguientes detalles:

Una de las exposiciones internacionales más interesantes é instructivas que se celebrarán en el año de 1907, es la Exposición marítima de Burdeos, que abrirá sus puertas el 1.º de mayo y continuará hasta noviembre y quizás un poco más después. Esta célebre empresa ha sido organizada por la Ligue Maritime Française, bajo el patronato oficial del Gobierno francés, el Consejo general de la Gironde, la Municipalidad, la Cámara de Comercio y la Sociedad filomática de Burdeos. Su objeto primario es celebrar el centenario de los ensayos hechos por Roberto Fulton en la navegación al vapor, primero en el río Loira, en Francia en 1803, y finalmente en el río Hudson, cerca de New York, en 1807. Se propone hacer que las exhibiciones sean en primer lugar históricas, ilustrando los progresos de la navegación, desde los primeros periodos, por modelos de buques antiguos y por exhibiciones que harán los fabricantes y el Gobierno, mostrando los tipos más adelantados de los buques navales y comerciales y todo lo que pertenece al equipo marítimo.

V F. CÁRCABA

Corredor de Comercio Colegiado
ha trasladado su escritorio á la calle de Velasco, número 9, principal.

Carlos M. Conachy

DENTISTA
HOTEL DE EUROPA

Manuel R. Parets

ABOGADO
WAD RAS, 1, PRIMERO

Ricardo Campo

DENTISTA
Plaza de las Escuelas número 7, 1.

COMENTARIOS

El Gobierno hace gala de su triunfo por haber obtenido en las pasadas elecciones una mayoría conservadora.

Cuando los liberales dirigieron las suyas la mayoría fue liberal; y si las dirigieran republicanos ó carlistas las obtendrían devotos á sus crendos políticos; pues es un hecho cierto é indudable aquí en España que todo Gobierno gana las elecciones cuando quiera ganarla haciendo presión en el cuerpo electoral, nombrando alcaldes y jueces municipales y realizando toda suerte de manejos para que la supuesta voluntad nacional vaya conforme con sus deseos.

Así, pues, y no porque unos gobernantes sean peores ni mejores que otros en la materia, sino porque todos sos iguales, está ya descontado ante la opinión, qué sea lo que resulte de las próximas elecciones generales ó de diputadas á Cortes, de las senatoriales que las seguirán, y en noviembre de las concejiles; porque aunque hace ya muchos años que la galana pluma de Estébanz Calderón trazó aquel vivo cuadro que tituló «Don Opando ó unas elecciones», casi siempre que se consulta á la llamada voluntad del país surgen nuevos Opandos capaces de llevar á cabo cuanto pueda idear la más exaltada fantasía de un mudidor deseoso de contentar al cacique á quien sirve y se repiten los mismos excesos y se cometen idénticos atropellos.

El mal, por lo que decimos, es añejo y muy arraigado; de su existencia no podemos culpar á este ni al otro Gobierno de un modo absoluto, y para su remedio tienen que obrar mancomunadamente los de arriba, rindiendo escrupuloso culto á la justicia y ciego respeto al derecho ajeno, no forzando los tornillos de la máquina electoral y garantizando la libre emisión del sufragio, y los de abajo, perfeccionando su educación política hasta posesionarse de la verdadera función pública que ejercita cuando acude á depositar en la urna la manifestación de su deseo acerca de quiénes deben ser los administradores del país.

Bien sabemos que en los países que presumen de más avanzados todavía no se ha alcanzado en absoluto esa cultura que deseamos, pero esto no quita para que lo intentemos los españoles y pongamos de nuestra parte todo lo necesario para conseguirlo; así, al menos, si no llegamos al ideal, mejoraremos mucho nuestras costumbres, y el bien que alcancemos, aun cuando sea relativo, nos dará preparación adecuada para llegar al absoluto, si es que puede haber algo con este carácter dentro de la imperfección humana.

que le importe nada de la mujer ni del respeto á nadie. Es un caso bastante común en nuestros viajes españoles éste de la ineducación de los viajeros. Se fuma, se escupe, se habla alto, no se repara, no se tiene la discreción debida cuando hay mujeres. Y el charlatán de ahora nos hace salir al balcón-cillo á leer, á distraernos de sus voces, á evitar el rubor de la mujerita, á evitar el peligro ó la cobardía de tener que reñir.

En una pequeña estación, todavía enfrente del mar y de la costa de pinos, el tren para una nueva eternidad. Llegamos á Pontevedra á las dos horas, después de un recorrido de 30 kilómetros próximamente.

Pero el tren de Orense-Vigo es un tren de lujo y de velocidad enormes, comparándole con este extraordinario tren que viene de Pontevedra á Santiago, á lo largo de las bellas rías. En el mundo no hay nada más pintoresco, ni más trágico á la vez, que este viaje á Santiago. Si no fuese por esos deliciosos viajeros que todo lo charlan sin conocer á uno, que vociferan sus cosas en el vagón ó en la mesa del hotel; si no fuera por eso y por un viaje á través de una línea como esta de Pontevedra á Santiago, en verdad que la vida sería poco variada. Ser, como nosotros, iguales, monótonos, callados, tristes y rectos, es cosa bien fea; hallarse enfrente de un señor de esos otros, como chocho de caracteres, es una cosa que nos divierte de verdad.

Recuerda el cronista otro viaje invernal por esta región. Nos habíamos sentado en un departamento de primera, á las ocho de noche, en una de noviembre. Llovía dentro del carruaje, y salimos de Pontevedra otros dos viajeros del país, un alemán y yo. No podíamos reclamar, porque era perder el tiempo. Cobijados como pudimos, empezamos el doloroso trayecto de la línea bárbara. La máquina iba atronando el paisaje negro con una sirena ronca, de barco que lleva. Y llegamos, después de mucho tiempo, á una estación sin luz, sin gente, en medio del campo. De parada eterna en parada eterna, la noche iba cundiendo y no llegábamos á Santiago. El alemán rugía sordamente, mascullando insultos, levantándose del asiento, asomándose á la ventana para bucear, en la lluvia torrencial, la figura de algún empleado por los andenes de las barracas que llaman estaciones. Eran las once, las once y media, las doce, y no llegábamos, á pesar de que el trayecto podría recorrerse en una hora por cualquier tren europeo.

