

EN ORIENTE

Transformación del mundo oriental.—Los alemanes en China.—Pugna de ambiciones.—Los japoneses en Formosa.—La única nación asiática de Asia.

La maravillosa transformación mercantil, política y militar de las comarcas orientales del continente asiático no despierta en España interés proporcionado a su importancia. Y aun esto me parece mucho decir. Lo cierto es que no interesa a nadie. Cuando las consecuencias de esa transformación lleguen a nosotros, serán de oír las declamaciones de los políticos y los aspavientos y alaracas de la prensa de ignorante opinión pública.

La tarea de combatir la general indiferencia hacia esta cuestión me parece poco merecedora de este espacio. Mas no por eso, deja de ser de mi gusto el escribir, y siempre me quedará el consuelo de recordar que la cumplí a tiempo de evitar no pequeños males.

De las ciudades que recientemente han ocurrido en los mares de China, a corta distancia de nuestras islas Filipinas, la mayor ha sido la ocupación del puerto de Kiau-Chou por los alemanes, porque a nadie se oculta que tras esta adquisición territorial vendrán los que la conveniencia política aconseja a otras potencias, y que por tal camino se puede llegar brevemente a una desmembración del imperio chino, en la que cada uno de los poderosos de la tierra tomará la mayor y mejor parte que pueda. De suerte que sin contar el peligroso crecimiento de la marina japonesa, tan superior ya a la nuestra, tenemos entre otros motivos de preocupación en Oriente la aparición de nuevos y ambiciosos vecinos, para cuyo voraz apetito no ha habido nunca mejor excitante que la debilidad agena.

El golpe dado en Kiau-Chou estaba preparado con mucha anterioridad. Hace bastantes años que el Gobierno alemán, siempre vigilante y previsivo, tenía puestos los ojos en las costas de China y procuraba con no menos diligencia que acierto fomentar el comercio germanico en aquellos parajes. Hoy es éste el segundo en importancia, habiéndose sobrepujado con mucho al de los Estados Unidos y la de Francia. De las casas de comercio existentes en China, 363 son inglesas, 99 alemanas, japonesas 87, francesas 29 y americanas 10. De los 30 millones de toneladas a que llega el tráfico mercantil de los puertos del Celeste Imperio, 20 y 12 millones corresponden a la marina inglesa, 5 y 12 a la china y 2 a la alemana. La japonesa no llega a 400.000 toneladas y la francesa apenas pasa de 300.000. El comercio de Formosa hallase, apenas nacido, en manos de ingleses y de alemanes. Los vapores que en ellos entraron en 1895 eran de los primeros 355 y de los segundos 70. Seguir los chinos con 34, los noruegos con 9 y los daneses con 6. La marina mercante francesa no ha estado representada en dicha isla a aquel año.

La importancia de los intereses comerciales, creados en largo tiempo de labor constante, justificaba la presencia de una regular armada alemana en el mar de China. La necesidad de castigar el asesinato de los misioneros ha servido de pretexto para apoderarse de una posición largo tiempo deseada. Así se engrandecen las naciones.

Decía hace más de treinta años el sabio alemán barón de Risthoffen: «El día en que se abra al comercio, el puerto de Kiau-Chou y se construyan ferrocarriles, estará asegurada la prosperidad de las ricas minas de hulla de Chan-tung. El dinero que se gastase en Che-fu (puerto de la provincia abierto al comercio en 1891) se perdería sin duda alguna; pero ofrece tales ventajas para el establecimiento de factorías extranjeras al de Kiau-Chou, sobre todo si ponemos la atención en poder conseguir que los inconvenientes no tienen importancia alguna. El desarrollo material, intelectual e industrial del imperio chino, está a pique de estar en oposición directa con los intereses europeos; pero día llegará en que salga de su apatía, y en previsión de lo que entonces suceda, deben procurarse anticipadamente las potencias europeas las mayores ventajas que puedan.» No se dirá que Alemania ha desoído los consejos de Risthoffen.

La bahía de Kiau-Chou está en la costa sud-oriental de una península que, avanzando hacia el Nordeste, viene a cerrar por el Sur el golfo de Pe-chi-li, cerca de cuyas costas se encuentra la ciudad de Pekín, cabeza del coloso en descomposición. Perteneció dicha bahía a la provincia de Chang-tung, extensa, abundante en minas de carbón, en ganado y muy fértil.

Kiau-Chou fué puerto de bastante comercio hasta la primera mitad del siglo, pero luego le fue negado en parte las arenas. La apertura de Che-fu a los mercaderes extranjeros le acabó de arruinar. Los alemanes le han declarado puerto franco. La muralla que rodea la población, vestigio de su antigua grandeza, tiene nueve metros de altura y se conserva bastante bien. Otra muralla defiende los arrabales.

Kiau-Chou dista menos del Norte de Luzón que Singapur de Manila. Encuéntrase, además, en el nuevo camino por donde comunicará Europa con la Malasia desde 1902, es decir, desde que el ferrocarril transiberiano, que para esa fecha estará terminado (sólo faltan cinco años) permita ir de Madrid a Manila en 18 días, de los cuales nada más que cinco de navegación.

En ese mismo camino procurarán apostarse otras naciones. De la Gran Bretaña se dice que tiene el propósito de apoderarse de las islas Chusan, ó de los Pescadores, archipiélago situado en el canal de Formosa, en una excelente posición comercial y estratégica. Dista de Manila una singladura de un buen vapor moderno.

No mucho más lejos se halla la extensa y poblada isla de Hainan, codiciada por los franceses, a los que su posesión daría gran poder en aquellos parajes. El japonés no se descuida en Formosa. El Parlamento de Tokio ha votado hace poco una subvención a la Compañía japonesa de los ferrocarriles de la isla. Esta Compañía se obliga a construir, en cinco años, tres líneas férreas, que son la de Kelang a Tai-chu, la de Tai-chu a Tai-yi, y la de Tai-yi a Tai-ko. Al propio tiempo, y por orden terminante del Gobierno japonés, se canalizan las aguas, se construyen alcantarillas en todas las poblaciones importantes y se fortifican los puertos de Tamsui, Kelung y Takao.

Entre tanto las Filipinas duermen el sueño de la inocencia. Quién piensa allí en ferrocarriles, en alcantarillas, en faros, puertos, fortificaciones, etc., etc.? Quién piensa siquiera en gobernar y administrar? Dormidos nosotros, despiertos, ambiciosos y atrevidos los demás, pueden asegurarse que el día menos pensado hemos de despertar con el enemigo en casa, sin saber por dónde entrar, sin medios de echarlo y sin que haya quien nos ayude, porque hasta la soledad y el aislamiento en que vivimos nos hace semejantes a China. Si ésta, aleccionada por la desgracia, se decide a vestirse a la europea, trabajando y acer-

cibándose para la lucha en todos los terrenos, de lo que empieza a dar algunas señales, dentro de poco será España la única nación asiática que habrá en Asia.

G. REPARAZ.

EL BAILE DEL REAL

A las cuatro de la madrugada estaba en todo su apogeo, ofreciendo el amplio salón del teatro Real un espectáculo de gran belleza.

La música, la danza, la pintura, todo cuanto es y vale tenía en el humanitario baile muy numerosa representación.

Diríamos, para terminar, que se lucieron muy hermosos disfraces, y que el baile dará cantidades de consideración para los perjudicados por las inundaciones de Valencia.

Regalo de la Reina Regente, 1.271.—Idem de la Infanta doña Isabel, 305.—Presidente del Consejo, 951.—Ministro de Fomento, 384.—Ministro de Gracia y Justicia, 1.233.—Idem de Hacienda, 1.289.—Idem de Instrucción, 838.—Sr. Sorolla, 73.

Marqués de San Juan, 838.—Sr. Sorolla, 73.—Sr. D. Juan Antonio Benlliure, 62.—Emilio Izuel, 301.—D. Cecilio Plá, 999.—Un cuadro, 1.065.—Sr. Beltrán, 1.064.—Pareja de cuadros, 99.—Sr. Paradas, 33.—Idem, 36.—Sr. Balaguer, 34.—Sr. Sanja, 45.—Sr. Ortega Gironés, 451.—Sr. Conde de Benavente, 41.—Sr. Benavente, 47.—Sr. Castillo, 61.—Sr. Danvila, 583.—Idem, 1.089.—Condesa de Villaguzo, 737.—Pareja de bronce, 350.—Sr. González de la Fuente, 1.036.—Sr. Meléndez, 602.—Sr. Viro, 545.—Sr. Ovilo, 450.—Sr. Jimeno, 351.—Un libro, 739.—Sr. Mompó, 604.—Sr. Navarro Reverter, 611.—Sr. Amorós, 607.

