

LA INFORMACION

PARA LOS OBREROS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

En Cádiz, al mes, Ptas. 1'50
Provincias, trimestre 4'50
Número del día 10 céntimos
Anuncios a precios módicos, con extensa circulación, por insertarse en las ediciones que en su día se reparten gratis.

EL DOLOR

El dolor no es para las sociedades ni para los individuos un estado transitorio una consecuencia pasajera de circunstancias especiales o deplorables errores sino una necesidad de nuestra naturaleza, un elemento indispensable de nuestra perfección natural.

Por eso no debemos mirarle como un enemigo, sino como un amigo triste que ha de acompañarnos en el camino de la vida.

Imaginemos, si es posible una sociedad sin dolores, y creyendo encontrar una mansión de delicias, hallaremos un pueblo de monstruos repugnantes.

El que no recibe más que impresiones gratas, se degrada física y moralmente, se envilece sin remedio.

Sin lucha, sin contrariedad, sin abnegación, sin prueba, sin sacrificio, sin dolor, en fin, no es posible moralidad ni virtud.

¿Quién cambia los generosos sentimientos con elevados afectos?

El dolor.

La amistad, que no existe sin los amargos días de prueba; el amor que se purifica orando sobre un lecho de muerte o sobre una tumba querida; el afecto maternal, tan sublime en sus temores y en sus penas; el heroísmo que bajo cualquier forma que se considere, se riega con lágrimas o con sangre; el arrepentimiento, que no existe sin las amarguras de las faltas; el perdón que ha saboreado el desconsuelo de la injusticia; todo cuanto hay en el hombre grande, puro, y santo ¿dónde tiene su origen? En el dolor.

Examinemos bien todo lo que nos interesa, nos conmueve, nos admira, nos entusiasma, y hallaremos en el fondo algún dolor, algún grande dolor, como su raíz es necesaria.

El ideal marítimo de España

Atlántica y mediterránea, la nación española debía ser esencialmente marítima, y aún cuando geográficamente lo es, no lo parece en la consideración de su presente y de su porvenir, que serían brillantes si estuviéramos cimentados en el desarrollo y preparación de una verdadera política naval.

Hay que reconocer que, desgraciadamente, en España no existe ni se cultiva semejante política, a pesar de que es la más indicada para su prosperidad y engrandecimiento.

En lo atlántico, nuestro país está por completo cruzado de brazos.

En lo mediterráneo, a merced de las otras grandes Potencias marítimas, que consideran ese mar como completamente suyo.

Esta dejadez del ideal marítimo es la mayor de las fatalidades que pueden ocurrirle a un país que, como el nuestro, todo se lo debe al mar, y cuanto puede esperar en lo sucesivo ha de venir por las vías marítimas.

Ahora se empieza a pensar algo en organización naval militar y emplazamiento de bases navales militares; pero absolutamente nada en lo que concierne a es-

tablecimiento de líneas y servicios de navegación para el pasaje y transporte marítimo, que habrán de alcanzar, en cuanto se haga la paz europea, extraordinarios desenvolvimientos.

Obsérvase escaso enlace en lo relativo a las cuestiones marítimas, entre lo naval militar y lo marítimo mercante, y así sucede que ambos factores importantísimos no marchan de acuerdo, pues así en sus desarrollos como en sus decadencias, viven completamente discordes.

¿E o ¿no se podría remediar? Indudablemente; más, para remediarlo, hace falta un elemento neutro, digámoslo así, capaz de identificarlos y organizarlos en forma de que fuese susceptible su afinidad para solucionar el gran problema marítimo que constituiría la salvación de España.

Se ha hecho algo en lo militar y en lo mercante; pero ¿cuánto qu da por hacer!

Hacen falta barcos de guerra, bases navales, presupuestos amplios para la defensa nacional.

¿Se hacen? Existe el deseo, la aspiración de satisfacer esa gran necesidad.

También hacen falta barcos de vela y mercantes para el tráfico marítimo, y transformación de los puertos comerciales para que puedan responder a las modernas exigencias de la navegación y de los transportes.

¿Qué se hace en este sentido? Nada concreto, ni siquiera idealizar. Por consiguiente, el ideal marítimo de España, está en estado de canuto.

Se habla mucho, se escribe no poco, se fantasea bastante acerca de estas importantes materias; pero nada práctico se intenta ni resuelve.