Cuando creíamos haber llegado, porque el ansia nos doraba, resultó que faltaba todavía una estación... Entonces el viajero alemán se desató como una fiera enjaulada que anhela locamente salir. Insultaba, pegaba patadas á la portezuela, lloraba... Se conocía que le había acometido de repente un gran recuerdo de su país y que se hallaba entre nosotros como en medio de una soledad espantosa:

—No volveré más por aquí, por este tren bárbaro, aunque me prometiesen miles de francos mis compradores. ¡No volveré!

Yo estaba consternado de vergüenza, y sonreí también de una ironía desesperada contra la inferioridad nacional. Pero uno de los señores que viajaban allí nos tranquilizó dulcemente, volviéndonos sensatamente á la razón con esta equitativa advertencia:

—Pues no están ustedes en lo justo, porque hasta ahora no llevamos el menor retraso.

Esta línea de Pontevedra á Santiago es una línea bárbara. Consentir su estado es tan vergonzoso como perder los millones de tierras. Todas las líneas españolas, con ser la mayoría verdaderos rudimentos de Empresas ferrocarrileras, son superiores á ésta, que tiene nombre inglés. Si pudiéramos comunicarnos con la reina Victoria, la describiríamos, con todo respeto, estación por estación y coche por coche, esta línea, que es tan amarga, aunque menos lógica, que Gibraltar. Y la buena reina nos diría si los ferrocarriles de allá son tan malos como el de Pontevedra á la Universidad de Santiago, cuya estación es una barraca de madera podrida.

Por aquí viajan á menudo Montero Ríos y otros grandes personajes de este precioso país. ¿Cómo no se indignan al viajar en nuestros ferrocarriles? ¿Cómo no se avergüenzan? ¿Cómo no patean contra las portezuelas, como el pobre y culto viajero alemán?

En estas cosas se conocen bien el alma y la cultura de nuestros políticos. ¿No se han conmovido de ira y de superioridad al pasar por este asco?

¡Pues son unos perros!

R. Sánchez Díaz.

que le importe nada de la mujer ni del respeto á nadie. Es un caso bastante común en nuestros viajes españoles éste de la ineducación de los viajeros. Se fuma, se escupe, se habla alto, no se repara, no se tiene la discreción debida cuando hay mujeres. Y el charlatán de ahora nos hace salir al balcón-cillo á leer, á distraernos de sus voces, á evitar el rubor de la mujerita, á evitar el peligro ó la cobardía de tener que reñir.

En una pequeña estación, todavía enfrente del mar y de la costa de pinos, el tren para una nueva eternidad. Llegamos á Pontevedra á las dos horas, después de un recorrido de 30 kilómetros próximamente.

Pero el tren de Orense-Vigo es un tren de lujo y de velocidad enormes, comparándole con este extraordinario tren que viene de Pontevedra á Santiago, á lo largo de las bellas rías. En el mundo no hay nada más pintoresco, ni más trágico á la vez, que este viaje á Santiago. Si no fuese por esos deliciosos viajeros que todo lo charlan sin conocer á uno, que vociferan sus cosas en el vagón ó en la mesa del hotel; si no fuera por eso y por un viaje á través de una línea como esta de Pontevedra á Santiago, en verdad que la vida sería poco variada. Ser, como nosotros, iguales, monótonos, callados, tristes y rectos, es cosa bien fea; hallarse enfrente de un señor de esos otros, como chocho de caracteres, es una cosa que nos divierte de verdad.

Recuerda el cronista otro viaje invernal por esta región. Nos habíamos sentado en un departamento de primera, á las ocho de noche, en una de noviembre. Llovía dentro del carruaje, y salimos de Pontevedra otros dos viajeros del país, un alemán y yo. No podíamos reclamar, porque era perder el tiempo. Cobijados como pudimos, empezamos el doloroso trayecto de la línea bárbara. La máquina iba atronando el paisaje negro con una sirena ronca, de barco que lleva. Y llegamos, después de mucho tiempo, á una estación sin luz, sin gente, en medio del campo. De parada eterna en parada eterna, la noche iba cundiendo y no llegábamos á Santiago. El alemán rugía sordamente, mascullando insultos, levantándose del asiento, asomándose á la ventana para bucear, en la lluvia torrencial, la figura de algún empleado por los andenes de las barracas que llaman estaciones. Eran las once, las once y media, las doce, y no llegábamos, á pesar de que el trayecto podría recorrerse en una hora por cualquier tren europeo.

Cuando creíamos haber llegado, porque el ansia nos doraba, resultó que faltaba todavía una estación... Entonces el viajero alemán se desató como una fiera enjaulada que anhela locamente salir. Insultaba, pegaba patadas á la portezuela, lloraba... Se conocía que le había acometido de repente un gran recuerdo de su país y que se hallaba entre nosotros como en medio de una soledad espantosa:

—No volveré más por aquí, por este tren bárbaro, aunque me prometiesen miles de francos mis compradores. ¡No volveré!

Yo estaba consternado de vergüenza, y sonreí también de una ironía desesperada contra la inferioridad nacional. Pero uno de los señores que viajaban allí nos tranquilizó dulcemente, volviéndonos sensatamente á la razón con esta equitativa advertencia:

—Pues no están ustedes en lo justo, porque hasta ahora no llevamos el menor retraso.

Esta línea de Pontevedra á Santiago es una línea bárbara. Consentir su estado es tan vergonzoso como perder los millones de tierras. Todas las líneas españolas, con ser la mayoría verdaderos rudimentos de Empresas ferrocarrileras, son superiores á ésta, que tiene nombre inglés. Si pudiéramos comunicarnos con la reina Victoria, la describiríamos, con todo respeto, estación por estación y coche por coche, esta línea, que es tan amarga, aunque menos lógica, que Gibraltar. Y la buena reina nos diría si los ferrocarriles de allá son tan malos como el de Pontevedra á la Universidad de Santiago, cuya estación es una barraca de madera podrida.