Sr. Rivas, 30.—Escritorio, 621.—Sr. García Vela, 30.—Sr. Isla, 1.127.—Sr. Goyra, 213.—Sr. Rivas, 30.—Sr. Roldán, 621.—Sr. Torromé, 244.—Señora marquesa de la Laguna, 37.—Sr. Millas, 1.291.—Sr. Poblet, 1.123.—Señor marqués de Cabriñana, 1.153.—Sr. Alonso Soriano, 280.—Sr. Cervera, 605.—Señor marqués de Linares, 203.—Idem de Puerto Seguro, 617.—Sr. Paragil, 342.—Barón del Castillo de Guir, 622.—Sr. María, 710.—Sr. Capdepón, 556.—Sr. Fernández de la Hoz, 240.—Sr. Chapí, 857.—Sr. González Pintado, 1.100.—Sr. Feixá, 700.—Sr. Muñoz Degraín, 553.—Señor Puig, 1.600.—Sr. Sanchis, 1.451.—Sr. Carai, 204.—Sr. Marco, 798.—Sr. Alcaraz, 236.—Pluma de oro, 43.—Señor A. Fernández, 22.—Sr. Page, 1.390.—Sr. Conde de Benavente, 41.—Sr. Benavente, 47.—Sr. Martínez Cubells, 1.276.—Sr. Moré, 1.373.—Sr. Llovet, 338.—Idem, 170.—Sr. Navarro Reverter, 611.—Sr. Brouce, 1.314.—Sr. Salvador, 272.—Señor marquesa Esquilache, 1.058.—Sr. Benedito, 522.—Sr. Carrascosa, 775.—Sr. Cervera, 1.324.—Idem, 1.022.—Sr. Llorens, 1.364.—Plata antigua, 1.215.—Sr. Cuervo, 1.054.—Señora duquesa de Fernán Núñez, 346.

Sr. Sagvina, 401.—Idem, 1.356.—Idem, 40.—Idem, 527.—Idem, 122.—Pandereta, 11.—Pareja de bronce, 569.—Sr. Aguilera, 286.—Señor ministro de Marina, 962.—Maestros, 1.058.—Martín, 568.—Sr. Domínguez, 287.—Sr. Pinau, 1.520.—Señor Dalmat, 1.376.—Sr. Cervera, 2.552.

La importancia de los intereses comerciales, creados en largo tiempo de labor constante, justificaba la presencia de una regular armada alemana en el mar de China. La necesidad de castigar el asesinato de los misioneros ha servido de pretexto para apoderarse de una posición largo tiempo deseada. Así se engrandecen las naciones.

Decía hace más de treinta años el sabio alemán barón de Risthoffen: «El día en que se abra al comercio, el puerto de Kiau-Chou y se construyan ferrocarriles, estará asegurada la prosperidad de las ricas minas de hulla de Chan-tung. El dinero que se gastase en Che-fu (puerto de la provincia abierto al comercio en 1891) se perdería sin duda alguna; pero ofrece tales ventajas para el establecimiento de factorías extranjeras al de Kiau-Chou, sobre todo si ponemos la atención en poder conseguir que los inconvenientes no tienen importancia alguna. El desarrollo material, intelectual e industrial del imperio chino, está a pique de estar en oposición directa con los intereses europeos; pero día llegará en que salga de su apatía, y en previsión de lo que entonces suceda, deben procurarse anticipadamente las potencias europeas las mayores ventajas que puedan.» No se dirá que Alemania ha desoído los consejos de Risthoffen.

La bahía de Kiau-Chou está en la costa sud-oriental de una península que, avanzando hacia el Nordeste, viene a cerrar por el Sur el golfo de Pe-chi-li, cerca de cuyas costas se encuentra la ciudad de Pekín, cabeza del coloso en descomposición. Perteneció dicha bahía a la provincia de Chang-tung, extensa, abundante en minas de carbón, en ganado y muy fértil.

Kiau-Chou fué puerto de bastante comercio hasta la primera mitad del siglo, pero luego le fue negado en parte las arenas. La apertura de Che-fu a los mercaderes extranjeros le acabó de arruinar. Los alemanes le han declarado puerto franco. La muralla que rodea la población, vestigio de su antigua grandeza, tiene nueve metros de altura y se conserva bastante bien. Otra muralla defiende los arrabales.

Kiau-Chou dista menos del Norte de Luzón que Singapur de Manila. Encuéntrase, además, en el nuevo camino por donde comunicará Europa con la Malasia desde 1902, es decir, desde que el ferrocarril transiberiano, que para esa fecha estará terminado (sólo faltan cinco años) permita ir de Madrid a Manila en 18 días, de los cuales nada más que cinco de navegación.

En ese mismo camino procurarán apostarse otras naciones. De la Gran Bretaña se dice que tiene el propósito de apoderarse de las islas Chusan, ó de los Pescadores, archipiélago situado en el canal de Formosa, en una excelente posición comercial y estratégica. Dista de Manila una singladura de un buen vapor moderno.

No mucho más lejos se halla la extensa y poblada isla de Hainan, codiciada por los franceses, a los que su posesión daría gran poder en aquellos parajes. El japonés no se descuida en Formosa. El Parlamento de Tokio ha votado hace poco una subvención a la Compañía japonesa de los ferrocarriles de la isla. Esta Compañía se obliga a construir, en cinco años, tres líneas férreas, que son la de Kelang a Tai-chu, la de Tai-chu a Tai-yi, y la de Tai-yi a Tai-ko. Al propio tiempo, y por orden terminante del Gobierno japonés, se canalizan las aguas, se construyen alcantarillas en todas las poblaciones importantes y se fortifican los puertos de Tamsui, Kelung y Takao.

Entre tanto las Filipinas duermen el sueño de la inocencia. Quién piensa allí en ferrocarriles, en alcantarillas, en faros, puertos, fortificaciones, etc., etc.? Quién piensa siquiera en gobernar y administrar? Dormidos nosotros, despiertos, ambiciosos y atrevidos los demás, pueden asegurarse que el día menos pensado hemos de despertar con el enemigo en casa, sin saber por dónde entrar, sin medios de echarlo y sin que haya quien nos ayude, porque hasta la soledad y el aislamiento en que vivimos nos hace semejantes a China. Si ésta, aleccionada por la desgracia, se decide a vestirse a la europea, trabajando y acer-

cibándose para la lucha en todos los terrenos, de lo que empieza a dar algunas señales, dentro de poco será España la única nación asiática que habrá en Asia.

La importancia de los intereses comerciales, creados en largo tiempo de labor constante, justificaba la presencia de una regular armada alemana en el mar de China. La necesidad de castigar el asesinato de los misioneros ha servido de pretexto para apoderarse de una posición largo tiempo deseada. Así se engrandecen las naciones.

Decía hace más de treinta años el sabio alemán barón de Risthoffen: «El día en que se abra al comercio, el puerto de Kiau-Chou y se construyan ferrocarriles, estará asegurada la prosperidad de las ricas minas de hulla de Chan-tung. El dinero que se gastase en Che-fu (puerto de la provincia abierto al comercio en 1891) se perdería sin duda alguna; pero ofrece tales ventajas para el establecimiento de factorías extranjeras al de Kiau-Chou, sobre todo si ponemos la atención en poder conseguir que los inconvenientes no tienen importancia alguna. El desarrollo material, intelectual e industrial del imperio chino, está a pique de estar en oposición directa con los intereses europeos; pero día llegará en que salga de su apatía, y en previsión de lo que entonces suceda, deben procurarse anticipadamente las potencias europeas las mayores ventajas que puedan.» No se dirá que Alemania ha desoído los consejos de Risthoffen.

La bahía de Kiau-Chou está en la costa sud-oriental de una península que, avanzando hacia el Nordeste, viene a cerrar por el Sur el golfo de Pe-chi-li, cerca de cuyas costas se encuentra la ciudad de Pekín, cabeza del coloso en descomposición. Perteneció dicha bahía a la provincia de Chang-tung, extensa, abundante en minas de carbón, en ganado y muy fértil.

Kiau-Chou fué puerto de bastante comercio hasta la primera mitad del siglo, pero luego le fue negado en parte las arenas. La apertura de Che-fu a los mercaderes extranjeros le acabó de arruinar. Los alemanes le han declarado puerto franco. La muralla que rodea la población, vestigio de su antigua grandeza, tiene nueve metros de altura y se conserva bastante bien. Otra muralla defiende los arrabales.

