

CONDICIONES.

Este periódico se publica todos los días, excepto los lunes, á las siete de la mañana.

Suscripcion en la capital, \$2 00 al mes
Fuera de la capital..... 2 50 „ „

Los números sueltos valen 12 cs.

DESPACHO.

Bajos de San Agustín, número 1.

LA LIBERIA

PERIODICO DE POLITICA, LITERATURA, CIENCIAS, ARTES, AGRICULTURA, COMERCIO, INDUSTRIA Y MEJORAS MATERIALES.

Director, Propietario y Responsable, Anselmo de la Portilla.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Despacho de **La Inbta.**
Librería Madrileña, portal del **Agui- la de Oro.**
Antigua Librería del portal de **Agus- tinos.**
Despacho de **la imprenta donde se publica.**

AVISOS.

Dirigirse al Despacho de **La Inbta.**

CALENDARIO.

ENERO.

Miércoles 5.—San Telaforo Prpa y San Simeon Sui-
lita.

PARA UNA FAMILIA DESGRACIADA.

El 27 de Diciembre próximo pasado murió en esta capital, á la edad de 33 años, la apreciable actriz española D^a Mercedes Par-
ladorio, dejando huérfanas tres niñas de corta edad (la mayor de diez años) y sumido en profundo dolor á su esposo, D. José Camacho, artista dramático tambien.

A la inmensa desgracia de haber perdido á la esposa y á la madre, que con su trabajo era el sosten de la familia, se agrega la circunstancia de haber quedado ésta en la mayor miseria. El Sr. Camacho no puede trabajar en su profesion por su edad avanzada y por las enfermedades crónicas que le afligen. No tiene pan que dar á sus hijas ni elemento alguno para educarlas. Quiere volver á la patria para buscar auxilios y consuelos entre sus deudos y amigos, pero carece tambien de todo recurso para hacer el viaje. En tan afflictivas circunstancias implora para las huerfanitas la caridad de todos sus compatriotas, segun dice un tristísimo apunte que nos ha dado, y ha creído que su ruego podrá llegar por conducto de **La Iberia** al corazon de los que pueden consolar su infortunio.

Hemos acudido ya tantas veces á nuestros lectores con excitativas de este género, que nos da pena y sonrojo repetirlas. Pero ¿qué hemos de hacer cuando todos los días se nos presenta el espectáculo de miserias y dolores que solamente así podrán ser aliviados?

Ahora se trata de unas niñas inocentes, de un padre atribulado que quiere llevarlas á la tierra natal para que no perezcan desamparadas en tierra extranjera. Con un átomos que den los ricos de lo que les sobra, con algo que den los pobres de su mendrugo de pan, se podrán cumplir los deseos de esta familia desgraciada, y se remediará la terrible necesidad que la atormenta.

Las personas que quieran contribuir á esta obra de caridad, pueden mandar sus donativos á la redaccion de **La Colonia Española** ó á la de **La Iberia**.

IGUALDAD Y FRATERNIDAD.

Algunos de nuestros lectores recordarán, porque lo hemos dicho, que el conocido socialista español Sr. Paul y Angulo, que desde la proclamacion de D. Amadeo emigró á la América del Sur, abandonó hace pocos

meses la República Argentina y se trasladó á Costa Rica, á cuyo gobierno presentó un proyecto de colonizacion ventajoso para los colonos y para aquel país.

Pues bien, para que se vea cómo entienden la fraternidad y la democracia de que continuamente blasonan algunos escritores de la pequeña República de Costa Rica, vamos á reproducir parte de un artículo que el proyecto del Sr. Paul y Angulo inspiró al **Ferrocarril de San José**, la poblacion más grande de aquella República.

«Tenemos á la orden del día, dice el **Ferrocarril**, la pretendida emigracion de un número considerable de familias españolas (segun dice el interesado personaje que solicita la instalacion de esas gentes, por desgracia demasiado conocidas en el mundo entero), pero segun otros, son, no familias, sino un residuo respetable de una faccion que ensangrentó la **Península** ibérica en días no muy lejanos, sin que podamos responder por ninguna de las dos aseveraciones.

Jamás podrá olvidar España que por más de tres siglos fué dueña y señora de la América latina, aunque este recuerdo doloroso le haya hecho olvidar los medios que empleó para conseguir aquel dominio. Sangre, fuego, cadenas, esclavitud, exterminio, en fin, fueron los elementos de que se valió la culta España para apropiarse casi todo el nuevo hemisferio, entonces más rico y más poblado que la vieja Europa.

Nunca podremos los hijos de esta América latina, recordar con agrado los nombres de **Bobadilla**, **Obando**, **Pedarias**, **Dávila**, **Pizarro** y otros mil de exterminadores que sin piedad devastaron el Nuevo-Mundo.