Ahora mismo se está viendo la urgente necesidad de fortalecernos en lo naval militar y de afirmarnos en lo marítimo mercante... ¿y qué desenvolvimiento se observa en una y en otra orientación? La escuadra no sale de las rías bajas gallegas; los barcos mercantes no navegan. Es la mínima expresión de la existencia marítima en un país que todo se lo debe al mar y todo tiene que esperarlo del mar.

Las organizaciones marítimas y armamentos navales, están empotradas en el papel de disposiciones legislativas que no se desarrollan, ni menos se cumplen; la protección a la producción nacional, que es su complemento, también es hipoética.

¿Para cuándo guardan sus luces, sus iniciativas, sus posturas gallardas, los hombres públicos, sobre cuyos robustos hombros gravita la enorme responsabilidad de redención de la Patria?

Los objetivos de la política marítima nacional, están de sobra definidos; pero ¿qué tenemos con eso?

Las solas definiciones de ellos no bastan; es necesario sacudir la tradicional modorra y, puesto que ya se sabe lo que hay que hacer, hacerlo; ¿de qué manera? Haciendo.

¿Cuándo? Desde ahora mismo. Nada se hace, sin embargo; todo se deja para mañana; y, tras el farrago de leyes escritas que no se cumplen; discursos brillantes que se han olvidado; campañas ardientes que se han extinguido; conferencias, libros, folletos, artículos periodísticos y programas de relumbrón, el ideal marítimo yace inerme en España, sin que nadie se preocupe, ni siquiera intente levantarlo.

Y así le luce el pelo a la gran nación española, que dió a la civilización un nuevo mundo y que fué dominadora de

grandes continentes, y hoy se ve reducida a la más mínima expresión internacional, por obstinarse en vivir completamente de espaldas al mar.

La política colonial española

Una de las mayores desdichas del desastre del '98, fué el apocamiento y la desorientación que llevó a las almas.

De los altos sueños y de los vuelos sobre todas las cumbres, pasamos al rastejar a ras de tierra.

Fué cuando se preconizó el cerrar con siete llaves el cuerpo del Cid, y limitarnos a los estrechos límites de nuestra península, para no comer otro pan que el de nuestra estepa.

Nada de aventuras ni de lirismos—se dijo—es necesario aislarse, abstraerse del mundo y no cultivar más que nuestro predio.

Receta heroica y desventurada. Es como si a un águila le recomendaran que se corte las alas y se dedique a caminar paso a paso, como las tortugas.

A partir de aquella Epoca España, la nación colonizadora por excelencia, perdió todo su instinto de expansión.

El mundo se acabó para nosotros, de repente.

Se nos impuso una clausura que, además de vedarnos los bienes terrenos, no nos podía dar el cielo por premio, como a los que se la imponen para purificación del alma.

Y, sin embargo, el papel de España en la obra civilizadora del mundo, no ha terminado ni mucho menos.

Ante nuestros ojos se abre el continente africano donde, aun tenemos un deber que cumplir.

La zona de protectorado español en Marruecos, es más bien una realidad que una esperanza.

Personas que han llegado de esa zona recientemente, se hacen lenguas del maravilloso desarrollo de su riqueza en los últimos años.

Melilla es ya una gran ciudad, que se desborda hacia el interior, incapaz de contenerse en los viejos límites.

Los lugares donde se riñeron los sangrientos combates de 1909, pertenecen hoy al perímetro urbano.

Antes, fuera de la línea de fuertes de Melilla, empezaba el territorio hostil dominado por los kabileños.

Ahora se pueden recorrer enormes extensiones, perfectamente pacificadas, con más seguridad que en muchos lugares de la Península.

La explotación de las minas continúa en auge; hay grandes zonas servidas por el ferrocarril, y Nador y Zelnán, por no citar más centros importantes, tienen granjas agrícolas y establecimientos modelos explotados y dirigidos por españoles.

No digamos nada de Tetuán, ni de la riqueza que el dominio de esa plaza y de

la fértil vega que la rodea, puede suponer.

Si de las negociaciones de la paz europea, Tánger pasase a manos españolas, como parece muy probable—en la misma Inglaterra se ha estudiado esta solución como verosímil—entonces el imperio colonial de España en el Norte africano, sería realmente considerable y esperanzador.

Hay otras regiones de Africa, en las que España tiene derechos y propiedades que conservar.

Nos referimos al Golfo de Guinea. Aquellas posesiones encierran toda clase de riquezas.