Kiau-Chou dista menos del Norte de Luzón que Singapur de Manila. Encuéntrase, además, en el nuevo camino por donde comunicará Europa con la Malasia desde 1902, es decir, desde que el ferrocarril transiberiano, que para esa fecha estará terminado (sólo faltan cinco años) permita ir de Madrid a Manila en 18 días, de los cuales nada más que cinco de navegación.

En ese mismo camino procurarán apostarse otras naciones. De la Gran Bretaña se dice que tiene el propósito de apoderarse de las islas Chusan, ó de los Pescadores, archipiélago situado en el canal de Formosa, en una excelente posición comercial y estratégica. Dista de Manila una singladura de un buen vapor moderno.

No mucho más lejos se halla la extensa y poblada isla de Hainan, codiciada por los franceses, a los que su posesión daría gran poder en aquellos parajes. El japonés no se descuida en Formosa. El Parlamento de Tokio ha votado hace poco una subvención a la Compañía japonesa de los ferrocarriles de la isla. Esta Compañía se obliga a construir, en cinco años, tres líneas férreas, que son la de Kelang a Tai-chu, la de Tai-chu a Tai-yi, y la de Tai-yi a Tai-ko. Al propio tiempo, y por orden terminante del Gobierno japonés, se canalizan las aguas, se construyen alcantarillas en todas las poblaciones importantes y se fortifican los puertos de Tamsui, Kelung y Takao.

Entre tanto las Filipinas duermen el sueño de la inocencia. Quién piensa allí en ferrocarriles, en alcantarillas, en faros, puertos, fortificaciones, etc., etc.? Quién piensa siquiera en gobernar y administrar? Dormidos nosotros, despiertos, ambiciosos y atrevidos los demás, pueden asegurarse que el día menos pensado hemos de despertar con el enemigo en casa, sin saber por dónde entrar, sin medios de echarlo y sin que haya quien nos ayude, porque hasta la soledad y el aislamiento en que vivimos nos hace semejantes a China. Si ésta, aleccionada por la desgracia, se decide a vestirse a la europea, trabajando y acer-

cibándose para la lucha en todos los terrenos, de lo que empieza a dar algunas señales, dentro de poco será España la única nación asiática que habrá en Asia.

La importancia de los intereses comerciales, creados en largo tiempo de labor constante, justificaba la presencia de una regular armada alemana en el mar de China. La necesidad de castigar el asesinato de los misioneros ha servido de pretexto para apoderarse de una posición largo tiempo deseada. Así se engrandecen las naciones.

Decía hace más de treinta años el sabio alemán barón de Risthoffen: «El día en que se abra al comercio, el puerto de Kiau-Chou y se construyan ferrocarriles, estará asegurada la prosperidad de las ricas minas de hulla de Chan-tung. El dinero que se gastase en Che-fu (puerto de la provincia abierto al comercio en 1891) se perdería sin duda alguna; pero ofrece tales ventajas para el establecimiento de factorías extranjeras al de Kiau-Chou, sobre todo si ponemos la atención en poder conseguir que los inconvenientes no tienen importancia alguna. El desarrollo material, intelectual e industrial del imperio chino, está a pique de estar en oposición directa con los intereses europeos; pero día llegará en que salga de su apatía, y en previsión de lo que entonces suceda, deben procurarse anticipadamente las potencias europeas las mayores ventajas que puedan.» No se dirá que Alemania ha desoído los consejos de Risthoffen.

La bahía de Kiau-Chou está en la costa sud-oriental de una península que, avanzando hacia el Nordeste, viene a cerrar por el Sur el golfo de Pe-chi-li, cerca de cuyas costas se encuentra la ciudad de Pekín, cabeza del coloso en descomposición. Perteneció dicha bahía a la provincia de Chang-tung, extensa, abundante en minas de carbón, en ganado y muy fértil.

Kiau-Chou fué puerto de bastante comercio hasta la primera mitad del siglo, pero luego le fue negado en parte las arenas. La apertura de Che-fu a los mercaderes extranjeros le acabó de arruinar. Los alemanes le han declarado puerto franco. La muralla que rodea la población, vestigio de su antigua grandeza, tiene nueve metros de altura y se conserva bastante bien. Otra muralla defiende los arrabales.

Kiau-Chou dista menos del Norte de Luzón que Singapur de Manila. Encuéntrase, además, en el nuevo camino por donde comunicará Europa con la Malasia desde 1902, es decir, desde que el ferrocarril transiberiano, que para esa fecha estará terminado (sólo faltan cinco años) permita ir de Madrid a Manila en 18 días, de los cuales nada más que cinco de navegación.

En ese mismo camino procurarán apostarse otras naciones. De la Gran Bretaña se dice que tiene el propósito de apoderarse de las islas Chusan, ó de los Pescadores, archipiélago situado en el canal de Formosa, en una excelente posición comercial y estratégica. Dista de Manila una singladura de un buen vapor moderno.

No mucho más lejos se halla la extensa y poblada isla de Hainan, codiciada por los franceses, a los que su posesión daría gran poder en aquellos parajes. El japonés no se descuida en Formosa. El Parlamento de Tokio ha votado hace poco una subvención a la Compañía japonesa de los ferrocarriles de la isla. Esta Compañía se obliga a construir, en cinco años, tres líneas férreas, que son la de Kelang a Tai-chu, la de Tai-chu a Tai-yi, y la de Tai-yi a Tai-ko. Al propio tiempo, y por orden terminante del Gobierno japonés, se canalizan las aguas, se construyen alcantarillas en todas las poblaciones importantes y se fortifican los puertos de Tamsui, Kelung y Takao.

Entre tanto las Filipinas duermen el sueño de la inocencia. Quién piensa allí en ferrocarriles, en alcantarillas, en faros, puertos, fortificaciones, etc., etc.? Quién piensa siquiera en gobernar y administrar? Dormidos nosotros, despiertos, ambiciosos y atrevidos los demás, pueden asegurarse que el día menos pensado hemos de despertar con el enemigo en casa, sin saber por dónde entrar, sin medios de echarlo y sin que haya quien nos ayude, porque hasta la soledad y el aislamiento en que vivimos nos hace semejantes a China. Si ésta, aleccionada por la desgracia, se decide a vestirse a la europea, trabajando y acer-

cibándose para la lucha en todos los terrenos, de lo que empieza a dar algunas señales, dentro de poco será España la única nación asiática que habrá en Asia.

La importancia de los intereses comerciales, creados en largo tiempo de labor constante, justificaba la presencia de una regular armada alemana en el mar de China. La necesidad de castigar el asesinato de los misioneros ha servido de pretexto para apoderarse de una posición largo tiempo deseada. Así se engrandecen las naciones.

Decía hace más de treinta años el sabio alemán barón de Risthoffen: «El día en que se abra al comercio, el puerto de Kiau-Chou y se construyan ferrocarriles, estará asegurada la prosperidad de las ricas minas de hulla de Chan-tung. El dinero que se gastase en Che-fu (puerto de la provincia abierto al comercio en 1891) se perdería sin duda alguna; pero ofrece tales ventajas para el establecimiento de factorías extranjeras al de Kiau-Chou, sobre todo si ponemos la atención en poder conseguir que los inconvenientes no tienen importancia alguna. El desarrollo material, intelectual e industrial del imperio chino, está a pique de estar en oposición directa con los intereses europeos; pero día llegará en que salga de su apatía, y en previsión de lo que entonces suceda, deben procurarse anticipadamente las potencias europeas las mayores ventajas que puedan.» No se dirá que Alemania ha desoído los consejos de Risthoffen.

La bahía de Kiau-Chou está en la costa sud-oriental de una península que, avanzando hacia el Nordeste, viene a cerrar por el Sur el golfo de Pe-chi-li, cerca de cuyas costas se encuentra la ciudad de Pekín, cabeza del coloso en descomposición. Perteneció dicha bahía a la provincia de Chang-tung, extensa, abundante en minas de carbón, en ganado y muy fértil.

Kiau-Chou fué puerto de bastante comercio hasta la primera mitad del siglo, pero luego le fue negado en parte las arenas. La apertura de Che-fu a los mercaderes extranjeros le acabó de arruinar. Los alemanes le han declarado puerto franco. La muralla que rodea la población, vestigio de su antigua grandeza, tiene nueve metros de altura y se conserva bastante bien. Otra muralla defiende los arrabales.