Los nietos de aquellos mismos que encerraron en la tumba á toda la raza americana, son los que hoy, con armas distintas, pretender reivindicar lo que ellos creen les fué arrebatado por las vias de hecho, como si sus abuelos no lo hubieran adquirido por hechos reprobados. Varios acontecimientos recientes confirman este cargo: Aun todavía están enrojecidas de sangre americana las playas de Valparaíso y el Callao; pero como los Caopolicunes y Atahualpas del siglo diez y nueve saben defenderse mejor que lo hicieron los del siglo diez y seis, los nuevos Almagros y Pizarros buscan otros caminos por donde llegar al fin deseado, ya que no han podido efectuar una reconquista con la metralla y la tea.

Negociemos y consigamos emigracion de cualquiera otra nacionalidad, con tal que no sean chinos, cafres ni españoles, y tendremos seguridad de obtener buenos resultados; pero si desatendemos las justas causas que más someras hemos apuntado, más tarde lloraremos nuestro error cuando ya no sea tiempo para remediar el mal.

Al concluir, tenemos el gusto de anunciar que, aunque somos escasos de inteligencia é instruccion, estamos dispuestos á entrar en materia pa-

ra ilustrar lo más posible el punto dado; protestando una vez más que si nuestro lenguaje causara ofensa, no es porque así lo hemos querido, sino porque no hemos podido evitarlo, tratándose de una cuestion de vital importancia para nuestra querida patria, que desea ver llegar á su suelo hombres sanos, laboriosos, padres de familia, y que, como es natural, sean portadores del documento que acredite su solvencia y buenas costumbres.»

¿Qué les parece esto á nuestros lectores? A nosotros solamente lástima hacia sus desgraciados autores, atormentados por estúpidas preocupaciones, nos inspiran escritos como el que hemos reproducido para solaz de los que se admiran de que algunas Repúblicas centro-americanas, á pesar de sus grandes elementos de engrandecimiento, no den un paso hacia adelante.

No hemos visto el artículo en el **Ferrocarril**, sino en otro periódico que le reprodujo, pero es seguro que en el mismo número en que tales dislates estampó, consagraria una ó dos columnas á ponderar las ventajas de la fraternidad y la igualdad entre los hombres y enaltecer la importancia de la buena armonia entre las naciones; y es que algunos escritores de aquellas Repúblicas son como el famoso manchego, que en todo discurria con acierto mientras no se acordaba de la andante caballería. Aquellos escritores tienen tambien recto juicio para todo; pero en lo que se refiere á España y á los españoles siempre desbarran.

Afortunadamente, el número disminuye cada día, y al fin no habrá quien se atreva y decir la mitad de lo que ha dicho el **Ferrocarril** sin ponerse en ridículo ante sus mismos paisanos.

¡VIVAN LOS MARINOS ESPAÑOLES!

Hé aquí una relacion palpitante de intereses, que encontramos en **La Gaceta de los Caminos de Hierro de Madrid**, bajo el título de **Episodio marítimo**:

«Merced conocerse el ocurrido al vapor-correo trasatlántico «Gijón» de la empresa de los Sres. **Á. López y C^a**, en su último viaje de la Habana á Cádiz, que honra á los escogidos oficiales de su marina.

El 28 de Octubre, á los 36° 5' 15" de latitud N. y 47° 8' 20" de longitud O. del meridiano de San Fernando, divisaron, bajo un fuerte chubasco, un buque por la mura de babor; pero estando muy cerrado el tiempo, no pudieron descubrirse su bandera ni el estado en que navegaba. Continuó el «Gijón» su derrota, no dejando el entendido oficial D. Francisco Lacerda, de guardia entonces, de seguir observando los movimientos de aquel buque. Notólo, al tenerlo un poco más cer-

