

# LA CORRESPONDENCIA DE ALICANTE

PERIÓDICO DE SUSCRIPCIÓN  
ALICANTE CALLE DE LA PELOTA, 15 Y 17  
ALICANTE, 15 Y 17  
PUNTO ÚNICO DE SUSCRIPCIÓN  
ALICANTE CALLE DE LA PELOTA, 15 Y 17

DIRECCIÓN: Peletera, 15 y 17

Últimos figurinos  
PARÍS y LONDRES  
100

Especialidad  
en trabajos de encausto.

GRAN SASTRERÍA

y PAÑERÍA

ENCARGADO DE LA SASTRERÍA,

EL ACREDITADO CORTADOR DON LEÓN BRAVO

LUM. NÚMERO 5 CÉNTIMOS

Director propietario: ANTONIO GALDO CHAPULI

Alicante: Viernes 6 de Mayo de 1898

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS

30 CÉNTS. PESETAS LINEA  
Los anuncios de primera planta, reclamos, etc., financieros referentes a Bancos y Sociedades, a precios convencionales.  
Se resiben en esta Administración.

TÉLEFONO NUM. 32

ADMINISTRACIÓN: PELOTA, 215 Y 17

AÑO XV.—Núm. 4.405—2 milios

GENÉROS

ingleses, franceses

X

CATALANES

LA PENÀ CALLE  
Mayor, 27

Especialidad en Camisería, Corbatería  
Y GÉNERO DE PUNTO  
Navarro Hermanos

MAYOR Y PASAJE AMERIGO

## El Siglo

## AGRICULTORES

Vuestras cosechas os darán dobles rendimientos, si empleais en los abonos el Superfosfato de Oal, Sulfato amoníaco, Nitratito de Rosa, Cloruro potasa, elementos indispensables que constituyen la riqueza de todos los abonos.

Para adquirir estos productos en buenas condiciones, pidan precios á

HIJO DE VALERIANO GARCÍA PRINCESA, 1 y 4.

Almacén al por mayor de Frutos Coloniales y Drogas

Precio especial para partidas de importancia en CLORURO DE CAL Y SALES DE SOSA, productos para abonos, jardinería e industrias.

SERVICIO FIJO Y REGULAR EN Compra y venta  
TRE ALICANTE Y ARGEL de muebles usados

Sitges Hermanos

Saldrá de este puerto el  
restamento pa: Almería todos  
los días 15, 16 y 20 de cada mes a las  
seis de la mañana, haciendo su regreso  
de Argel en los días 21, 22 y 23.

Admiten carga y pasajeros á precios  
muy económicos. Su consignatario en comercio,  
Alicante, D. Eduardo Galián, San Fernando, 30.

Honorarios médicos  
Plaza de San Cristóbal 5

## AVANTE!

Sin conocerlo, admiraba yo las líneas  
rectas y audaces de aquel rostro, duro y  
vigoroso como un busto de Ribera. Te-  
nía los ojos verdes obscuros, de un bri-  
llo metálico y triste como dos chispazos  
de mar adentro; la barba blanca y re-  
vuelta como un espumarrío de reses; y  
callaba el hombre, callaba siempre, co-  
mo callan los marines, habituados á es-  
conder en silencio pensativo el gigan-  
te colosal de las olas.

Allí, en aquella casita blanca, recos-  
tada como una criolla en el seno more-  
no de la playa, un rido blanqueado  
que rebosa jazmineros por los tapia-  
les, un tacto que anida goleadinas,

tenía su retiro el viejo león de borrascas  
y luchas feroces, que apenas recordaba  
nadie en el pueblo; era una historia va-  
ga de abordajes sangrientos, de fieras  
batallas de coralino, llevadas á cabo en

el mar con la audacia indomable de una  
chusma heroica; después, había pasado  
mucho tiempo, la paz labró la casita  
blanca y dentro quedó paralítico y ol-  
vidado, aquel viejo tronco de una raza,  
recto y mudo, como un negro vestigio

dórico abierto en la roca por la zarpita  
de las edades de piedra.

Todo aquello parecía olvidado, dormi-  
do en el valle de flores, dormido para  
siempre.

El rugido de la guerra despertó brus-  
camente á la playa.