Kiau-Chou dista menos del Norte de Luzón que Singapur de Manila. Encuéntrase, además, en el nuevo camino por donde comunicará Europa con la Malasia desde 1902, es decir, desde que el ferrocarril transiberiano, que para esa fecha estará terminado (sólo faltan cinco años) permita ir de Madrid a Manila en 18 días, de los cuales nada más que cinco de navegación.

En ese mismo camino procurarán apostarse otras naciones. De la Gran Bretaña se dice que tiene el propósito de apoderarse de las islas Chusan, ó de los Pescadores, archipiélago situado en el canal de Formosa, en una excelente posición comercial y estratégica. Dista de Manila una singladura de un buen vapor moderno.

No mucho más lejos se halla la extensa y poblada isla de Hainan, codiciada por los franceses, a los que su posesión daría gran poder en aquellos parajes. El japonés no se descuida en Formosa. El Parlamento de Tokio ha votado hace poco una subvención a la Compañía japonesa de los ferrocarriles de la isla. Esta Compañía se obliga a construir, en cinco años, tres líneas férreas, que son la de Kelang a Tai-chu, la de Tai-chu a Tai-yi, y la de Tai-yi a Tai-ko. Al propio tiempo, y por orden terminante del Gobierno japonés, se canalizan las aguas, se construyen alcantarillas en todas las poblaciones importantes y se fortifican los puertos de Tamsui, Kelung y Takao.

Entre tanto las Filipinas duermen el sueño de la inocencia. Quién piensa allí en ferrocarriles, en alcantarillas, en faros, puertos, fortificaciones, etc., etc.? Quién piensa siquiera en gobernar y administrar? Dormidos nosotros, despiertos, ambiciosos y atrevidos los demás, pueden asegurarse que el día menos pensado hemos de despertar con el enemigo en casa, sin saber por dónde entrar, sin medios de echarlo y sin que haya quien nos ayude, porque hasta la soledad y el aislamiento en que vivimos nos hace semejantes a China. Si ésta, aleccionada por la desgracia, se decide a vestirse a la europea, trabajando y acer-

cibándose para la lucha en todos los terrenos, de lo que empieza a dar algunas señales, dentro de poco será España la única nación asiática que habrá en Asia.

La importancia de los intereses comerciales, creados en largo tiempo de labor constante, justificaba la presencia de una regular armada alemana en el mar de China. La necesidad de castigar el asesinato de los misioneros ha servido de pretexto para apoderarse de una posición largo tiempo deseada. Así se engrandecen las naciones.

Decía hace más de treinta años el sabio alemán barón de Risthoffen: «El día en que se abra al comercio, el puerto de Kiau-Chou y se construyan ferrocarriles, estará asegurada la prosperidad de las ricas minas de hulla de Chan-tung. El dinero que se gastase en Che-fu (puerto de la provincia abierto al comercio en 1891) se perdería sin duda alguna; pero ofrece tales ventajas para el establecimiento de factorías extranjeras al de Kiau-Chou, sobre todo si ponemos la atención en poder conseguir que los inconvenientes no tienen importancia alguna. El desarrollo material, intelectual e industrial del imperio chino, está a pique de estar en oposición directa con los intereses europeos; pero día llegará en que salga de su apatía, y en previsión de lo que entonces suceda, deben procurarse anticipadamente las potencias europeas las mayores ventajas que puedan.» No se dirá que Alemania ha desoído los consejos de Risthoffen.

La bahía de Kiau-Chou está en la costa sud-oriental de una península que, avanzando hacia el Nordeste, viene a cerrar por el Sur el golfo de Pe-chi-li, cerca de cuyas costas se encuentra la ciudad de Pekín, cabeza del coloso en descomposición. Perteneció dicha bahía a la provincia de Chang-tung, extensa, abundante en minas de carbón, en ganado y muy fértil.

Kiau-Chou fué puerto de bastante comercio hasta la primera mitad del siglo, pero luego le fue negado en parte las arenas. La apertura de Che-fu a los mercaderes extranjeros le acabó de arruinar. Los alemanes le han declarado puerto franco. La muralla que rodea la población, vestigio de su antigua grandeza, tiene nueve metros de altura y se conserva bastante bien. Otra muralla defiende los arrabales.

Kiau-Chou dista menos del Norte de Luzón que Singapur de Manila. Encuéntrase, además, en el nuevo camino por donde comunicará Europa con la Malasia desde 1902, es decir, desde que el ferrocarril transiberiano, que para esa fecha estará terminado (sólo faltan cinco años) permita ir de Madrid a Manila en 18 días, de los cuales nada más que cinco de navegación.

En ese mismo camino procurarán apostarse otras naciones. De la Gran Bretaña se dice que tiene el propósito de apoderarse de las islas Chusan, ó de los Pescadores, archipiélago situado en el canal de Formosa, en una excelente posición comercial y estratégica. Dista de Manila una singladura de un buen vapor moderno.

No mucho más lejos se halla la extensa y poblada isla de Hainan, codiciada por los franceses, a los que su posesión daría gran poder en aquellos parajes. El japonés no se descuida en Formosa. El Parlamento de Tokio ha votado hace poco una subvención a la Compañía japonesa de los ferrocarriles de la isla. Esta Compañía se obliga a construir, en cinco años, tres líneas férreas, que son la de Kelang a Tai-chu, la de Tai-chu a Tai-yi, y la de Tai-yi a Tai-ko. Al propio tiempo, y por orden terminante del Gobierno japonés, se canalizan las aguas, se construyen alcantarillas en todas las poblaciones importantes y se fortifican los puertos de Tamsui, Kelung y Takao.

Entre tanto las Filipinas duermen el sueño de la inocencia. Quién piensa allí en ferrocarriles, en alcantarillas, en faros, puertos, fortificaciones, etc., etc.? Quién piensa siquiera en gobernar y administrar? Dormidos nosotros, despiertos, ambiciosos y atrevidos los demás, pueden asegurarse que el día menos pensado hemos de despertar con el enemigo en casa, sin saber por dónde entrar, sin medios de echarlo y sin que haya quien nos ayude, porque hasta la soledad y el aislamiento en que vivimos nos hace semejantes a China. Si ésta, aleccionada por la desgracia, se decide a vestirse a la europea, trabajando y acer-

cibándose para la lucha en todos los terrenos, de lo que empieza a dar algunas señales, dentro de poco será España la única nación asiática que habrá en Asia.

La importancia de los intereses comerciales, creados en largo tiempo de labor constante, justificaba la presencia de una regular armada alemana en el mar de China. La necesidad de castigar el asesinato de los misioneros ha servido de pretexto para apoderarse de una posición largo tiempo deseada. Así se engrandecen las naciones.

Decía hace más de treinta años el sabio alemán barón de Risthoffen: «El día en que se abra al comercio, el puerto de Kiau-Chou y se construyan ferrocarriles, estará asegurada la prosperidad de las ricas minas de hulla de Chan-tung. El dinero que se gastase en Che-fu (puerto de la provincia abierto al comercio en 1891) se perdería sin duda alguna; pero ofrece tales ventajas para el establecimiento de factorías extranjeras al de Kiau-Chou, sobre todo si ponemos la atención en poder conseguir que los inconvenientes no tienen importancia alguna. El desarrollo material, intelectual e industrial del imperio chino, está a pique de estar en oposición directa con los intereses europeos; pero día llegará en que salga de su apatía, y en previsión de lo que entonces suceda, deben procurarse anticipadamente las potencias europeas las mayores ventajas que puedan.» No se dirá que Alemania ha desoído los consejos de Risthoffen.

La bahía de Kiau-Chou está en la costa sud-oriental de una península que, avanzando hacia el Nordeste, viene a cerrar por el Sur el golfo de Pe-chi-li, cerca de cuyas costas se encuentra la ciudad de Pekín, cabeza del coloso en descomposición. Perteneció dicha bahía a la provincia de Chang-tung, extensa, abundante en minas de carbón, en ganado y muy fértil.

Kiau-Chou fué puerto de bastante comercio hasta la primera mitad del siglo, pero luego le fue negado en parte las arenas. La apertura de Che-fu a los mercaderes extranjeros le acabó de arruinar. Los alemanes le han declarado puerto franco. La muralla que rodea la población, vestigio de su antigua grandeza, tiene nueve metros de altura y se conserva bastante bien. Otra muralla defiende los arrabales.