ca, que llevaba bandera en el tope de proa y que maniobraba como queriendo hacerse ver, llamándole la atencion los violentos bandazos que daba el buque hasta el extremo de meter los penoles en el agua. En esta situacion, llamó al capitán, antiguo piloto é inteligente capitán de la empresa, D. Francisco Martínez, y con el auxilio del anteojo pudo observarse que era un bergantin-goleta inglés, que navegaba á cofa corrida, mura estribor con trinquete y velacho bajo. Suponiéndolo en demanda de auxilio, dió orden de parar inmediatamente la máquina y aferrar aparejo para dirigirse al bergantin; pero como el buque llevaba una marcha de más de 11½ millas por hora, antes que pudiese hacer rumbo hacia él, se había perdido de vista. Navegando en demanda del punto en que se encontraba, volvió á divisarse el buque, y próximo ya á él, se le notó en el estado más lamentable, teniendo izada la bandera N. V. del Código internacional, que significa «me voy á pique.» Enormes golpes de mar barrian su cubierta y le inundaban á cada momento, pareciendo una pura rompiente. El costado de babor estaba casi zozobrado, y de un momento á otro era inminente su inmersión. Conociendo el capitán del «Gijón» que no había que perder tiempo, pues corrían el mayor riesgo las vidas de los tripulantes del bergantin, dispuso se lance al agua un bote, que fuese á recogerlos. Arriesgadísima era la operacion, pero no era ocasion de titubear, pues no había otro medio de salvar á los naufragos. Fué botada al agua la embarcacion, é inmediatamente saltó á ella voluntariamente el arrojado y modesto tercer oficial del «Gijón», Don Fernando Gutierrez Cueto, que tuvo ocasion de probar su gran serenidad ante el peligro. Siguióle cuatro marineros, tambien voluntarios, y emprenden su atrevida marcha hacia el bergantin. Momentos de angustia para los que se hallaban á bordo. El bote tenía que recorrer 200 brazas para llegar al bergantin, luchando con la furia de las olas que amenazaban tragárselo. A cada instante se le veía hundirse en las olas, y se temía por su suerte, hasta que se le volvió á ver aparecer sobre otra ola. La lluvia y el viento arreciaban. Al oficial Gutierrez Cueto se le veía sereno en el timon queriendo impulsar al bote con el deseo, y animando á sus tripulantes en aquella lucha contra las olas por salvar á sus semejantes. Un descuido en aquel, la más ligera falta de pericia, hubiera atravesado al bote entre las olas y zozobrado infaliblemente.

Media hora necesitó la embarcacion para llegar al bergantin. Próximo ya á él, pero sin poder abordarlo, como se deduce, por la fuerte rompiente del mar contra el buque, le fué arriado un cabo y afianzado al bote. Una impremeditacion de los naufragos, por el deseo de salvarse, iba á comprometer las vidas de todos, cuando no había tiempo que perder. Del bergantin cobraban del cabo, queriendo atraer al bote, que se hubiera despedido seguramente. Gutierrez Cueto, que observa el peligro, salta como un rayo sobre la amarra y la corta de una cuchillada, salvando así

su embarcacion. Manifiesta entonces á los naufragos que le arrien un nuevo cabo, y amarrado ya al bote, el que se mantenía á cierta distancia bogando en sentido contrario al bergantin, lograron descolgarse los naufragos por aquella maroma hasta tomar el bote.

Así se hizo, y felizmente se recogieron ocho hombres en el bote, total tripulacion del bergantin. Al descolgarse el capitán, cayó al agua, ocasionando mayores trabajos para salvarlo; lo que se consiguió felizmente.

Empieza nueva lucha entre las olas para llegar al vapor, y felizmente son todos recogidos á bordo. ¡Triste estado el en que se encontraban aquellos infelices naufragos! Tenian hinchados los brazos y cuello, las manos destrozadas del continuo picar las bombas, y estaban extenuados de fatiga, pues hacia cuatro días que no comían mas que galletas, de un saco que habían salvado y traído á cubierta, donde se les había mojado con los golpes de mar. El barco era el *Little Fury*, capitán Mr. Robert Armstrong, que, procedente de Sidney, se dirigía á Cárdenas con cargamento de carbon. Le había sorprendido una tormenta del O. el 22 de Octubre, que lo había destruido, haciéndole varias vías de agua.

ESTADISTICA COMERCIAL DE ESPAÑA.

La direccion general de Aduanas ha publicado en la **Gaceta de Madrid**, correspondiente al día 10 de Noviembre, el resumen de las cantidades y valores de los principales artículos exportados por las aduanas de la **Península** é islas Baleares durante el mes de Agosto del corriente año, comparado con igual mes de 1874, y el de las que lo fueron en los siete primeros meses de dichos años. En Agosto de 1875 el valor de los principales artículos ascendió á 26.932,409 pesetas, y á 23.524,026 en igual mes de 1874, resultando una diferencia á favor del primero de los citados años de 3.408,383 pesetas.

Durante los siete primeros meses de 1875 tenemos una baja de 18.541,533 pesetas, toda vez que el valor total se elevó á 229.313,785 pesetas, contra 247.055,318 en igual periodo de 1874.

Dicho resumen publica como nota las cantidades de aceite comun exportadas por cada aduana durante los periodos á que aquel se refiere, y á cuyo examen ofrece **El Eco de las Aduanas** dedicar artículo aparte.

Las diferencias más notables á favor de Agosto de 1875 en cantidades y valores, son las que figuran á continuacion, por el orden de importancia en valores: vino comun de Cataluña, 5.133,311 litros y 3.079,987 pesetas; mineral cobrizo, 15.847,977 kilogramos y 1.406,923; lana en rama, 622.763 kilogramos y 1.122,500; harina de trigo, 2.132,646 kilogramos y 746,426; corcho en tapones, 45,959 millares y 574,488; plomo en barras, planchas, etc., 1.138,769 kilogramos y 541,798; ganados, 6,409 unidades y 537,122; trigo, 1.442,358 kilogramos y 402,928; avellanas, 489,968 kilogramos y 293,981; mineral calamina