El corso otra vez! ¡Cristo, otra vez el  
corso! y él, impotente, amarrado á su si-  
llón de paralítico ahogado por aquella  
casita blanca que labró una paz dormida  
en cobarde pereza! El clamoroso de la  
chusma alegre le arrastró hasta la ven-  
tana; llamó al grumetillo de ojos vivi-  
rachos, al bizarro pillete color de bronce  
que se había revolcado en la arena y  
que iba ahora á derramar su sangre en  
la cubierta de un buque andaz y guerri-  
llerío; le alargó su viva hacha de abor-  
daje, su cuchillo y su pipa negra, y lo  
despidió.

—Arre, y que te coman los pescados!  
El buque se fizo se perdió á lo lejos la  
nota ojear de la bandera.

El viejo corsario se dejó caer al suelo.

—¡Es, vamos, ya sobre de aquell

Un crucero de medianas dimensiones,  
marchando con una velocidad de 15 ó  
16 nudos, gasta 60 ó 65 toneladas al día.

Y como los acorazados y los cruceros  
por muy grandes que sean, no tienen  
carbono: sus dimensiones sean ex-

sivas, las distancias que estos buques  
pueden recorrer no son relativamente  
muy grandes.

Claro está que el consumo del carbón  
varía según la velocidad empleada, y es  
por lo tanto difícil dar cifras enteramente  
exactas en estos cálculos; pero se puede  
asegurar, en términos generales que un  
buque que puede marchar diez días con  
buena velocidad, sin precisión de repro-  
ner su combustible, está en condiciones  
casi excepcionales.

Necesitan, pues, las escuadras bases  
seguras de aprovisionamiento, depósitos  
de carbón, puntos en sum, donde tomen  
aire, para seguir su ruta ó para conti-  
nuar su crucero. Y como estos depósitos  
de carbón pueden quedar agotados á la  
larga, hay que irles reponiendo constan-  
temente para que nunca dejen de pre-  
star servicio.

Bastan estas indicaciones y basta fi-  
jarse en que los españoles han de hacer  
la campaña actual á mucha mayor dis-  
tancia de sus principales bases de op-  
eraciones que los norteamericanos, para  
que se comprenda el interés de éstos, en  
comparación con el carbón como contrabando de guerra.

El Congreso de París de 1856 no estableció, por desgracia, de modo ente-  
rrante claro lo que se debía considerar  
como tal contrabando. Claro es que se  
aplica desde luego la frase á todo lo que  
es instrumento de guerra; pero también  
se aplica á veces, por extensión, á aque-  
llas mercancías que pueden ser útiles á  
los ejércitos ó flotas de los beligerantes.

En la última campaña de Francia  
contra China, el almirante Courbet declaró el arroz contrabando de guerra,  
entendiendo que el arroz era artículo de  
primera necesidad para los soldados chi-  
nos.

En cuanto al carbón, hay precedentes  
para declararlo contrabando y prece-  
dentes para no declararlo.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

Pero en contra de esto se puede alegar  
que lo mismo en 1859 q en 1866,  
tautó Francia como Italia negáronse re-  
sultantemente á que fuera considerado el  
carbón como artículo de contrabando.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,  
y en 1855, durante el conflicto entre  
Francia y China, prohibió que los bu-  
ques franceses tomaran carbón en Sin-  
gapore y en Hong Kong.

En 1870 Inglaterra decidió que los  
buques franceses y alemanes no podían  
recibir sino la cantidad de carbón nec-  
essaria para llegar al puerto francés ó ale-  
mán más inmediato al puerto neutral  
en que se hallaran ó á que arribaran,



se ha habido consejo. Los ministros salieron muy abatidos. Dijeron que el tema principal del Consejo había sido los asuntos de la guerra.

También se ocuparon de la cuestión económica. Surgió el asunto de la crisis sobre el cual manifestó Sagasta que era imposible hacerlo hasta después que se aprobaran los proyectos de carácter económico. Se adoptaron algunas medidas encaminadas a combatir la crisis económica y para contrarrestar la marcha de la escuadra yankee a Puerto Rico. Se estudió el medio de poder comunicar con Manila.

Continuó en el debate al Sr. Romero, haciendo breve disertación del discurso del Sr. Silvela.

Censuró la imprudencia del gobierno en la emisión de Filipinas y preguntó qué medidas piensa adoptar y cuándo se guardará a enviar elementos de guerra. Defendió Weyler.

Ha salido de Port Said para Barcelona en el vapor correo «León XIII».