Kiau-Chou dista menos del Norte de Luzón que Singapur de Manila. Encuéntrase, además, en el nuevo camino por donde comunicará Europa con la Malasia desde 1902, es decir, desde que el ferrocarril transiberiano, que para esa fecha estará terminado (sólo faltan cinco años) permita ir de Madrid a Manila en 18 días, de los cuales nada más que cinco de navegación.

Srs. Fernández Villaverde, Cos-Gayón, Abreu, Alonso de Beraza, marqués de Mochales, Maestre, Martínez (D. Wenceslao), Angolotti, duque de la Victoria, Prieto y Cárles, Ruiz de Velasco, Stiges, marqués de la Viesca, Vincenti (D. E.), Paig, Botella, Alzola, Cornet, Muntadas, Ibarra, Sala, Ser, marqués de Santo Domingo, Rodríguez San Pedro, de Torres, Donazar, y los señores (D. V.), Alíxandre, Urdía, Rodríguez Beraza, Fernández Alledreda, Fernández Latorre, marqués de Urquijo, marqués de Bertermati, Martínez Pacheco, Bosch y Alsina y Massaguer.

Nombreando secretario de la Junta al señor Castedo.

Idem interventor de Hacienda de la provincia de Murcia por fallecimiento del que la desempeñaba, a D. Serafin Cerverella.

EL VAPOR MIGUEL JOVER

(POR TELEGRAMA)

(DE NUESTRO CORRESPONSAL)

Alcánte 31.

En el cuartel de San Francisco se sirvió esta tarde a los soldados una comida, compuesta de cocido, pescado, jamón y vinos.

Después el conde de D. Manuel Serrano los obsequió con dulces y pastas, y los dueños del café del Comercio obsequiaron a los soldados.

La Diputación repartió cinco pesetas a los soldados y ocho a los sargentos, y además dos cajetillas de 40 céntimos a cada individuo.

De lo recaudado en la suscripción abierta por el Ayuntamiento se repartió 25 pesetas a los soldados y 30 a los sargentos, dándoles también dos puros y una cajetilla a cada uno.

Durante la comida tocó la banda del regimiento, reinando en el acto mucha animación y alegría.

De sus alcañices se ha entregado a los soldados, 110 pesetas; a los cabos

Superficie y fondo.

Pocas veces la luz y la sombra, los temores y las esperanzas han reinado tan ruda batalla en los espíritus que se preocupan de los graves problemas que pesan sobre la patria, como en los momentos actuales.

Mirando a la superficie hay mucha luz; la naturaleza nos adelanta la primavera, regalándonos con días de cielo hermoso y sol espléndido, y las auras perfumadas con los aromas de las primeras violetas parecen que quieren borrar preocupaciones al oír nuestra frente. —No hay que temer! Nos dice en estos hermosos días el espíritu del optimismo. Ya se ha cantado solemne *Te Deum* por la paz de Filipinas, y pronto volverá de aquellas lejanas tierras españolas, cargado de laureles, el caudillo que las ha pacificado. De Cuba llegan buenas nuevas, y las cartas del general Blanco vienen llenas de las más consoladoras esperanzas.

Uno de nuestros mejores buques, el que lleva el nombre de la noble comarca española que guarda más hierro en las entrañas de su tierra y que ha dado tantas pruebas de amor al trabajo y a la libertad, navega con rumbo a los Estados Unidos para desplegar frente a los orgullosos puertos yankees la gloriosa bandera española.

El primer mes del año 1898 no ha sido estéril para la política, continúa diciendo el optimismo, pues ha organizado importantes fuerzas conservadoras y ha preparado a los pueblos para la lucha ya próxima en los comicios. No hay, pues, que desmayar. *Sursun corda* como ha cantado hace pocos días desde el despacho de la Dirección del Banco Hipotecario el autor insignie de los *Gritos del combate*.

Y Enero ha terminado en Madrid entre las alegrías de un baile de máscaras del que la ciudad se ha aprovechado para llevar socorros a la hermosa región valenciana, afligida por la desgracia.

Todo es luz mirando a la superficie. Pero profundizando un poco, ¿cuánta sombra!

La paz material en Filipinas, ¿es la paz en los espíritus? ¿Están ya estudiadas las reformas que han de hacer que no vuelva a levantar la cabeza la horrible insurrección? ¿Por qué no se ha publicado ya el decreto de disolución de los actuales Cortes? ¿Por qué se tarda tanto en reunir las nuevas, que tienen que entender en tan graves y tan importantísimas cuestiones?

Romero Robledo prepara su viaje a Valencia, y de las orillas del Turia vendrá la contestación oficial a los recientes discursos del Retiro y se demostrará que las fuerzas conservadoras no se han unido para poner a disposición del poder moderador un partido fuerte y robusto, sino que están, derecha e izquierda, separadas por el odio que no podrá menos de establecer en cuanto se encuentren frente a frente en la arena del Parlamento.

Y si las sombras envuelven los asuntos de la Península, cuando se piensa con imparcialidad en ellos, ¿qué ha de suceder cuando se mira hacia Cuba? No es nada grato el papel del que destruye ilusiones; tiene, en apariencia, poco de compasivo el que despierta al que duerme en un lecho de rosas, acariciando los más hermosos sueños, para hacerle ver la triste realidad; pero no es horrible prever el peligro y no señalarle, y por eso, aún haciendo un gran esfuerzo y arrojando enojos que nos han de ser muy sensibles, hemos de ser notoriamente discordantes en el grato concierto de optimismos que observamos en torno nuestro.

Es de niños cerrar los ojos a lo que asusta, creyendo que porque no se le ve desaparece; es propio de hombres mirar frente a frente al peligro para encontrar el medio de vencerle. Quizá lo que más debe apenarnos en la situación difícilísima en que se halla la patria en los presentes momentos (situación más grave que las que ha atravesado en todo lo que va de siglo), es la confianza en que vemos adormecidos a todos los que deberían estar despiertos y alerta para procurar el remedio.

El optimismo es simpático, consolador, alegre; bien lo sabemos, y mucho daríamos por participar del que anima en estos momentos a la mayoría de la gente política, ocupada en los preparativos de las futuras Cortes, pero hay algo que nos impulsa a ver lo que la inoportuna deidad que despertó al incauto muchacho dormido a pierna suelta a la orilla de un pozo, y es la convicción que tenemos de que el despertar de estos placidos sueños va a ser harto penoso.

Las elecciones para senadores y diputados que anoche pedía con urgencia periódico tan ministerial como *El Correo*, y que esta mañana demanda con no menos premura periódico tan independiente como *El Imparcial*, deben celebrarse lo más pronto posible, puesto que es un hecho de todos conocido que con las actuales Cortes no puede gobernarse. Los períodos de lucha electoral que son siempre peligrosos, lo son mucho más en circunstancias como la presente, y aunque esto no aconsejase la brevedad, lo pediría la necesidad imperiosa de que el Parlamento esté reunido para las contingencias de un porvenir no lejano.

Para prolongar la publicación del decreto de disolución es ya pequeña disculpa la de que deben estar bien terminadas las operaciones del censo en Cuba y Puerto Rico, porque aunque se las conceda algunos meses más no han de estar más perfeccionadas que ahora, y urge que la nación pueda tener abiertas las Cámaras en el término más breve posible. De esta opinión creemos que participará. Lo mismo los ministeriales, de que era voz anoche *El*

Correo, que los demás interesados en la política, cuyas opiniones refleja *El Imparcial* de esta mañana.

Las reformas de Filipinas, que, según *El Tiempo*, no desprovisto de razón, son hoy de lo más urgente para nosotros, se trataron ayer en Consejo de ministros al examinar el plan de reorganización militar del Archipiélago trazado por el general Primo de Rivera, y se han de tratar más extensamente cuando el señor ministro de Ultramar, para cuya laboriosidad sólo pueden tener elogios las gentes imparciales, dé la última mano a proyectos de reformas administrativas que tiene ya muy adelantados. Pero para todo esto sería mejor que estuviera reunido el Parlamento con tiempo para tomar importantes resoluciones, antes que los días de calor lleguen, ó antes de que surjan inesperados acontecimientos.

El cartujo que le dice a su compañero con inoportuna insistencia siempre que le encuentra *Morir tenemos*, no es nada lisonjero ni agradable; pero realiza una obra piadosa.

Algo parecido hacemos hoy nosotros dando voces de alerta a los que se duermen mecidos por las dulces pero engañosas auras del lisonjero optimismo.

Ecos de todas partes.

