

do sacarse, aunque con fractura, pero en condiciones de poderlos restaurar y de ser estudiados hasta ahora tres.

Compañeros de estos restos humano pertenecientes, probablemente, á los primeros hombres que vieron en estas costas, se han encontrado en ese antiquísimo necrópolo puntas de flechas, cuchillos y otros objetos de sílica, adornos quizá de un collar, hechos de pedazos de conchas; restos de una cerámica tan grosera y primitiva, que no ha sido posible sacar ningún vaso entero, pues el barro se deshacía y quebraba al menor contacto, debido sin duda á su falta de cocido.

La importancia científica de este descubrimiento no es posible aun apreciarla; está pendiente de estudio, y sería indiscreto anticipar los juicios que por las primeras impresiones han podido formarse.

El domingo ocurrió un conflicto en la Plaza de Toros de Valencia, á causa de las malas condiciones del ganado que se lidiaba y de algunas libertades que se tomaron los de la cuadrilla.

Se pusieron banderillas de fuego á un licho, se le retiró al corral y se sacó de nuevo sin orden de la autoridad.

El público, exaltado, hizo una manifestación imponente, arrojó al redondel trozos de madera arrancados de las gradas, ladrillos y otros objetos, teniendo que esconderse la cuadrilla.

El público pidió también la devolución del dinero.

Se agita en Aragón el pensamiento de crear una sociedad que se encargue de construir el ferro-carril de Canfranc.

Segun dice un colega de Reus, en la madrugada del viernes vióse atacado el vecindario de aquella ciudad de una diarrea casi general, que por fortuna no pasó á cosa mayor, limitándose sus efectos á los de un purgante, si bien no faltaron algunos casos acompañados de vómitos. Se atribuye la causa de este suceso, á la interrupción que habían sufrido el día anterior las aguas de las fuentes públicas, que se

mezclaron con las materias acumuladas en sus acueductos, que al manar diluidas en las fuentes fueron recibidas en los cántaros, ocasionando los efectos expresados.

Hemos recibido el primer número de la revista ilustrada *El Siglo XIX* que ha comenzado á publicarse en Madrid bajo la dirección de nuestro compañero en la prensa Sr. Gamiz-Soldado, cuyo sumario es el siguiente:

Nuestro grabado.—Nuestra bandera.—La Catedral de Toledo, por Emilio Castelar.—Polonia, por Roque Bárcia.—El Maestro de Escuela, por Manuel Prieto y Prieto.—El progreso por Joaquin G. Gamiz Soldado.—Balada, por Pedro Antonio Alarcon.—Meditación, por Antonio R. Garcia-Vao.—En el álbum de una niña, por Angel del Palacio.—La locomotora, por Justo S. Lopez Gomara.—La primera duda, por Hernan Gonzalez.—Genios del siglo (Castelar y Victor Hugo), por Francisco Arechavala.—Los libros.—Los teatros.—Noticias.

Recomendamos á nuestros suscritores la nueva publicación que contiene un magnífico grabado de D. Manuel María José de Galdó, debiendo dirigirse los pedidos de números y las cartas de suscripción á la imprenta de D. Diego Pacheco, Cervantes, 8, Madrid.

El jurado de las exposiciones de electricidad de París, ha concedido diploma de honor á la Dirección general de Correos y Telégrafos de España.

UN BUQUE DE HISTORIA.

El día 19 de este mes se venderá en pública subasta en Londres el famoso buque *Great Eastern*, que tuvo, como todas las cosas formidables, sus días de gloria y de celebridad.

El *Great Eastern* es un buque de vapor de hélice, cuyas ruedas tienen dimensiones colosales.

Fue construido para hacer la travesía entre Inglaterra y América; pero

jamás pudo reunir el número suficiente de pasajeros, ni la cantidad de mercancías que le hacían falta para cubrir sus enormes gastos.

Necesitaba 800 pasajeros de primera clase, 2.000 de segunda y 1.200 de tercera.

Este monstruo marino era movido por una máquina de fuerza de 3.000 caballos, la cual le comunicaba una velocidad de quince nudos por hora. Su capacidad ascendía á 23.000 toneladas, y ocupaba solamente en sus maniobras una tripulación de 400 individuos.

Apesar de su perfección nunca logró el *Great Eastern* completo éxito como buque de comercio ó de pasajeros.

Hay cosas que no se explican fácilmente y una de ellas es el fracaso de ese formidable buque.

En 1860 hizo la travesía de Nueva-York á Liverpool en diez días y sus movimientos, aun en los días más tempestuosos, eran tan suaves, que nadie á bordo de él experimentaba las angustias del mareo.

¿Qué transformación sufrirá ahora ese gigante marítimo? ¿Será deshecho en pequeños trozos de gastada madera y en hierro viejo, entrando á formar parte de otra construcción cualquiera, ó se hallará medio de utilizar nuevamente este buque, el cual, en época de lejanas guerras, pudo trasportar 10.000 hombres, es decir, todo un cuerpo de ejército en un solo viaje?

Para las gentes supersticiosas el *Great Eastern* estaba infaliblemente condenado á la desgracia. Su difícilísima botadura había exigido un trabajo de tres meses; á saber, desde el 3 de Noviembre de 1857 hasta el 31 de Enero de 1858. La primera vez que levó anclas en Deptford el 7 de Setiembre de 1859, ocurrió la explosión de una caldera á la vista de Hastings y mató á dos marineros, dejando heridos á otra porción de ellos.

En el momento de salir de Southampton, después de haber sido repa-