Por aquí viajan á menudo Montero Ríos y otros grandes personajes de este precioso país. ¿Cómo no se indignan al viajar en nuestros ferrocarriles? ¿Cómo no se avergüenzan? ¿Cómo no patean contra las portezuelas, como el pobre y culto viajero alemán?

En estas cosas se conocen bien el alma y la cultura de nuestros políticos. ¿No se han conmovido de ira y de superioridad al pasar por este asco?

¡Pues son unos perros!

R. Sánchez Díaz.

que le importe nada de la mujer ni del respeto á nadie. Es un caso bastante común en nuestros viajes españoles éste de la ineducación de los viajeros. Se fuma, se escupe, se habla alto, no se repara, no se tiene la discreción debida cuando hay mujeres. Y el charlatán de ahora nos hace salir al balcón-cillo á leer, á distraernos de sus voces, á evitar el rubor de la mujerita, á evitar el peligro ó la cobardía de tener que reñir.

En una pequeña estación, todavía enfrente del mar y de la costa de pinos, el tren para una nueva eternidad. Llegamos á Pontevedra á las dos horas, después de un recorrido de 30 kilómetros próximamente.

Pero el tren de Orense-Vigo es un tren de lujo y de velocidad enormes, comparándole con este extraordinario tren que viene de Pontevedra á Santiago, á lo largo de las bellas rías. En el mundo no hay nada más pintoresco, ni más trágico á la vez, que este viaje á Santiago. Si no fuese por esos deliciosos viajeros que todo lo charlan sin conocer á uno, que vociferan sus cosas en el vagón ó en la mesa del hotel; si no fuera por eso y por un viaje á través de una línea como esta de Pontevedra á Santiago, en verdad que la vida sería poco variada. Ser, como nosotros, iguales, monótonos, callados, tristes y rectos, es cosa bien fea; hallarse enfrente de un señor de esos otros, como chocho de caracteres, es una cosa que nos divierte de verdad.

Recuerda el cronista otro viaje invernal por esta región. Nos habíamos sentado en un departamento de primera, á las ocho de noche, en una de noviembre. Llovía dentro del carruaje, y salimos de Pontevedra otros dos viajeros del país, un alemán y yo. No podíamos reclamar, porque era perder el tiempo. Cobijados como pudimos, empezamos el doloroso trayecto de la línea bárbara. La máquina iba atronando el paisaje negro con una sirena ronca, de barco que lleva. Y llegamos, después de mucho tiempo, á una estación sin luz, sin gente, en medio del campo. De parada eterna en parada eterna, la noche iba cundiendo y no llegábamos á Santiago. El alemán rugía sordamente, mascullando insultos, levantándose del asiento, asomándose á la ventana para bucear, en la lluvia torrencial, la figura de algún empleado por los andenes de las barracas que llaman estaciones. Eran las once, las once y media, las doce, y no llegábamos, á pesar de que el trayecto podría recorrerse en una hora por cualquier tren europeo.

Cuando creíamos haber llegado, porque el ansia nos doraba, resultó que faltaba todavía una estación... Entonces el viajero alemán se desató como una fiera enjaulada que anhela locamente salir. Insultaba, pegaba patadas á la portezuela, lloraba... Se conocía que le había acometido de repente un gran recuerdo de su país y que se hallaba entre nosotros como en medio de una soledad espantosa:

—No volveré más por aquí, por este tren bárbaro, aunque me prometiesen miles de francos mis compradores. ¡No volveré!

Yo estaba consternado de vergüenza, y sonreí también de una ironía desesperada contra la inferioridad nacional. Pero uno de los señores que viajaban allí nos tranquilizó dulcemente, volviéndonos sensatamente á la razón con esta equitativa advertencia:

—Pues no están ustedes en lo justo, porque hasta ahora no llevamos el menor retraso.

Esta línea de Pontevedra á Santiago es una línea bárbara. Consentir su estado es tan vergonzoso como perder los millones de tierras. Todas las líneas españolas, con ser la mayoría verdaderos rudimentos de Empresas ferrocarrileras, son superiores á ésta, que tiene nombre inglés. Si pudiéramos comunicarnos con la reina Victoria, la describiríamos, con todo respeto, estación por estación y coche por coche, esta línea, que es tan amarga, aunque menos lógica, que Gibraltar. Y la buena reina nos diría si los ferrocarriles de allá son tan malos como el de Pontevedra á la Universidad de Santiago, cuya estación es una barraca de madera podrida.

Por aquí viajan á menudo Montero Ríos y otros grandes personajes de este precioso país. ¿Cómo no se indignan al viajar en nuestros ferrocarriles? ¿Cómo no se avergüenzan? ¿Cómo no patean contra las portezuelas, como el pobre y culto viajero alemán?

En estas cosas se conocen bien el alma y la cultura de nuestros políticos. ¿No se han conmovido de ira y de superioridad al pasar por este asco?

¡Pues son unos perros!

R. Sánchez Díaz.

que le importe nada de la mujer ni del respeto á nadie. Es un caso bastante común en nuestros viajes españoles éste de la ineducación de los viajeros. Se fuma, se escupe, se habla alto, no se repara, no se tiene la discreción debida cuando hay mujeres. Y el charlatán de ahora nos hace salir al balcón-cillo á leer, á distraernos de sus voces, á evitar el rubor de la mujerita, á evitar el peligro ó la cobardía de tener que reñir.

En una pequeña estación, todavía enfrente del mar y de la costa de pinos, el tren para una nueva eternidad. Llegamos á Pontevedra á las dos horas, después de un recorrido de 30 kilómetros próximamente.

Pero el tren de Orense-Vigo es un tren de lujo y de velocidad enormes, comparándole con este extraordinario tren que viene de Pontevedra á Santiago, á lo largo de las bellas rías. En el mundo no hay nada más pintoresco, ni más trágico á la vez, que este viaje á Santiago. Si no fuese por esos deliciosos viajeros que todo lo charlan sin conocer á uno, que vociferan sus cosas en el vagón ó en la mesa del hotel; si no fuera por eso y por un viaje á través de una línea como esta de Pontevedra á Santiago, en verdad que la vida sería poco variada. Ser, como nosotros, iguales, monótonos, callados, tristes y rectos, es cosa bien fea; hallarse enfrente de un señor de esos otros, como chocho de caracteres, es una cosa que nos divierte de verdad.