A pesar de nuestras desconfianzas respecto a todo lo que se refiere en España a asuntos militares, sentimos verdadera satisfacción en consignar en nuestros *Ecos* las noticias que recibimos de la fábrica de Trubia, que detalla las reformas que se efectúan en sus talleres y las construcciones emprendidas en los mismos, hechos que han de contribuir a afirmar el prestigio de que goza el establecimiento de la industria armadora en España.

Se encuentran en construcción en el mismo: Cuatro cañones entubados y zunchados, de 24 centímetros, Ordoñez. Cuatro id. id. id., de 21 id. Cuatro obuses de hierro, zunchados, de 30,5 centímetros, Ordoñez. Seis id. id. id., de 24 id.

Además, mediante créditos extraordinarios, se construyen para Puerto Rico ocho cañones entubados y zunchados, de 24 centímetros, Ordoñez, y al continuarse las experiencias del cañón de 12 centímetros, Ordoñez, se han conseguido resultados muy satisfactorios, alcanzándose la velocidad inicial de 717 metros, con presiones en el ánima de 2.140 kilogramos por centímetro cuadrado y carga de seis kilogramos de balística. Se esperan tubos y zunchos para construir dos cañones de acero, de 24 y 21 centímetros y 45 calibres de longitud, proyectos del Sr. Ordoñez aprobados por la superioridad, los cuales servirán de tipo para la nueva artillería de costa.

Creemos oír manifestar que si cuanto se construye hoy en artillería responde a los estudios del coronel Ordoñez, débese a las excepcionales condiciones de sus proyectos, muy superiores bajo todos conceptos a los concebidos en el extranjero.

En edición de lujo con preciosos dibujos del maestro Jiménez, maravilloso pintor de animales, a las cuales da tanta expresión como *Orlando* daba a sus humoristas, cuadros, y tanta idealidad como el abate Casti a sus parientes, publicará ya el libro de *Michelot El pájaro* y se lo regulará a las damas.

Tal vez lograra convencer los femeniles corazones y todos se inscribirían luego en la Sociedad Protectora de animales y plantas. Las cabezas de las señoras son verdaderos estantes de herbolarios y sepulcros de avecinillas; la estadística, severa y justa-cuentas de todo, acaba de señalar con aterradora cifra la crueldad e indiferencia fuera de la más bella mitad del género humano. Todos los años mueren en Londres trescientos millones de pájaros destinados a adornar los chapeletes de las damas.

Sólo una casa inglesa exportaba anualmente 400.000 colibres, 6.000 aves del paraíso, 500.000 pájaros de otras clases. De otra casa tomase el siguiente dato: sólo en tres meses ha destruido 800.000 pájaros procedentes del Brasil y de la India.

En Nueva York se ha verificado un congreso de ornitólogos... y tarará! Es decir, muchas lamentaciones y sentimentalismos... Ya no se dice mucho que vuela a la caudilla, sino al sombrero... Ahora, como es sabido, ha entrado la moda entre las elegantes damas de llevar en el pecho un galapago cautivo. (Qué contraste entre el pájaro de la cabeza y el galapago al pecho!—Simbolismo puro de cabeza a pátula y un *quienlo* como el corazón frío, letárgico, astuto... y que sólo quiere sobre sí una carga de oro y de perlas, brillantes y rubies!)

Al parecer, han terminado en Francia las manifestaciones en las calles y una calma renace en las vías públicas mientras gana el ánimo de las poblaciones, lo cual exige mayor espacio de tiempo. Al inquirir la conducta de la policía en las últimas perturbaciones, todos concluyen que es digna de encomio por la tolerancia de que ha hecho gala. A este propósito se citan algunos hechos dignos de ser mencionados.

En Nancy, por ejemplo, un agente de la policía arrestó a un energúmeno por haber, según su afirmación, gritado con más energía y más obstinación que los demás. Al juzgarle el comisario, interrogado severamente, trató de conocer el por qué de su conducta turbulenta, y el reo se mantuvo silencioso, sin responder a una sola palabra. El magistrado le anunció severamente sin conseguir conmovirle ni obtener contestación alguna, no tardando en descubrirse el por qué del silencio del feroz perturbador, que era sencillamente un sordo-mudo, a quien confundió lastimosamente el agente de policía.

En Angers ha ocurrido otro hecho bastante original. Habiéndose ordenado por las autoridades que fuesen detenidas cuantas personas gritasen en la vía pública, se presentó una manifestación de 2 a 3.000 personas que durante más de dos horas pasaron tranquilas y silenciosamente las principales calles y plazas de Angers. La policía acompañó a los manifestantes, sin poder efectuar detención alguna, mostrando singular paciencia, hasta que por su propia voluntad se disolvió la multitud.

CONFLICTO

MOROS É INGLESES

(DE LA AGENCIA FABRA)

Tánger 31 (noche).

El buque inglés *Turmaline*, en el momento que desembarcaba armas y municiones en Suse, fué sorprendido por el vapor de guerra marroquí *Hassani*.

Los ingleses hicieron fuego sobre los marroquíes.

Estos contestaron, apoderándose de una lancha en la cual iban tres ingleses.

Después hicieron fuego sobre una aldea favorable a los extranjeros, matando é hirviendo a varias personas.

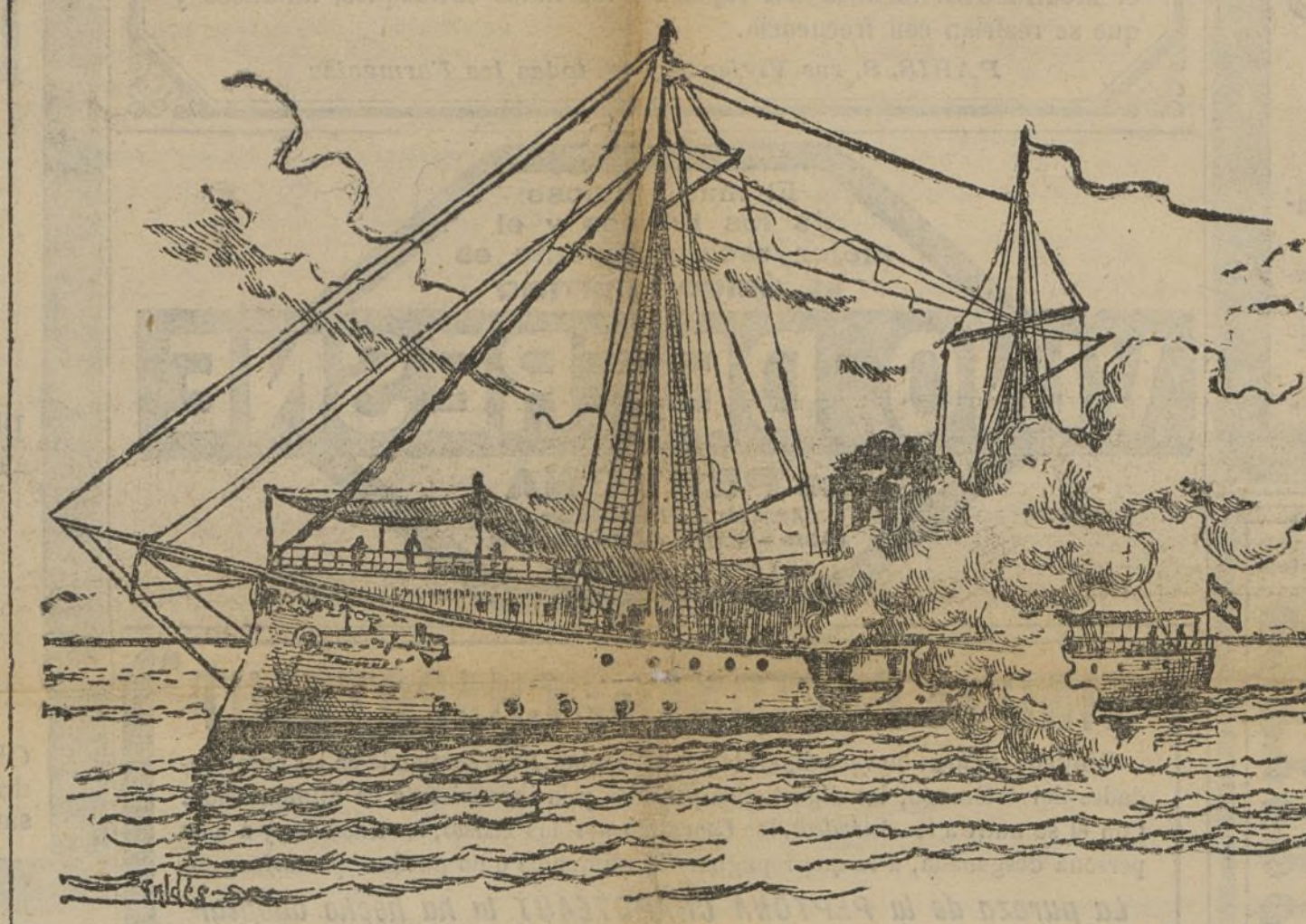
La situación se considera grave.