Mac Kinley teme que el comodoro Dewey haya agotado todas sus maniobras.

PERPÉN.

Se temen graves complicaciones sino se embarcan pronto las tropas.

**Lo de Cavite.... Impresión en Roma**

Madrid 6 (7 m.)

La noticia del desastre sufrido por la escuadra española en Cavite ha causado en Roma una impresión grandísima.

S' asegura que León XIII al ser informado del resultado del combate naval sencillamente dolorosamente afectado y volviéndose al familiar que le acompañaba exclamó:

Hoyguemos porque Dios proteja desde lo alto a España, nuestra hija predilecta.

Los amigos y entusiastas de España

confían en que la primera división sa-

ca de Cabo Verde logrará una expléndida revancha en el Atlántico.

**Fallecimiento. - Los yankees**

Madrid 6 (7:10 m.)

Ha fallecido el señor vitalicio señor

Onde de la Roma.

El almirante D. Weyl jefe de la escuadra norteamericana del Pacífico, ha pedido a su gobierno un buque hospital y viviendas para dos mil hombres.

La prensa ya hace días que la escuadra norteamericana tuvo en el combate de Cavite más cien heridos y cincuenta muertos.

**Dos noticias**

Madrid 6 (8 m.)

En el senado de Washington el ministro de relaciones extranjeras Mr. Day se manifestó opuesto a que se expongan las islas islas H. wai & los Estados Unidos.

Dijo que apesar de esto aceptaría un convenio comercial con aquel Estado.

Las autoridades de la Habana han hecho volar con dinamita los restos del acorazado «Maine».

**Varias noticias**

Madrid 6 (8:5 m.)

**NUEVA YORK.** — Circula el rumor de que la escuadra española lleva la misión de batir a los acorazados «Oregon» y «Marietta» que navegan por las costas de la América del Sur.

En los Estados Unidos ha producido gran alarma la noticia.

El gobierno niega fundamental el rumor, pues la escuadra española debe haber llegado a Puerto Rico.

Mac Kinley ha ordenado que el «Oregon» y el «Marietta», naveguen dentro de las tres millas jurisdiccionales de la costa del Brasil, para impedir el ataque de los acorazados españoles.

**Una opinión imparcial y autorizada**

Madrid 6 (8:5 m.)

**PARÍS.** — El general argentino Licio Manzillo, que se encuentra en París, ha pedido a su gobierno autorización para ponerse al frente de un ejército de voluntarios que proyecta organizar en Buenos Aires, en favor de España.

El citado general ha dicho, que sus simpatías están por los que combatieron en pro de la independencia de Cuba, pero no puede soñar que los cubanos, para conquistarla y combatir contra Es-

paña, recurran a una intervención extranjera muy peligrosa.

Considera un deber apoyar a España por que el triunfo de los americanos traería necesariamente la hegemonía de los Estados Unidos, no solo en el golfo de México, sino en toda la América del Sur, donde no podría hacerse nada sin su consentimiento.

**Motín en Ciudad Real. - Saqueo. - Incendio. - Estado de guerra**

Madrid 6 (8:10 m.)

En Ciudad Real se ha celebrado una imponente manifestación protestando de la subida del precio del pan y la escasez de los alimentos.

Los grupos de amotinados saquearon la panadería y la fábrica de harinas de los señores Ayala, ocasionándose pérdidas de mucha consideración.

También intentaron asaltar una casa particular.

Incendiaron las casillas de consumos.

Las autoridades civiles han designado el mando en la militar, declarándose el estado de guerra.

**¿Qué es lo que? - La prensa francesa y la guerra. - Motín en Valdepeñas**

Madrid 6 (8:15 m.)

Los ministeriales desmienten los rumores de crisis actual, asegurando que el ministerio continuará constituido como hasta aquí hasta la clausura de cortes o hasta que lo resuelva el Sr. Sagasta.

Los periódicos franceses acusan sus simpatías por España, asegurando que si pelea en el mar de las Antillas la escuadra española con otra yanki de poder igualmente ofensivo, y defensivo la victoria será de España.

En Valdepeñas se ha amotinado el vecindario.

Las turbas incendiaron el domicilio del comerciante señor Iler, donde tenía almacenada gran cantidad de grano.

**Cesas de América**

Madrid 6 (8:20 m.)