Recuerda el cronista otro viaje invernal por esta región. Nos habíamos sentado en un departamento de primera, á las ocho de noche, en una de noviembre. Llovía dentro del carruaje, y salimos de Pontevedra otros dos viajeros del país, un alemán y yo. No podíamos reclamar, porque era perder el tiempo. Cobijados como pudimos, empezamos el doloroso trayecto de la línea bárbara. La máquina iba atronando el paisaje negro con una sirena ronca, de barco que lleva. Y llegamos, después de mucho tiempo, á una estación sin luz, sin gente, en medio del campo. De parada eterna en parada eterna, la noche iba cundiendo y no llegábamos á Santiago. El alemán rugía sordamente, mascullando insultos, levantándose del asiento, asomándose á la ventana para bucear, en la lluvia torrencial, la figura de algún empleado por los andenes de las barracas que llaman estaciones. Eran las once, las once y media, las doce, y no llegábamos, á pesar de que el trayecto podría recorrerse en una hora por cualquier tren europeo.

Cuando creíamos haber llegado, porque el ansia nos doraba, resultó que faltaba todavía una estación... Entonces el viajero alemán se desató como una fiera enjaulada que anhela locamente salir. Insultaba, pegaba patadas á la portezuela, lloraba... Se conocía que le había acometido de repente un gran recuerdo de su país y que se hallaba entre nosotros como en medio de una soledad espantosa:

—No volveré más por aquí, por este tren bárbaro, aunque me prometiesen miles de francos mis

Sobre una sentencia

El ministro de Marina estudia la sentencia dictada contra el señor Bocio, para ver si el caso se halla comprendido en la amnistía últimamente concedida.

El Gobernador de Valencia

Ha llegado á Madrid el señor Pérez Moso, Gobernador civil de Valencia, conferenciando con los señores Maura y Lacierva, á quienes enteró del asunto de la suspensión y procesamiento de la mayoría de los concejales de aquel Ayuntamiento.

Otra visita

También visitó hoy al señor Maura una comisión de obreros.

Noticia no confirmada

En el ministerio de Estado no han confirmado la noticia de que el Sultán de Marruecos haya designado á un ingeniero belga para inspeccionar las obras públicas que se realicen en el imperio.

La revista de inspección militar

Durante la segunda quincena de mayo dará principio la revista de inspección ordenada por el ministro de la Guerra.

La oficialidad y los jefes del ejército están alarmados, estimando poco justo que no contando con los medios necesarios para adquirir la instrucción debida, se les quiera aplicar un criterio jamás empleado con ninguna otra clase del Estado.

Sobre dicho asunto conferenciaron extensamente esta tarde los señores Loño y Maura.

Uno de estos días se publicará el anuncio de la revista de inspección.

La Junta Central del Censo

Presidida por el señor Canalejas se reunirá en la tarde del jueves en el Congreso la Junta Central del Censo, con objeto de resolver las consultas y reclamaciones que le han sido enviadas.

Fallecimiento

Hoy falleció en Valencia el general de brigada señor Aynat.

El príncipe Charon

Ha marchado á París el príncipe Charon, nuevo representante de Siam en Madrid, á donde regresará dentro de breves días para presentar sus credenciales al Rey.

La catástrofe del "Jena"

A las seis de la tarde se ha recibido en Madrid un telegrama urgente de París diciendo que de Tolón anunciaban que á bordo del acorazado Jena había ocurrido una espantosa explosión, causando 200 muertos y 300 heridos.

La noticia ha producido en todas partes impresión grandísima.

Telegramas posteriores de París dicen que en el ministerio de Marina se ha confirmado la noticia de la catástrofe ocurrida en el acorazado Jena.

Lo ocurrido ha sido lo siguiente: El acorazado Jena debía zarpar mañana y se hallaba en el dique limpiando fondos.

A la una y media de la tarde, á consecuencia de haberse producido un incendio en el pañol de la pólvora, sobrevino tan formidable explosión, que el acorazado voló, destrozando el dique.

El buque se sumergió inmediatamente en el agua, quedando á flote la cubierta y restos del barco á gran distancia del sitio donde ocurrió la catástrofe, así como numerosos cadáveres.

Otros marineros, solamente heridos, fueron lanzados también á larga distancia, y al darse cuenta de lo ocurrido trataban de ganar tierra.

El pánico en la ciudad de Tolón fue espantoso y los cristales rotos han sido innumerables.

La gente, aterrorizada, se dirigió hacia el muelle con objeto de enterarse de lo ocurrido.

Las autoridades marítimas ordenaron á toda prisa la organización de los trabajos de salvamento, el cual era en extremo difícil, á consecuencia del humo densísimo que envolvía á toda la ciudad y que apenas dejaba respirar.

Otros telegramas recibidos más tarde dicen que la catástrofe ocurrida en el Jena ha obedecido á la explosión de un torpedo de aire comprimido, y que esto produjo el incendio, que se propagó al depósito de la pólvora.

El acorazado, en el momento de ocurrir la explosión, se hallaba anclado en la ensenada de Missiény, hallándose á bordo toda la tripulación, y más de 500 hombres.

El barco se hundió de repente. Aún no ha sido precisado el número de las víctimas de la catástrofe.

En París ha causado impresión inmensa el desastre de Tolón.

Los periódicos, por medio de sus

grandes transparentes, van enterando al público de los telegramas que se reciben.

Los extraordinarios que se publicaron á última hora de la tarde fueron arrebatados de manos de los vendedores.

Lo mismo ha ocurrido con los periódicos de la noche.

El ministro de Marina ha conferenciado por teléfono con el Comandante de marina de Tolón, á quien recomendó que se preste toda la asistencia posible á los heridos y demás víctimas de la catástrofe.

Desde París se envían socorros y es posible que vaya á Tolón el ministro de Marina.