Paisanos nuestros que han estado trabajando allí, cuentan y no acaban de la exuberancia de aquel suelo; de la prodigalidad de aquellos bosques; de la importancia de aquellos puertos y de aquellas islas.

Encerrarnos en el viejo solar ante esas realidades tangibles, tiene todos los caracteres de un suicidio.

La política española, debe encuzarse directamente hacia la colonización.

Las enseñanzas de la Historia nos ponen a cubierto de repetir viejos errores.

Una política de fomento de la riqueza africana, sería una política eminentemente nacional.

Para vergüenza nuestra, son muy pocos los españoles que se dan cuenta de lo que significan aquellos dominios.

Se sabe que en el Golfo de Guinea, posee España Fernando Póo y nada más.

Hay muchos, que creen que nuestra soberanía se reduce a una isla improductiva y casi desierta.

Y se olvidan o descuidan lo que en el orden del comercio mundial puede significar su posesión, y de la extensa zona del continente negro, aun sin explotar, que pertenece también a España.

Para honor suyo, debemos citar a la Compañía Trasatlántica Española, única entidad que ha estudiado seriamente ese problema y que ha trabajado y trabaja con denuedo por extender allí nuestra influencia.

La factoría que la Trasatlántica tiene establecida allí, es la propulsora de todos los negocios y de todas las iniciativas. Ella facilita la acción de los emigrantes que arriban sin recursos, y les facilita medios de lucha y de trabajo.

Gracias a la Trasatlántica, no está todo aquel inmenso territorio completamente sin explotar.

Una política de aproximación de la Metrópoli a aquellas lejanas tierras, debe imponerse en las alturas.

Una obra de divulgación en todas las clases sociales, sería salvadora. Porque, aún España tiene un ancho campo de actividad en la Historia del mundo.

Una nación de nuestro litoral necesita colonias.

Sólo los pueblos patriarcales como Suiza, o medioevales como Servia o Monte-

negro, pueden renunciar a toda ansia de expansión.

Dilatarse es vivir. La resignación es el primer paso hacia la muerte.

X.

Tesoros ocultos

España cuenta con una existencia en cartera, de tres mil millones de toneladas de minerales de hierro que suponen un valor mínimo de treinta mil millones de pesetas; de cinco mil millones de toneladas de carbón a las que pueden asignarse un valor mínimo de treinta mil millones de pesetas; de veinte millones de toneladas de plomo y plata, con un valor de cuatro mil millones de pesetas; de doscientos millones de toneladas de cobre con un valor de cuatro mil millones de pesetas.

De dos millones de toneladas de azogue con un valor de quinientos millones de pesetas.

De diez millones de toneladas de zinc, con un valor de quinientos millones de pesetas.

De cuatro mil millones de metros cúbicos de aluviones auríferos con un valor de dos mil ochocientos millones de pesetas.

De cantidades menores de manganeso, antimonio, wolfram, estaño, etc., de grandes yacimientos de fosfatos térreos, no obstante lo cual, somos importadores de doscientas cincuenta mil toneladas anuales de superfosfatos y fosfatos.

F.

Un gran dique de carena

En el arsenal de Tarento se ha terminado recientemente un gran dique, cuyas dimensiones son:

Longitud en la coronación, 250 metros.

Máxima prolongación, 350.

Anchura de entrada, 40.

Profundidad, 12.

La anchura excepcional se adoptó para permitir la entrada de los buques de guerra, aún en caso de avería, y sostenidos lateralmente por cajones flotantes.

Los dos diques que más se aproximan al de Tarento por sus dimensiones, sobre todo en anchura, son el de Gladston Dock, en Liverpool, y el núm. 2 del puerto de Bahía Blanca, en la Argentina, pues ambos miden 34 metros.

La nueva obra en seco se construyó sobre un banco de arcilla impermeable, al abrigo de una gran atagüa fundada en una gran profundidad de agua, de diez metros.

Los macizos de mampostería son de hormigón, a la dosificación de uno de cal, dos de puzolana, de Bacoli y cuatro de piedras partidas.

Para activar el fraguado se añadía por metro cúbico 80 kilogramos de Portland.

El revestimiento interior del dique, se ha hecho con ladrillos y sillería.

La cámara de entrada está revestida de granito, con un sistema especial de aparatos estudiados por el profesor Guidi, y que produce una trabazón energética con el hormigón, para resistir eficazmente a la enorme presión del barco-puerta, de 300 toneladas por metro cuadrado.