Ayer salieron de Nueva Orleans para Tampa dos vapores conduciendo 400 mulas procedentes de los vapores «Miguel Jover» y «Catalina» que las llevaban a la Habana antes de ser apresados.

Muchos laborantes cubanos han salido para Cayo-Hueso con objeto de unirse a la expedición que ha de salir para las costas de la Gran Antilla.

El grueso de la escuadra nor-

eamericana está situada frente al puerto de Cárdenas.

Frente a la Habana han quedado sólo tres buques de guerra.

**Están verdes**

Madrid 6 (8:25 m.)

El propietario del «Heraldo de Nueva York» ha telegrafizado a los embajadores de Italia, Francia, Inglaterra y Austria protestando de la persecución de su yate «Naumona» por un crucero español y pidiendo que se declare libre y neutral el Mediterráneo para todas las potencias incluso las beligerantes, como propuso el ministro italiano Sr. Visconti Verna.

**A Tampa. - No es cierto**

Madrid 6 (9:5 m.)

Muchos oficiales de la marina norteamericana, han llegado a Tampa con objeto de incorporarse a la expedición que se está organizando con destino a las costas de Cuba.

Se desmiente la noticia sobre intervención de las potencias.

Igualmente se niega fundamental al rumor de haberse apoderado los yankees de Manila, después de un sangriento combate.

**Lo que dice El Liberal**

Madrid 6 (9:30 m.)

«El Liberal», en su número de hoy, califica de falso patriottismo el que proclama a todas horas los que guardan de que debe guardarse un gran silencio y mantener una ejemplada reserva en todos los asuntos y cuestiones relativas a la guerra.

Todo debe saberse y depurarse—dice «El Liberal»—pues se corre el riesgo de lo contrario, de que la tensión del sentimiento público, no pueda soportarse más tiempo y lo rompe todo, perdiendo la patria en el mayor de los peligros.

**Dimero á las colonias. - Expediciones**

Madrid 6 (10:40 m.)

En breve se girarán algunos millones

# ESTOMAGO ARTIFICIAL

10 pesetas del Dr. Martínez, en hojas doce impresas y coloradas, pastillas y compresas, coctel de chocolate y otras medicinas militares de

cada 100 pesetas. Depósito, Centro de especialidades, Rambla de las Flores, Barcelona y Moreno Miquel: Arenal, 2, Madrid.

En Alicante, en las principales farmacias.—Al por mayor: D. Juan Rodríguez, mayor, 23.

do pasos para las atenciones de la guerra, a los gobernadores generales de Cuba y Puerto Rico.

En Washigton se preparan tres nuevas expediciones de armas y maquinaria con destino a los rebeldes cubanos

Le que dice Moret.—Expedición fracasada

Madrid 5 (2:25 t.)

El Sr. Moret ha estado en Palacio despidiéndose con la Reina Regente.

A su salida del régimen Alcazar manifestó al ser interrogado por los periodistas que el gobierno seguía creyendo de noticia de Manizales.

El gobernador militar de Guanajay impidió que desembarcara una expedición en Cuba.

## Advertencia.

Hasta la hora de entrar en máquina nuestro periódico, no hemos recibido los últimos telegramas de la tarde que ha debido depositar en la Central de Madrid nuestro corresponsal señor Perpén, y cuya transmisión habrá indudablemente retrasado la censura oficial.

Si llegan a nuestro poder antecedentes de las doce, los expordremos al público como de costumbre, en el transparente de nuestra redacción.

ACADEMIA DE MATEMÁTICAS

Dirigida por D. Juan Manuel Segura

Preparación completa para carreras civiles y militares.—Repaso de las asignaturas del bachillerato y carrera de comercio.

Honorarios móviles

Plaza de San Cristóbal 5

**Compra y venta de muebles usados**

INFANTA, 11, esquina a la de Zaragoza.

Imp. de Galdós Chápuli Hermos.

# ESPAÑA Y LOS EEUU.

## LA GUERRA

### SERVICIO TELEGRÁFICO

propio de la Correspondencia.

A Cádiz.—Conferencia.—Acuerdos.—Pronto habrá noticias

Madrid 6 (3 m.)

El almirante de la segunda división de la escuadra española Sr. Cámaras, saldrá inmediatamente para Cádiz con objeto de hacerse cargo del mando.