La noticia de la explosión llegó á París á las cuatro de la tarde.

La confusión producida por las diversas noticias enviadas es espantosa. Solamente se sabe que las autoridades y el vecindario de Tolón se hallan instalados en el puerto, con médicos para auxiliar á los heridos, que son traídos en lanchas á tierra.

Los heridos de gravedad son curados en el mismo puerto y á los leves se los traslada á los hospitales.

Los muertos son depositados en el Arsenal, donde se procederá á su identificación.

Entre las familias de las víctimas se desarrollan escenas desgarradoras.

El acorazado Jena tenía 14.000 toneladas y era uno de los mejores buques de la Armada francesa.

De Marruecos

Comunican de Ceuta que el bajá de la kábila de Anghera se ha puesto al frente de numerosos moros montaraces de la misma kábila, los cuales se hallan soliviantados por la envidia que les produce el aumento de la riqueza que el comercio proporciona á los moros fronterizos.

Vienen aquéllos sobre esta línea, con el propósito de imponerse y saquear los aduanares, alentados, según se dice, por el propio Mohamed Torres y otros ambiciosos que tratan de apoderarse de parte del botín.

Hasta ahora permanecen en actitud independiente los de Tánger, y los angherinos y sus contrarios se preparan para la lucha, temiéndose que de un momento á otro comience un combate terrible, dada la decisión del Valiente, que se halla dispuesto á defender los hogares y los intereses de los moros fronterizos.

Estos han acudido á nuestro campo pidiendo que se les permita refugiarse en él á sus mujeres y ganados.

El Gobernador, general Sotomayor, ha permitido la entrada de los refugiados, saliendo él á recorrer la línea exterior, acompañado del general Zubia y de una compañía de tiradores.

ÚLTIMA HORA

(Segunda Conferencia: de la madrugada)

Madrid 13—2'30.

Detalles de un asesinato

Los despachos de París dan cuenta de los detalles que allí se reciben referentes al asesinato de Petkou, jefe del Gobierno de Bulgaria.

La víctima paseaba á pie, en compañía del ministro de Comercio, cuando inesperadamente recibió tres tiros de revólver, cayendo muerto instantáneamente.

Añaden los telegramas que el príncipe Fernando de Bulgaria, al tener noticia del asesinato, marchó inmediatamente á Sofía.

Presentación de credenciales

Telegrafan de Viena diciendo que el nuevo Embajador de España, señor marqués de Casa Calvo, presentó sus credenciales al Embajador Francisco José.

La ceremonia se verificó con la solemnidad de ritual, oyendo el representante español frases halagüeñas del veterano Monarca de Austria-Hungría.

Drama sangriento

Un despacho de Dresde comunica que un guarda bosque de los reales jardines mató á su mujer y á cinco hijos, hirió á otro y después se suicidó.

Huelga.—Acuerdo anglo-ruso

De Moscú participan que sigue en igual estado la huelga de dependientes de los tranvías.

Añade el telegrama que las negociaciones relativas á un acuerdo entre Inglaterra y Rusia siguen envueltas en la más impenetrable de las reservas.

Más detalles

de la catástrofe de Tolón

El buque y sus tripulantes

Los despachos de París siguen dando

numerosos detalles de la catástrofe ocurrida en Tolón.

El acorazado Jena tenía 123 metros de eslora, 21 de manga y 8'40 de puntal; desplazaba 12.000 toneladas y estaba provisto de tres máquinas que desarrollaban una fuerza de 15.500 caballos.

Arbolaba la insignia del almirante Manceoron y lo mandaba el capitán Adigard.

La tripulación se componía de 630 hombres.

Montaba cuatro cañones de 305, ocho de 100, dos de 65, veinte de 47, catorce de 37 y cuatro tubos lanza-torpedos.

El Estado Mayor del Jena se componía de un capitán de navío, un capitán de fragata, seis tenientes de navío, siete alféreces de navío, un maquinista mayor, tres primeros maquinistas, un comisario, dos médicos y cuatro guardias marinas.

Trabajos de salvamento

Los trabajos realizados para salvar á los supervivientes del desastre pueden calificarse verdaderamente de titánicos.

Parte del acorazado sobresale del agua.

A los pocos momentos de haber ocurrido la explosión, más de cincuenta lanchas, abarrotadas de marineros y conduciendo á las autoridades de marina del puerto, se acercaron con grandes precauciones al sitio de la catástrofe.

Algunos de los que acudieron al costado del buque hundido consiguieron subir á bordo y penetrar en el camarote del capitán de fragata, Mr. Vertier, ayudante del almirante Manceoron.

El espectáculo que allí se presentó ante su vista fue horrible.

Mr. Vertier se hallaba con el rostro completamente carbonizado, siendo imposible reconocerlo.

Inmediatamente fue trasladado al Arsenal, donde también se hallan los restantes cadáveres.

Cómo se produjo la catástrofe

Afirmase que la explosión se produjo por combustión de la pólvora depositada en el pañol, provocada á su vez por la explosión de un torpedo de aire comprimido.

En cambio en el ministerio de Marina pretenden sostener que la catástrofe se produjo por la combustión espontánea de la pólvora.

El buque se hallaba en el dique de Missiény, cuando de pronto se oyó un estampido formidable, al mismo tiempo que una inmensa nube de humo envolvió toda la rada, extendiéndose sobre la ciudad de Tolón.

Nuevas explosiones se sucedieron por intervalos de diez y quince minutos.

A continuación de cada una de dichas explosiones los cristales de todos los talleres que rodean los diques de Missiény saltaban hechos añicos, y los cables eléctricos se fundían, amenazando al caer descargar electricidad sobre las personas.

Cada una de las explosiones lanzaba grandes trozos de hierro á más de 500 metros de distancia.

Un casco de granada de diez kilos de peso cayó en el muelle á 400 metros de donde se hallaba el buque.

También quedaron hechos añicos los cristales de las casas de la población próximas al puerto.

El pánico fue espantoso.

Como era la una y media de la tarde y los obreros regresaban al trabajo, éstos acudieron precipitadamente, cogiéndoles el humo.