El barco-puerta se ha establecido, se-

gún el tipo italiano habitual, con diafragma central adoptado por primera vez en 1892, para los diques de Génova, y reproducida más tarde en Palermo, Nápoles, Spezia y Bahía Blanca.

Los cálculos de resistencia se han hecho sobre la base de una presión máxima de 150 toneladas por metro lineal de longitud.

Las bombas de agotamiento, en número de tres, son centrífugas, de eje vertical, movido por unas dinamos trifásicas, y han podido, en las pruebas, vaciar 130 mil metros cúbicos en dos horas cuarenta y cinco minutos, siendo la altura media de elevación, de 6'50 metros.

El "Isaac Peral"

Acerca del buque submarino «Isaac Peral», que según parece debe llegar a España dentro de unos días, se conocen algunos datos.

Es un submarino que sumergido tiene un desplazamiento de 683 toneladas, y a flote 500.

Tiene de eslora 60 metros, cinco y medio de manga y 3,30 de calado.

En la superficie tiene una velocidad de quince millas marítimas y cuatro horas de máxima velocidad, llevando combustible para 1.750 millas náuticas.

Sumergido, tiene diez millas marinas de velocidad.

Su principal armamento lo constituyen dos tubos lanzatorpedos.

Se le calcula un radio de acción, a marcha económica, de cinco mil millas.

Hay cocina a bordo, y en ella sólo se emplea la electricidad como fuente de calorífico.

Cuando el submarino marcha por la superficie y se efectúa normalmente la aireación, sólo se lucha a bordo con los inconvenientes debidos a la falta de espacio, pero en cuanto se sumerge la nave, un ambiente de humedad que cala los huesos lo invade todo.

El aire encerrado en el «Isaac Peral» es suficiente para una tripulación de 19 hombres, en un lapso de tiempo variable entre 10 y 12 horas.

Sumergido, puede renovar su provisión, en caso de necesidad, merced a la utilización de los depósitos de aire comprimido, habiendo por tanto aire respirable para una inmersión de treinta y seis horas.

Además, se puede regenerar el aire absorbiéndole el ácido carbónico mediante una solución alcalina y proporcionándole el oxígeno descomponiendo el agua.

Para la comunicación, los submarinos americanos van provistos de una campana situada en el interior del buque y las ondas sonoras que emite son recogidas por los micrófonos de los barcos de guerra.

El submarino puede también hablar telefónicamente con el exterior por medio de una boya que lleva dos conductores.

Cuando el submarino está a flote puede servirse de la radiotelegrafía.

No se conocen detalles de la forma en que el «Isaac Peral» verifica la inmersión, pero se supone que no variará mucho de la empleada en los demás submarinos americanos.

El tipo Lake se sumerge, teniendo la quilla horizontal, en seis minutos y medio.

Nuestros submarinos disponen de dos series de tanques: uno para recoger casi todo el agua que ha de suprimir la flotabilidad, y otros para regular y terminar la inmersión y para modificar la horizontalidad del navío.

Una vez producida la inmersión, y para esto basta unos cuantos kilogramos de agua cuando se ha logrado suprimir la flotabilidad, hay que neutralizar los efectos del lastre líquido, que tiende a hacer

continuar el descenso, y para ello es preciso expulsar cierta cantidad de agua difícil de eliminar, necesitándose mucha práctica.

Todo esto se refiere al caso en que esté inmóvil.

Cuando está en marcha, se inclina la proa medio grado aproximadamente o se hace uso de los timones horizontales, al par que se da entrada al agua en los depósitos y el submarino desaparece rápidamente.

Por último, el personal enviado por España, posee a estas horas perfectísima instrucción para el uso de los submarinos.

NOTICIAS VARIAS

El Arriendo de Contribuciones se ha servido nombrar recaudador y agente ejecutivo en la zona 2.ª de Medina a don Agustín Tirón Jiménez.

Asimismo ha sido acordada la casantía en dicho cargo de D. José Leiva García, que lo desempeñaba.

La Sociedad de Obreros carpinteros de Cádiz ha elegido la siguiente Junta directiva:

Presidente, don Manuel León.
Vicepresidente, don José Gálvez.
Secretario primero, don Sebastián Torres.

Secretario segundo, don Francisco Tarray.

Tesoroero, don Manuel Aranda.
Vocales: don Eduardo Santander, don Juan Reina y don José Durán.