Han celebrado una larga conferencia sobre los motines ocurridos en algunas provincias los Sres. Capdepón y Sagasta.

Acordaron como regla general declarar el estado de sitio en cuantas provincias se repitan las alteraciones del orden público.

De hoy a mañana espera el gobierno noticias de Filipinas.

### MOTINES

En Soria.—Contra los acaparadores.

Madrid 6 (35 m.)

En Soria ha estallado un motín de grandes proporciones contra los acaparadores del trigo.

Parte del vecindario amotinado, formando numerosos grupos, marchó a la estación del ferrocarril, impidiendo que salieran los vagones cargados de trigo.

Los amotinados causaron grandes destrozos.

La benémerita intervino restableciendo el orden.

Los huelguistas de La Unión.—En Portman

Madrid 6 (7 m.)

Telegrafian de La Unión (Car-

tagena), que en la noche pasada los huelguistas mineros abrieron los depósitos de dinamita apoderándose de ella y retirándose a la sierra.

Impiden el paso de los trenes al Descargadero y Estrecho.

Parte de los obreros se han conformado con el aumento de jornales.

En Portman reviste el motín caracteres más graves.

De las colisiones sostenidas con la fuerza pública han resultado tres muertos y varios heridos.

Han salido para aquel punto más tropas y guardia civil.

Ha llegado a Cartagena el gobernador de Murcia.

**Empieza el jaleo**

Madrid 6 (7:10 m.)

Telegramas de Cayo Hueso dicen que entre los cabecillas Lacret, Núñez, Castillo y Sanguiñy que se encuentran en aquella población, han surgido grandes desavenencias y que Lacret y Sanguiñy han tenido una gravísima reyerta.

Los cabecillas insurrectos han propuesto a los militares yankees que Núñez mande la expedición por mar y se encargue Lacret de las fuerzas de tierra.

Se insiste en que la expedición desembarcará en Sagua la Grande y que constará de mayor número de soldados de lo que se había supuesto.

**El ejército yanki indisciplinado**

Madrid 6 (7 m.)

**NUEVA YORK.** — Circula el rumor de que la escuadra española lleva la misión de batir a los acorazados «Oregon» y «Marietta» que navegan por las costas de la América del Sur.

En los Estados Unidos ha producido gran alarma la noticia.

El gobierno niega fundamental el rumor, pues la escuadra española debe haber llegado a Puerto Rico.

Mac Kinley ha ordenado que el «Oregon» y el «Marietta», naveguen dentro de las tres millas jurisdiccionales de la costa del Brasil, para impedir el ataque de los acorazados españoles.

**Una opinión imparcial y autorizada**

Madrid 6 (8:5 m.)

**PARÍS.** — El general argentino Licio Manzillo, que se encuentra en

## COLEGIO DE SAN JOSÉ

Bajo la dirección de  
DON GREGORIO CHILCHILLA Y BROTONS  
Bilbao, N.º 11. ALICANTE

**Personal.**—Este Colegio cuenta con un numeroso cuerpo de profesores de primera y segunda enseñanza, que por sus vivencias académicas y su aprobación son una garantía para los padres que confían en la educación de sus hijos a este centro de instrucción.

**Su admisión al Colegio.**—Internos medio pensionistas, permanentes y externos.

**Primeras enseñanzas.**—Escuelas de párvulos, elemental, superior y clases preparatorias para ingresar en la segunda enseñanza.

**Prácticas.**—Alumnos internos: maquinaria y enseñanza en el Colegio 8 reales diarios, pagados por trimestres anticipados.

**Medio medio pensionistas:** manutención y enseñanza en el Colegio, 6 reales diarios.

**Segunda enseñanza.**—Estudio de las asignaturas para obtener el grado de Bachiller, clases preparatorias para exámenes: Francés, inglés, caligrafía, gimnasia, música, dibujo, Mecánica, de figura, de paisaje y adorno.

**Carrera de Comercio.**—En este Colegio se admiten alumnos internos y externos para hacer los estudios de Perito Mercantil y preparación para su ingreso, teniendo un clísterio de profesores independientes, de los estudios de 2.ª enseñanza, para las asignaturas de esta carrera, estando este establecimiento incorporado a la Escuela de Comercio de esta capital.

**Precios.**—Alumnos internos de 2.ª enseñanza y comercio, manutención y enseñanza en el Colegio, 8 reales diarios pagados por trimestres anticipados.