Cada vez las explosiones se sucedían con más frecuencia.

Los marineros y los obreros que, con peligro de sus vidas se fueron acercando, veían á cada momento cómo volaban por los aires fragmentos humanos y multitud de objetos.

El espectáculo era tan tremendamente desolador, que muchos viejos marineros lo contemplaban con los ojos arrasados de lágrimas.

Se veía huir desesperadamente á individuos mutilados y á verdaderos monstruos con la cara ennegrecida y los ojos fuera de las órbitas, corriendo sin dirección, como poseídos de un súbito ataque de locura.

Créese que los hilos telegráficos que unen al Arsenal con la Prefectura marítima y el telégrafo de la ciudad, fueron cortados por la violencia de la explosión.

Únicamente así se explica en París la escasez de detalles que se conocen.

El Jena se hallaba en el dique para efectuar el reconocimiento de sus máquinas.

La primera explosión se produjo en los pañoles de popa correspondiente á los cañones de 305.

Volando por la popa se salvó parte de la tripulación.

El incendio se propagó á los demás pañoles.

Todos los oficiales del Estado mayor del buque se hallaban á bordo.

El ministro de Marina

Como se suponía, el ministro de Marina marchó esta noche á Tolón.

Las últimas noticias.—No hay más explosiones.—Diecientos muertos.—Espectros humanos.—Hospital de sangre.—Pésame

Las últimas noticias que se reciben de la espantosa catástrofe, dicen que á costa de grandes esfuerzos ha podido ser rellenado de agua el buque dentro del mismo dique, con lo cual se ha evitado el que propagándose el incendio existente á bordo, nuevas explosiones vinieran á causar más víctimas y destrozos.

A pesar de lo violento de la explosión, y de la enorme distancia á que fueron lanzados por aquella grandes trozos del material del Jena, ni los talleres del puerto, ni ninguno de los barcos fondeados en los alrededores, sufrieron avería alguna.

Oficialmente se ha confirmado que el número de muertos es el de 200, como fotografió á primera hora.

Los heridos son muchísimos, pudiendo decirse que no ha salido ileso ninguno de cuantos componían la tripulación del buque.

Se han producido escenas verdaderamente terroríficas que se resisten á todo intento de descripción.

En el preciso momento de la explosión acababa de pasarse revista á todos los tripulantes, hallándose á bordo el completo de éstos.

Tal circunstancia ha contribuido, pues, de indudable manera á que las víctimas hayan sido tan numerosas.

Al hacer explosión el Jena muchos tripulantes murieron quemados; otros, que se hallaban en las arboladuras ó sobre el puente, se arrojaron al aire, cayendo al fondo del dique donde hallaron la muerte.

La mayoría de los heridos lo están graves, y los mismos cuyas lesiones son de carácter leve, tienen las manos, la barba y todo el rostro en general completamente chamuscado, y las ropas desgarradas.

Muchos heridos fueron lanzados á los muelles por la violencia de la explosión, y apenas podían levantarse echaban á correr en todas direcciones poseídos de pánico.

Todas las ambulancias de la población fueron inmediatamente movilizadas, acudiendo á prestar sus servicios provistas de material.

El Hospital principal de Marina, ha enviado todos cuantos médicos y enfermeros tenía, para que presten auxilios.

El desfile de las camillas hacia el Hospital es incesante, produciendo una impresión tristísima.

El Rey Eduardo de Inglaterra, desde su residencia de Biarritz, ha enviado el pésame por la catástrofe al presidente de la República francesa, monsieur Fallières.

También ha enviado telegrama de pésame el almirantazgo inglés.

La hora de la explosión.—Edificios destruidos.—¡Salvese quien pueda!—El "Jena" ardiendo.—Los jefes muertos y heridos.—Un niño muerto

La explosión del Jena—como queda dicho—confirmase que ocurrió á la 1'25 de la tarde y cuando se acababa de pasar lista á bordo.

Al sentir la explosión, los oficiales y algunos soldados dieron el grito de ¡salvese el que pueda!, pero pocos pudieron verificarlo, pues la mayoría se hallaban en los entrepuentes y en las máquinas, haciéndose imposible el escapar.

Los tres edificios de que se componía el arsenal, el taller de torpedos, el taller de máquinas y el depósito de bombas de incendio, quedaron casi destruidos, con los techos arrancados.

A las 2'30 de la tarde el Jena, ardiendo todavía, se hundía lentamente dentro del dique, lleno de agua á consecuencia de haberse roto con la explosión.

A las 4'30 aún continuaba ardiendo la parte de popa, pero no hay temores de que ocurra ninguna nueva explosión.

De los jefes y oficiales del buque, el contralmirante Mr. Manceoron resultó herido; muertos, el segundo comandante del Jena, Rangaver, el capitán de fragata Bertier y el alférez Roux.

No se tiene noticias de la suerte que haya podido haber al comandante Adigard, suponiéndose que haya perecido también.

El primero y segundo timoneles han resultado heridos.

Un casco de granada, lanzado con inusitada violencia, mató á un niño

CEMENTO PORTLAND. Representante exclusivo para Santander y su provincia de las muy acreditadas marcas «Royal», «Cisne» y «Dag», de Ambaros. LADISLAW DEL BARRIO. MENDEZ NUÑEZ, 20. Cal hidráulica superior de Zumaya, azulejos, mosaicos, inodoros, bañeras, yesos, ladrillo y tierra refractaria, etc., etc. MAS BARATO QUE NADIE. OBRAS NUEVAS. Ortega: Tratado práctico de automóviles.—Notiones teóricas.—Automóviles de vapor, gasolina, eléctricos.—Moto-ciclistas.—Avarias y reparaciones, etc. etc. Tomo 158.—Biblioteca Universal, Romancero Popular, 0'50 pesetas. Juan Pérez Zúñiga: Buen Humor, 2 pesetas. LIBRERIA GENERAL. Amós de Escalante, 10.—Santander.