PARIS 1.

Los periódicos, hablando del incidente entre el vapor inglés *Turmaline* y el *Hassani*, hacen constar que el primero de dichos buques no pertenece a la marina de guerra.

Añaden que el suceso debe referirse al mismo de que habla el despacho de Tánger publicado ayer por la *Gaceta de Colonia*.

Los diarios ingleses confirman estas noticias sin ampliaciones.



El cañonero Galicia, del apostadero de la Habana, que ha operado contra los insurrectos desde el principio de la campaña, y evitado varios desembarcos.

Añade que el vapor perteneciente a dicho Sindicato, que arribó a las costas de Marruecos, ha huido a Canarias.

De Tánger telegrafían a un colega explicando lo sucedido entre ambos buques.

El *Hassani* fundó en el puerto de Arakis en el momento en que el vapor *Turmaline* enviaba a tierra un bote cargado con armas y municiones para los indígenas.

El *Hassani* destacó inmediatamente dos barcasas tripuladas por 50 hombres armados, con objeto de evitar que los ingleses efectuaran el desembarco, advirtiéndoles al mismo tiempo la conveniencia de que se alejaran del puerto, no rehabilitado para el comercio.

Los ingleses alegaron que no reconocían la jurisdicción del Sultán en aquellas aguas, y (tentando el *Turmaline* hizo varios disparos con la ametralladora para proteger la retirada del bote.

Los delegados imperiales, sin embargo, consiguieron apoderarse de las armas y municiones, haciendo prisioneros a cuatro ingleses y un indio, los cuales fueron conducidos por el gobernador del puerto, bajo custodia, a presencia del Sultán.

Dícese que los disparos del *Turmaline* mataron algunos moros.

La noticia de estos hechos ha producido entre los marroquíes gran sensación.

EL VIZCAYA

CON RUMBO A NUEVA YORK

De Cartagena telegrafían la noticia de haber salido con rumbo a Nueva York el acorazado *Vizcaya*.

A las dos y media de la tarde zarpó el buque para Las Palmas, desde donde irá a Charleston.

La salida del *Vizcaya* fue realmente solemne. El inmenso público que ocupaba las escolleras del puerto prorumpió en calorosas vivas a España y a la Marina.

Numerosos botes acompañaron hasta la salida del puerto al barco.

Las tripulaciones del *Oquendo* y del *Maria Teresa*, desde las vergas, dieron vivas a España y a nuestros marinos.

La música de la escuadra tocó la marcha de *Cádiz*.

El entusiasmo en aquellos solemnes momentos fué indescriptible.

El comandante general de la escuadra Sr. Cervera estuvo a bordo del *Vizcaya* y despidió a la tripulación con las siguientes elocuentes frases:

—Vengo a despediros deseando buen viaje y congratulándome del exultante espíritu que noto en vuestras compañías—A los que de jóvenes habrán navegado con vosotros cuando mandéis una escuadra.

—Siento no acompañaros; pero pronto nos veremos de ver. ¡Viva la patria! ¡Viva el Rey! ¡Viva la Reina!

Estas frases fueron acogidas con inmenso entusiasmo.

CICLISMO

DE MADRID A CÁDIZ

SR. D. ANTONIO VIADA

en *El Veloz Sport*.

Amigo y compañero de armas y fatigas: Suspenso por un momento la incesante labor de tu atareada pluma, y escucha lo que se me ha ocurrido y que me apresuro a someter a tu consideración.

En estos días vienen hablando los periódicos de los grandes festejos que *Cádiz*, la ciudad sin par, piensa obsequiar a los forasteros durante el próximo Carnaval.

He leído, y habrás tú leído también seguramente, que se proyectan corridas de toros, veladas nocturnas, bailes, que sé yo cuántas cosas! Por ningún lado he visto la intervención del ciclismo.

Y esto no puede ser. Es preciso asociarse a las fiestas, ofreciendo a la comisión organizadora un número extra, un número sorpresa, un número que honre al ciclismo y demuestre una vez más lo que éste puede cuando se lo propone.

Dándole vueltas a la idea, me parece que lo más indicado sería la celebración de una carrera de estafetas, análoga a la que hicimos en obsequio al general Polavieja, de perdurable recuerdo.

Me dirás que es ya un poco tarde, que no queda tiempo material para su organización.

—¿Quién dijo nada? Estoy seguro que el entusiasmo de los ciclistas manchegos y andaluces suplirá todo.

Esta idea tiene la ventaja de que a ella podrían asociarse todos los compañeros de las importantes provincias por que atraviesa la carretera que une a Madrid con Cádiz.

Y como han de ser muchos los gaditanos residentes en Madrid que no puedan asistir a los festejos, sería muy bien un saludo autógráfico de cuantos gaditanos quisieran suscribirlo, dirigido a sus paisanos, y del cual haríamos entrega al alcalde de la tacita de plata.

¿Te agrada el proyecto? ¿Sí? Pues manos a la obra.

JUANITO PEDAL.

DESDE LA HABANA

Servicio especial del Herald

Por el cable

(DE NUESTROS CORRESPONSALES)

Entierro de Ruiz.

HABANA 31.

Anoche fué traído a esta ciudad, desde Campo Florido, el cadáver del Sr. Ruiz.

Se le condujo primero a la Quinta de los Molinos y después al cementerio, en donde se instaló la capilla ardiente.

Audieron a visitarla el Sr. González Parrado, los generales presentes en la Habana, muchos oficiales y los amigos particulares del finado.

Hoy por la mañana recibió cristiana sepultura, haciéndosele los honores correspondientes.

El prisionero por cuyas indicaciones ha sido hallado el cadáver, conduxo a las fuerzas al sitio donde aquél se hallaba, situado en la finca San Joaquín, de Campo Florido, junto a una mata de mango.

PICHARDO.

Una venganza personal.—Explosión de una bomba frente a la casa del Sr. Díaz.—Detención del criminal.—Sus manifestaciones.

HABANA 31.

A las doce de ayer noche se sintió una gran detonación, producida por el estallido de una bomba, puesta frente a la casa del Sr. Díaz, excalde de esta ciudad.

El sereno de la calle detuvo un coche, en el cual iba el malhechor, que es un carretonero, llamado Luis Coro, que acaba de regresar de Chafarinas y es paisano del Sr. Díaz.

La explosión de la bomba no produjo ninguna desgracia personal, y si únicamente desperfectos materiales.

El móvil del atentado ha sido puramente de venganza personal, pues el detenido declaró que el Sr. Díaz pudo evitar que el general Weyler le deportase a Chafarinas.

PICHARDO.

Lo que desea el Gobierno.—Almuerzo yankee.—Para los reconcentrados.—Las listas electorales.

HABANA 31.

El Gobierno desea tener facultades propias en los asuntos relativos al personal de la magistratura, para no dificultar su misión durante el período electoral.

El cónsul de los Estados Unidos, mister Lee, ha dado un almuerzo en el Yacht-Club al comandante y oficiales del acorazado *Maine*, a los corresponsales de periódicos yankees y a varios norteamericanos conocidos.

Brindaron por su mutua salud y por la prosperidad de los Estados Unidos.

El vapor *Orizaba* ha traído más efectos para los reconcentrados.

Mañana se fijarán al público las listas electorales.

PICHARDO.

OTRA RECLAMACION

Los yankees nos amenazan con una nueva é impotente reclamación.

Para tantear el terreno y formular dicha reclamación, si el Gabinete de Washington no opone grandes dificultades, ha llegado ya a la capital de la República norteamericana el vicepresidente de la compañía telegráfica Western-Union, dueño del cable telegráfico que enlaza a Cuba con los Estados Unidos.

Propónese pedir a España la citada compañía una indemnización metálica de quinientos mil dólares.

Dícese la Western-Union que de dos años a esta parte la censura telegráfica ha sido tan rigurosa en la Habana, que el negocio del cable ha bajado de una manera grandísima, pues hasta el mismo comercio se ha retirado de hacer uso del telegráfico al ver que los despachos más importantes eran detenidos por sospecha de que contenían alguna cosa comprometida.