**Internos medios pensionistas:** manutención y enseñanza en el Colegio, 6 reales diarios.

Para el ingreso en el Colegio, dirigirse al Director, establecimiento D. Gregorio Chilchilla y Brotons, quien dictará reglamentos y demás datos que se soliciten de esta dirección.

## VERDADEROS GRANOS DE SALUD

DE D. FRANCK

Contra el ESTREÑIMIENTO

y sus consecuencias:

JAQUEA, MALESTAR, PESADEZ, ASTROGA

EXTRACTO ADJUNTO EN 4 COLORES.

PARIS. 18-LENOY, 91, RUE DES PETITS-Champs, y las más.

## Los chocolates de los

## BR. PP. TRAPENSES

por su pureza y buena calidad son los mejores del mundo.

Se hallan de venta en la calle de San Fernando, esquina a la Cruz de Malta, tienda de Jaime Utrera, en Olíveres;

en LA MENSAJERA.—Calatrava, 10.

Confitería «Los diez amigos», Medina, 8 y tienda de la calle de Guardiola, 7.

Representante: J. M. Pérez, calle de Guardiola, 9, Barrio de Benalúa.

Para mayor comodidad pueden dejarse los encargos en la población, en la calle de San Francisco, núm. 14, almacén de cartidos.

El único Legítimo

**VINO DEFRESNE**

con PEPTONA

el más precioso de los tónicos y el mejor reconstituyente.

PARÍS: 4, Quai du Marché-Neuf

EN TODAS FARMACIAS.

## SERVICIOS DE LA Compañía Trasatlántica DE BARCELONA

Línea de las Antillas, New-York y Veracruz.

Combinación a puertos americanos del Atlántico y puertos N. y S. del Pacífico.

Tres salidas mensuales, el 10 y 30 de Cádiz y el 20 de Santander.

LÍNEA DE FILIPINAS.

Extensión a Ilo Ilo y Cebú, combinaciones al Golfo Pérsico, Costa Oriental de África,

India, China, Cochinchina, Japón y Australia. Tres viajes anuales saliendo de Barcelona cada cuatro Sábados, ó sea los días 26 Marzo, 23 Abril, 21 Mayo, 18 Junio, 16 Julio, 13 Agosto, 10 Septiembre, 8 Octubre, 5 Noviembre y 3 Diciembre de 1898, y de Manila cada cuatro sábados, ó sea los días 12 Marzo, 9 Abril, 7 Mayo, 4 Junio, 2 y 30 Julio, 27 Agosto, 24 Septiembre, 22 Octubre, 19 Noviembre y 17 Diciembre de 1898.

LÍNEA DE BUENOS AIRES.

Siete viajes anuales para Montevideo y Buenos Aires, seis escalas en Santa Cruz de Tenerife saliendo de Cádiz y efectuando antes las escuelas de Marsella, Barcelona y Málaga.

LÍNEA DE FERNANDO POCO.

Cuatro viajes al año para Fernando Poo, con escalas en las Palmas, Puerto de la Cruz, Oeste de África y Golfo de Guinea.

SERVICIOS DE ÁFRICA.

LÍNEA DE MARIBUECAS.—Un viaje mensual de Barcelona a Mogador, con escalas en Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mazagão.

SERVICIO DE TÁNGER.—El vapor «Jouquin del Pétalo» sale de Cádiz para Tánger, Algeciras, Gibraltar, los lunes, miércoles y viernes, retornando a Cádiz los martes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy considerado, como ha sido tradición en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convenientes por estancias de lujo. Rebasas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila a precios especiales para emigrantes de clase artesana o jornalera con facilidad de regresar gratis dentro de un año; sino encuentran trabajo.

La Compañía puede asegurar las mercancías en sus buques.

Aviso importante.—La compañía presta a los señores comerciantes, agricultores e industriales, que recibirá y encomienda a los despachos que los mismos designan, las maestras y noches de precios que con este objeto se le entreguen.

Esta compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

Para más informes.—En Barcelona: La Compañía Transatlántica y los Sres. Ripoll y Compañía, Plaza de Palma, 14; Cádiz: la Delegación de la Compañía Transatlántica, Madrid: Agencia de la Compañía Transatlántica, Fábrica del Sol, 18; Santander: Sres. Hijos de Angel Pérez y Compañía, Coruña: Agencia de la Compañía Transatlántica, Vigo: D. Antonio López de Noia, Cartagena: Sres. Boach Hermanos, Valencia: Sres. Dart y Compañía, Málaga: D. Antonio Duarte, En Alicante: Fesa y Compañía.