CATARROS, TOS PERTINAZ, BRONQUITIS, PLEURRSIA, TISIS PULMONAR, FIEBRE TUBERCULOSA. CÁPSULAS SERAFON DE GUAYACOL Y IODOFORMO. Cápsulas Serafon de Guayacol, Iodoformo y Guayacol. Soluciones de los mismos medicamentos para injecciones sub-cutáneas.

Gabinete Ortopédico-Santander. El braguero articulado LE PARIEN es la última palabra de la medicina ortopédica y se vende al precio de 35 á 50 pesetas sencillas, y de 60 á 75 pesetas dobles. No se hacen mas que 10 á la medida. CONTENCIÓN ABSOLUTA garantizada de las hernias reductibles. Fajas ventrales de piel especial de gran resistencia y todos los aparatos ORTOPÉDICOS á precios sin competencia. Consulta: Todos los días, excepto los domingos. Farmacia del Ldo. A. G. GILA, Santa Clara, 8 y 10.

que se hallaba á respetable distancia del lugar de la explosión. En su viaje á Tolón acompañan al ministro de Marina el almirante Aubert, un jefe de Estado mayor, el jefe del Gabinete técnico y un ayudante. De Barcelona: La bomba del día. Un despacho de Barcelona dice que en la calle de Tres Voltas, en medio de un montón de escombros, el trapero José Ferrer Moltó halló, á las once y media de anoche, una bomba de forma cónica, revestida de cemento. Avisadas inmediatamente las autoridades, se mandó el carro blindado á recogerla, conduciéndola luego al campo de Bota donde hoy se la examinará. Provisionalmente, ha sido detenido el trapero hallador del explosivo. Moras refugiadas. Comunican de Ceuta, que ascienden á 300 las mujeres que hasta ahora se hallan refugiadas en nuestra plaza. Se hallan alojadas en el cuartel de Jada. Todos los días llegan nuevas caravanas de mujeres y niños á refugiarse al amparo de las autoridades españolas, no quedando en los aduanares próximos más población que los hombres útiles para el combate. Entre las mujeres refugiadas figura la viuda del hermano del moro Valiente. Las mujeres se muestran tranquilas, y por otra parte nadie se acerca á su campamento, siendo muy respetadas. Esta nueva guerra civil créese que dará como resultado inmediata la unión del Raisuli y del Valiente. RICARDO.

Colegio de segunda enseñanza Y ACADEMIA PERICIAL MERCANTIL. Santa Clara, 7.—Santander. Clases para los alumnos oficiales, compatibles con las horas del Instituto. Bachillerato: comercio oficial y práctico; idiomas: dibujo preparatorio para carreras especiales, así como militares. Estudios vigilados. Profesorado numeroso. Pidasen reglamentos. Papeles pintados. Buen surtido en clases modernistas, á precios de fábrica. Se realiza también un saldo barato; véanse muestras y precios. Sucesor de Pérez del Molino y Compañía, War-Ras, 3, al lado de Singer. En la Cavada se arrienda una casa con huerta y jardín. Informarán en esta Administración. Materiales de construcción. Cal hidráulica superior de Zumaya. Cemento. Portland de las más acreditadas fábricas. Azulejos. Tuberías de gres, cemento y barro. Baldosas de todas clases. Yeso etcétera, etc. JOAQUIN MADRAZO. Almacenes: Muelle de Maliaño. Calle de Madrid, números 1 y 16 y Buenavista, 9. Banco Mercantil. Habíéndose extraviado el resguardo de depósito expedido por este Banco con el número 3.700, comprensivo de 30.500 pesetas nominales de la Deuda de Interior 4 por 100, se advierte al público que de no presentarse á reclamación en el plazo de un mes, á contar desde esta fecha, se expedirá el correspondiente duplicado conforme á lo preceptuado en los artículos 8 y 39 de los Estatutos, quedando el Banco exento de toda responsabilidad. Santander 21 de febrero de 1907.—El secretario, Alfredo Trueta.

FIGURINES. de Modas, Labores y Peinados, nacionales y extranjeros. Suscripción y números sueltos vende EDUARDO R. CASTRILLO. Compañía, 2.—Frente á la iglesia. LA GRAN BRETANA. Grandísimas camas, muebles y tapicería de Vda. á hijos de Manuel Mata. Compañía, 23 y Tableros, 3 y 4.—Teléfono 322. Exposición permanente de juegos de alcohol, comedor, sala, gabinete, despacho, etc. Multitud de modelos de tapicería y cortinajes. Formación de presupuestos de toda clase de habitaciones. Ventas al contado y á plazos. Precios sin competencia. El mismo con el mueble de gran lujo como en los más económicos.

Cal Hidráulica de Zumaya. á dos pesetas saco de 69 kilos en Terrelavega, almacén de maderas de ISIDRO BUSTAMANTE. Las OTAS CONCENTRADAS de HIERRO BRAVAIS. Son el remedio más eficaz contra la ANEMIA, CLOROSIS y COLORES CALEADOS. El Hierro Bravais produce el mayor efecto de salud y más económico que por todos los medios del mundo entero. No contiene fécula. Es muy agradable al estómago. En sus principales farmacias y en las de SALUD—VIGOR—FUERZA—SILENCIO. Dependiente de las Indituciones.—Solo se vende en Gales y en Irlanda. Todas Farmacias ó Droguerías. Depósito: 130, Rue Lafayette, PARÍS.

SANTOS CAPA. San Francisco, número 3. Hules ingleses de todas clases y tamaños para pisos. Impermeables ingleses para caballero, señora y niño. Telas impermeables para cama. Braguero superior de la Lada, á 3 pesetas kilogramo, en partidas de 40 kilos, precio convencional. The de la China, marca «Emperador». Taller de camisería y ropa blanca. SAN FRANCISCO, 3.—SANTANDER. Se traspasa, por no poderle atender su establecimiento, situado en el sitio más céntrico de Santander. Informarán en esta Administración. Resguardos procedentes de alcoholes, compra el contado. Gándara 2, segundo, derecha.