Durante el próximo pasado mes de Enero se han realizado por la policía los siguientes servicios:

- Por delitos, 78.
- Por faltas, 146.
- In documentados, 93.
- Reclamados, 87.
- Auxilios prestados, 53.
- Diligencias practicadas, 572.
- Comparecencias, 207.
- Quincenarios (blasfemos), 125.
- Extranjeros, 149.
- Total, 1.410.

La crisis obrera

El señor gobernador civil recibió ayer el telegrama siguiente del alcalde de Tarifa:

«Recibido telegrama de V. E., fecha 30. Agradézcole vivamente decidido interés en favor población.

Socorridos hoy, como en anteriores días, 539 obreros cabezas familia.

Ascendidas hoy las raciones de pan y comida facilitadas a 1.694.

Me permito manifestar nuevamente a V. E., que es de necesidad absoluta auxilio Gobierno.

Saludo a V. E. respetuosamente.

Notas municipales

A los Sres. Lebon y Compañía se le ordenan instalaciones del servicio público.

También se interesa de la misma Compañía sea observado el horario establecido para encendido y apagado del alumbrado público.

La excelentísima Comisión provincial pasó oficio a la Alcaldía llamando la atención del anuncio inserto en el «Boletín Oficial» del 15 de diciembre próximo pasado relacionado con el proyecto de la red telefónica en la provincia.

El alcalde de Sevilla, remite papeleta con la orden de concentración de José Rojas Fernández.

El alcalde de Sevilla pide al Ayuntamiento de Cádiz subvenga para la construcción de un monumento a San Fernando.

La Caja de Recluta de Cádiz interesa la concentración de varios individuos.

Para el lunes están citadas las Comisiones de Primera Enseñanza y Alumbrado.

El director del Museo Iconográfico pone en conocimiento de la Alcaldía que a causa de los fuertes temporales se habían roto varios cristales de la sala principal o sea de la montera de la misma, así como se habían registrado algunos desperfectos, los que ordenó su reparación inmediata para evitar mayores consecuencias.

En la próxima semana corresponde el turno de guardia nocturna al facultativo municipal D. José Luis Madero, domiciliado, Buenos Aires 5 y 7.

UNA SEÑORA

ofrece comunicar gratuitamente a todos los que sufren de: neurastenia, debilidad general, vértigos, reuma, estómago, diabetes, tisis, asma, neuralgias y enfermedades nerviosas, un remedio sencillo, verdadera maravilla curativa, de resultados sorprendentes, que una casualidad le hizo conocer.

Curada personalmente, así como numerosos enfermos, después de usar en vano todos los medicamentos preconizados, hoy, en reconocimiento eterno y como deber de conciencia, hace esta indicación, cuyo propósito, puramente humanitario, es la consecuencia de un voto.

Dirigirse únicamente por escrito, a doña Carmen D. A. García, Aribau, 24, Barcelona.

SECCION MARITIMA

Servicio de vapores entre Cádiz, Puerto Real y Carraca

De Puerto Real para Cádiz:

8 de la mañana y 1'30 de la tarde.

De Cádiz para Puerto Real:

10 de la mañana y 2 de la tarde.

De Puerto Real para Carraca:

6'30 de la mañana y 2'45 de la tarde.

De Carraca para Puerto Real:

7'15 de la mañana y 4'45 de la tarde.

Salidas de Puerto Real para Cádiz.—

8 y 11'30 de la mañana.

Servicio extraordinario para los domingos y días festivos:

Salidas de Cádiz para Puerto Real.—

de la 10 mañana y 3 de la tarde.

Todos los viajes hará escala en el Dique de la Compañía Transatlántica.

Servicio de tranvías

Línea de Cádiz a San Fernando y Carraca.—Primera salida de Apodaca a las 7 de la mañana verificándose las demás de media en media hora, hasta las diez de la noche, en que sale el último tren para Carraca y a las once para San Fernando (cocheras).

Primera salida de San Fernando para Cádiz a las 6'25 de la mañana; las demás con intervalos de media hora, hasta las 9'25 de la noche, en que sale el último de Carraca para Cádiz y a las 11'25 para cocheras.

De Apodaca para Baleario, y viceversa, salidas cada diez minutos. Última de Baleario para Apodaca, 10 noche; idem de Apodaca para Baleario 11 noche.

De Apodaca para San Severiano y viceversa, salidas de hora en hora; última de Apodaca 10 noche; última de San Severiano 9'15 noche.