## IBARRA Y COMPAÑIA.—SEVILLA

LÍNEA REGULAR

DI-SEMANAL

DE GRANDES VAPORES

## VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roja, de 2000 toneladas.—Cabo San Sebastián de 2800.—Cabo de la Nao, de 2800.—Cabo Tertosa, de 2800.—Cabo San Vicente, de 2800.—Cabo San Antonia, de 2800.—Cabo Queijo, de 2800.—Cabo Peñas, de 2800.—Cabo Trafalgar, de 2800.—Cabo Palos, de 2800.—Cabo Artagal y de 2800.—Cabo de 2800.—Cabo Priego, de 1600.—Cabo Sillitore, de 1600.—Itálica, de 1600.—Málaga, de 1600.—La Carraca, de 1100.—Vimeysa de 1100.—Trípolis, de 1100.—Luchkoma, de 1000.—Cabo de Santa María, de 900.

Consignatario: D. Mariano Ravelle, Princesa, 22.

## SALIDAS DE ALICANTE

Todos los martes y sábados para Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Zaragoza, Coruña, Santander y Bilbao, además de una para San Sebastián, Pasajes y puertos Nortes de Francia.

Todos los martes y viernes para Valencia, Tarragona, Barcelona, Génova y Marsella, además de carga para San Felice y Palermo y los principales puertos de Italia.

## LA CASA MATÍAS LOPEZ

MADRID—ESCORIAL

Fabrica siempre las mismas excelentes clases de chocolates que tanto fama gozan en España y el extranjero.

PREMIADOS EN CUANTAS EXPOSICIONES HA CONCURRIDO DE VENTA EN TODOS LOS ULTRAMARINOS Y CONFITERIAS

Depósito central.—Montera 25.

## La Unión y el Fénix Español

COMPANIA DE SEGUROS REUNIDOS

DOMICILIO SOCIAL

MADRID, calle de Olozaga, 11.  
(PASEO DE RECOLETOS)

Garantías

Capital social efectivo. . . Pesetas. 12.000.000

Primas y reservas. . . . . 44.028.645

Total. . . . . 53.028.645

## 33 AÑOS DE EXISTENCIA

### Seguros contra incendios

Esta gran Compañía nacional asegura contra los riesgos de incendio.

El gran desarrollo de sus operaciones acrecienta la confianza que inspiran al público, habiendo pagado por siniestros desde el año 1884, de su fundación, la suma de pesetas 656.687.42.

Subdirectores en esta provincia de Alicante: D. Julio Malmena Puig, Mondoñedo, núm. 46, y D. Juan Lloren, calle de San Fernando, núm. 86.

### Seguros sobre la vida

En este ramo de seguros contrata toda clase de combinaciones, y especialmente las

Detalles, Rentas de educación, Rentas vita-

lijas y Capitalios divididos a primas más

reducidas que cualquier otra Compa-

## ELIXIR ESTOMACAL

de SAIZ DE CARLOS

Cura segura del 98 por 100 de los enfermos crónicos del Estómago & intestinos, aunque lleven 25 años de sufrimientos y no hayan encontrado alivio con los demás tratamientos. CURA el Dolor de estómago, los vómitos, ardores acedias, estreñimiento, diarreas, dolor del estómago, Diapensis y Catarroes intestinales. Cura el mareo de mar. Ayuda a las digestiones, abra el apetito y tonifica.

ALICANTE, en las principales farmacias.

## AGENCIA MARÍTIMA

Servicio regular para Burdeos

El vapor Algirón, saldrá para BURDEOS todos los meses

Servicio bi-mensual para Nantes Saint Nazaire, Brest y La Rochelle

Los vapores Mitidja y Elba saldrán respectivamente todos los veinte días para aquellos puertos.

Par festejos y demás informes dirigirse a Mr. José Pela, Paseo de los Mártires, 64.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.

El vapor frances Dauphino saldrá de este puerto directo para Grán los miércoles de cada semana; es igualmente de este puerto directo para Cete, los viernes, admite carga.

Consignatarios en Alicante Sres. Raymundo Comp.