Compañía Montañesa de Navegación (SOCIEDAD ANÓNIMA). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de nuestros Estatutos y por acuerdo del Consejo de Administración, se convoca á los señores accionistas á junta general ordinaria que se celebrará el día 30 del actual, á las cuatro de la tarde, en el salón de la Cámara de Comercio, para deliberar sobre los asuntos que constituyen el orden del día que al final se expresa. Los señores accionistas podrán recoger, hasta el día 27 del corriente, de diez á doce de la mañana, en las oficinas de la Compañía, Príncipe, número 1, entresuelo, las respectivas papeletas de entrada en que se consignará el número de votos correspondiente, mediante depósito de las acciones ó resguardo de establecimiento de crédito que acredite la posesión de las mismas. Santander 13 de marzo de 1907.—El secretario, Jerónimo Abascal. Orden del día. Lectura y aprobación de la Memoria, balance y cuentas. Nombramiento de dos señores Consejeros que les corresponde cesar en sus cargos. Designar la comisión revisora de cuentas para el año de 1907. Ventiladores eléctricos de mesa, pared y techo. SE VENDEN. Informarán en esta Administración. AMALIA GUTIÉRREZ PAYÁ. MODISTA. BLANCA, 11, 1.—SANTANDER. Especialidad en abrigos. Coche-costa seminuevo, de seis asientos, se vende. Informarán en el taller de carrojes de don Félix Galona, calle de Magallanes.

SERVICIOS PUBLICOS

CORREOS

De Madrid: Llega a la Administración, a las 11:20. Sale de la administración a las 12:15.

Salida de carteros a distribuir, a las 10, 12:30, y 19.

Ferrocarril Santander-Bilbao

Salidas de Santander para Bilbao: a las 8:15, 12:30 y 16:55.

Ferrocarril Astillero-Ontaneda

De Santander saldrán: a las 8:25, 10:50, 14:20 y 17:45.

Ferrocarril Cantábrico

Salidas de Santander, para Oviedo, a las 8:10 (correo) y 13:30.

Tranvía urbano

Salidas de Poñacastillo: a las 6:30, 7:15, 8:30, 9:30, 10:15, y 11:45 de la mañana, y 28:45, 3:15, 4:45, 5:30, 6:15, 7 y 7:45 tarde.

Situación de los buques de esta matrícula

Compañía Santanderina: Peña Angustina. En viaje a Rotterdam.

EL CANTÁBRICO EN MADRID SE VENDE en el kiosco frente al teatro de Apolo y Abada, 22. Librería.

Desconfiad de las imitaciones; pedid siempre LA EMULSION MAFIL AL GUAYACOL

Este preparado se recomienda por médicos eminentes como de utilidad indiscutible en el ESCROFULISMO y RAQUITISMO, GATARROS BRONQUIALES, TOSAS REBELDES.

CAFES DE LA COMPAÑIA COLONIAL

SON SIEMPRE LOS PREFERIDOS

Café PUERTO RICO: CAJITA PRECINTADA DE 100 GRAMOS A PESETAS 0,60 Cajita

Cura del cáncer

y ulceraciones malignas, sin operación Maravilloso descubrimiento «Tratamiento Debreyne». En Santander púase en las droguerías de Cubilla y C. y de los señores Pérez del Molino y Compañía y en todas las bien surtidas de la capital y su provincia.

GOTA Ningún remedio hasta hoy empleado para combatir la GOTA y el REUMATISMO GOTOSO ha dado resultados que puedan compararse a los del LICOR DEL D' LAVILLE

COLUMBIAN COPPER PAINT Pintura submarina para fondos de madera y hierro La mejor pintura anticorrosiva para los fondos de embarcaciones de hierro, contra los animales y algas marinas.

DROGUERIA de Cubilla y Compañía WAD-RAS, NÚMERO 5 Especialidad en artículos de fotografía. Cámara oscura a disposición de los aficionados.

Farmacia de Vega ABIERTA TODA LA NOCHE Cura antidiarreica Diarrea, malas digestiones, disentería, catarros, úlceras y gastralgias del estómago, vómitos de las embarcadas y erupciones fébriles.

EPIZOOTIA La Bovina es el único medicamento en Europa que combate la Peritonitis exudativa contagiosa epizootica en el ganado vacuno y que en sus veintidós años de existencia ha salvado a cuantas reses se le ha aplicado.

Una cruz de hierro, seis columnas y sus cadenas, también de hierro, propios para un panteón; un carrito, una sardinet con guarniciones, se venden. Informarán en esta administración

FÁBRICA DE CARTONAJE Se vende con máquinas modernas, enseres y existencias; está instalada en calle céntrica de Valladolid. Para detalles, dirigirse a su dueño, Telesforo Hernández.—VALLADOLID

HAMBURG-AMERIKA LINE Vapores correos alemanes Para Habana, Veracruz y Tampico Saldrá de Santander directamente el día 25 de marzo el magnífico vapor Allemania

LA LUZ RIBERA, 21 Surtido variadísimo en aparatos para luz eléctrica y de gas; brazos monomontes; grupos de luces; portátiles; quinqués; figuras de bronce; arañas de cristal; tulpas; pantallas; globos; faroles; cristalería de Bohemia y todo cuanto se desea para alumbrado eléctrico y de gas.

No hay Tos ni Ronquera que resista a la benigna pero poderosa acción del Pectoral de Anacahuita y cuando en unión con este precioso bálsamo pulmonar se toma el Aceite Puro de Hígado de Bacalao

Nueva línea de vapores entre Santander, Montevideo y Buenos Aires MALA REAL INGLESA Vapores correo trasatlánticos Viajes rápidos y económicos a todos los Estados de América.

Línea de Cuba, México y Estados Unidos El día 14 de marzo saldrá de este puerto para Montevideo y Buenos Aires, sin escala en ningún puerto intermedio, el magnífico y rápido vapor PARANA

HUEVOL FLAN postre sabrosísimo para seis personas hecho en CINCO minutos Precio: 75 CÉNTIMOS, cajita Pídense en todas las tiendas de ultramarinos

SOCIEDAD FARMACÉUTICA ESPAÑOLA Especialidades del DOCTOR FORMIGUERA Píldoras Restauradoras A BASE DE CARBONATO MANGANO FERROSO Y DE PEPISINA