Ya ha presentado la Western-Union ante la Secretaría de Estado de la República una exposición de motivos, sobre los cuales fundaría más adelante su reclamación.

El espíritu es un alegato extenso y minucioso contra la manera como se ejerce la censura telegráfica en Cuba, y anuncia que la Compañía está revisando cuidadosamente sus libros para ver la cifra exacta en que dicha censura ha perjudicado sus intereses, si bien declara que desde luego puede anunciar que dicho perjuicio es de medio millón a un millón de dólares, como queda dicho.

Según parece el Gobierno de los Estados Unidos no se muestra muy favorable a acoger y apoyar esta reclamación, fundándose en que el Gobierno español otorgó la concesión del cable, estipulando que se reservaba el derecho de censurar los telegramas y de dejar sin curso los que le parecieran peligrosos.

En cambio no sería difícil que aquel Gobierno—que es hoy por hoy su propósito que no ex-

dicaría si la Compañía Western-Union no aprieta para imponerse—hiciere por de pronto recomendaciones oficiales acerca de esta cuestión de la censura telegráfica en la capital de la Gran Antilla.

Ya no nos faltaba más que esto. Si nuestras autoridades de Cuba han de mandar a Washington los despachos para la censura, que lo hagan pronto; después de todo lo mismo es.

EL CARNAVAL Y EL COMERCIO

Decía el insigne y nunca bastante ponderado Barbieri en un tratado que se hizo célebre, que las castañuelas no se debían tocar, ó se debían tocar bien.

Este precepto, que es de aplicación general, se debe emplear especialmente en lo que se refiere a las fiestas de Carnaval. Quizá sería mejor no celebrárlas; pero ya que la costumbre las sanciona y que al público le gustan, es conveniente que se celebren de modo que revelen buen gusto y cultura, y que proporcionalen algunos beneficios a la industria y al comercio, que están atravesando una crisis muy penosa.

Bajo este concepto sólo aplausos merecen los proyectos del alcalde de Madrid, señor conde de Romanones, que ya conocen nuestros lectores.

En otros tiempos fueron manantial de ganancias las fiestas de Carnaval para buena parte del comercio y de la industria madrileña. Por docenas se vendían las piezas de vellido en la calle de Postas para hacer los trajes de aquellas estudiantinas, compuestas de verdaderos estudiantes, que salían a recorrer las calles de la coronada villa; por millares las varas de cinta y de puntilla en Santa Cruz, el viejo Schropp, el alemán famoso de la calle de la Montera, realizaba una buena ganancia con sus carretas; no le quedaba a Lázaro ningún coche por alquilar; la Ramona, la de la calle de Alcalá, vendía á banastas las flores que recibía de Murcia y de Valencia; los alquiladores de dominós y capuchones no se quejaban de sus noches pasadas en vela; en las peluquerías aguardaban turno para rizarse el pelo los que iban a los bailes, y guantes, zapateros, sastres, modistas y confiteros solían hacer en Febrero su Agosto.

Todo esto pasó desde que vino la decadencia del Carnaval, desde que no se dieron en los salones bailes de trajes, como los famosos de Fernán Núñez y de Modinaceli, y desde que los bailes públicos perdieron aquel carácter elegante que, sin quitar nada a la animación, hacía tan distinguidos los del Conservatorio y los primeros que se celebraron en el teatro Real.

Al Prado bajaban en los días de la fiesta máscaras lujosamente vestidas, y se veían algunos coches bien adornados.

Las comparsas populares que representaban las *Fuergas de Vulcano* y algún otro asunto mitológico, no carecían de originalidad y se demostraba el gusto al mismo tiempo que circulaba el dinero.

Después las fiestas decayeron, que la tristeza y la pobreza no son favorables al regocijo. Pero el público invadía, sin embargo, el Prado, Recoletos y la Castellana los días de Carnestolendas, y las gentes se volvían muy disgustadas a su casa cuando no veían más que máscaras destrozadas y sin ninguna clase de cultura.

El ensayo que hizo desde la Alcaidía el señor conde de Romanones, organizando la *batalla de flores* del Retiro, dio buen resultado é indicó el nuevo rumbo que se debía seguir para modificar la fiesta.

En Madrid existen elementos para hacer algo bueno en este género. La *certera* que organizó hace no muchos años el Círculo de Bellas Artes, resultó muy lucida; otros círculos existen en la capital que no rehusarán prestar su concurso a la fiesta y en ella tomarán también parte los que poseen buenos trenes, si saben que al lucirlos contribuyen a hacer algún beneficio al comercio.

—¿Qué es eso, señor conde?—decía un obispo a un prebendado, que usaba los hábitos de seda y lucía muy pulidas hebillas de plata en los charolados zapatos.

—Esto, ilustrísimo señor—contestaba el aludido—es dinero y gusto para gastar.

Y esto es lo que se necesita ahora, dinero y gusto. Por fortuna, las circunstancias porque atraviesa el país han mejorado.

Se puede, pues, aprovechar la ocasión para echar una canita al aire, ó ver cómo la echan, secundando los proyectos del alcalde, para que Madrid se anime y el comercio y la industria se alivien, para lo que necesitan buenas ventas.

París ha vuelto a restablecer su célebre fiesta del buey gordo. Roma hace esfuerzos por volver a llevar a su recinto a los extranjeros que antes iban a presenciar las fiestas de su Corso. Niza vive casi todo el año pensando en el Carnaval, y en España hay ciudades como Barcelona, Cádiz y Valencia, que hacen esfuerzos por no dejar de celebrar la fiesta.

Madrid no debe quedarse atrás, y puesto que tiene un alcalde emprendedor, secundándole los que pueden hacerlo, para ver si aquí se puede hacer, en materia de fiestas, algo de gusto y de provecho.

KASABAL

FEBRERO

Entramos hoy en el segundo mes del año, que es el más corto y tiene muchos festejos.

Día 2, la Purificación de Nuestra Señora, vulgarmente llamada la *Candelaria*, santo de las Puercas, Puritas y Purificaciones.

Día 3, San Blas, abogado de la garganta y santo patrón de cantantes y oradores. Fiestas en Tafalla y Huéscar. El 8 en Mérida, el 11 en Berlanga.

Día 12, santo y cumpleaños de la Infanta doña Batalla, que actualmente vive en Rusia.

Día 20, domingo de Carnaval; 23, miércoles de Ceniza, día de vigilia, como principio de la Cuaresma.

En Febrero murieron Pío IX, Julián Romea y Lamartine, y fué consagrado obispo León XIII.

Las enfermedades más comunes en este mes son: los cólicos vulgares y las calenturas gripales, irritaciones de los intestinos, cólicos y gripe. Hay que librarse del cambio de temperatura, cuidar del abrigo y usar de la leche como medicina.

Refrenas del mes: Si la Candelaria plora, el invierno ya está fora.

Por San Blas busguemos atrás.

En Febrero sale el oso del osero.

Agua de Febrero, mejor que la de Enero.

En Febrero busca la sombra el perro.

Febrero loco, sacó su padre al sol y después lo apedreó.

Se reciben anuncios y suscripciones en nuestro Salón, Palacio de la Equitativa.

CANALEJAS EN PARIS

(POR TELÉGRAFO)

(DE NUESTRO CORRESPONSAL)

El viaje de Giberga.—Ministros en reserva. Porvenir político.

PARIS 1.

El *Gil Blas* publica en su número de hoy un importante artículo en el que se ocupa de los asuntos de España, artículo motivado por el regreso a la Península del Sr. Canalejas.

Señala el *Gil Blas* la coincidencia de haber sido casi simultánea la salida de Giberga en dirección a Cuba y el arribo a Cádiz del excentrico exministro, y entiende que ambos viajes han de ser interesantes para el porvenir del país.

Dice el periódico parisiense que Canalejas yendo a Cuba ha querido ver a los cubanos en Cuba, y añade que no ha reparado en riesgos ni sacrificios con tal de prestar un servicio a su patria, comprometida en una guerra tan larga y costosa.

Compara el viaje del exministro español a Cuba y el de Mr. Lebon al Senegal, y declara que los peligros corridos por el primero son mayores.

El viaje del Sr. Canalejas—sigue diciendo el *Gil Blas*—ha demostrado el deseo de romper con la vieja rutina española.

La que todos los políticos se consideraban aptos para todos los puestos, sin comprender que esto podría reportar beneficios personales, pero originar también, con grandes errores, compromisos trascendentales al país que gobiernan.

Por esto—dice