

# LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

PRECIO DE LA SUSCRIPCIÓN

MADRID: Edición de la mañana. 1 Pta. Mes.  
PROVINCIALES Y PORTUGAL. 5 Ptas. Trimestre.  
EXTRANJERO. 12 Ptas. Trimestre.  
ULTRAMAR. 15 Ptas. Trimestre.

Por menor. PRECIO DE LA VENTA. Por mayor.  
5 céntimos ejemplar. 30 céntimos 30 ejemplares.  
Redacción y Oficinas: Factor. 7, Madrid.

DIARIO POLÍTICO INDEPENDIENTE Y DE NOTICIAS

ECO IMPARCIAL DE LA OPINIÓN Y DE LA PRENSA

Fundador: D. Manuel María de Santa Ana.

PUBLICIDAD

Los anuncios de todas clases referentes a Bancos y Sociedades, a precios convencionales. Se reciben en esta Administración y en todas las agencias de publicidad nacionales y extranjeras. Con arreglo a la Ley, cada anuncio pagará 10 céntimos por impuesto de timbre. La correspondencia y giros diríjanse al ADMINISTRADOR. NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES.—FRANQUEO CONCERTADO

AÑO LIX.—NUM. 18.415.

Madrid.—Lunes 13 de Julio de 1908.

Ediciones Mañana, Tarde y Noche.

La Funeraria. Preciosos, 20. Tel. 61.º 225.

**Muyadi Janos**

Agua purgante, remedio indispensable para las familias. De venta en todas las farmacias de España.

LO DEL DIA

**Don Carlos de Borbón**

La enfermedad real ó inexacta de Don Carlos de Borbón—y mucho celebraremos que sea inexacta—da á ese hombre actualidad periodística, y no estará demás consagrarle unas cuantas líneas en vida, rompiendo la costumbre de hacer los elogios á la hora de la muerte. Y decimos los elogios, y no decimos las censuras, aunque muchos se asombren, porque Don Carlos de Borbón sólo elogios merece como español patriota.

Si yo fuese carlista, tendría como carlista amargas censuras para Don Carlos. Como dinástico, sólo elogios pueden salir de mi pluma, porque la conducta de Don Carlos de Borbón ha contribuido á dos cosas: á consolidar la dinastía y á robustecer la Patria.

Hagamos historia y razonemos. Negar que el partido carlista, como partido de tradición de ideas y como partido de afecto dinástico, es fuerte, poderoso, unido, capaz de levantar en armas núcleos formidables, sería negar lo que es evidente. Negar que á raíz del desastre media España hubiese visto gozosa un alzamiento carlista—ó del moro Muzá—y que otra media lo hubiese visto indiferente, sería también negar otra cosa que está en la conciencia de todos. Y negar que á cualquier hora y en cualquier momento los carlistas pueden lanzar al monte unos miles de hombres, equivaldría también á negar lo que nadie ignora.

Es, por lo tanto, cierto, exacto, indubitado, que Don Carlos de Borbón ha podido, antes y ahora, levantar en armas un núcleo no despreciable del país, y siendo eso cierto, necesario será poner en su cuenta esta partida: «Pudo hacer la guerra, ensangrentando el país, y no la hizo».

Si los republicanos hubiesen tenido las fuerzas organizadas que tienen los carlistas, ¿hubiesen hecho eso? Sin miedo á la controversia puedo negarlo. Y aun puedo afirmar que si cualquier heredero de Ruiz Zorrilla hubiese contado con los elementos con que contaba Don Carlos de Borbón, habríamos salido á motín por día y á barricada por noche.

¿Cómo, pues, no rendir homenaje de gratitud á un hombre que pudo levantar huestes en guerra y consagró su vida á predicar la paz á sus secuaces, levantiscos muchos de ellos, como levantiscos son, por regla general, quienes se creen fuertes y á inacción están condenados? Lo escrito es verdad. Lo escrito no tiene pasión. Lo escrito es tributo á lo justo y homenaje á lo cierto.

Yo conozco á quienes muy íntimamente conocen á Don Carlos, y varias veces les he oído decir que Don Carlos, hablando de España, repite:

«Yo no hice la guerra durante la minoría, porque mi caballerosidad me impedía alzar contra una viuda y un niño. Yo no hice la guerra cuando el desastre, porque mi patriotismo me impedía acabar de aniquilar á España. Yo no hago ahora la guerra, porque quiero contribuir con mi propio concurso al resurgimiento de mi patria y porque creo aún más grande contribuir con el sacrificio á la grandeza de España, que con mi éxito á su ruina.»

Quien así habla, bien merece que quienes en sus ideas no cumularmos le consagremos unas cuantas líneas de justo elogio, reflejo de la verdad, exentas de pasión ó inspiradas en el deseo de restablecer la exactitud en el juicio histórico, perturbada á veces por quienes más en la pasión que en la imparcialidad se inspiran.

Antes lo decía, y ahora lo repito. Si los jefes de los otros partidos extremos hubiesen contado con los elementos con que cuenta D. Carlos para intentar movimientos revolucionarios contra el Régimen, mil veces los habrían intentado. Y si con la complicidad de cualquier subalterno y de cualquier sargento no vacilaron en lanzarse en aventuras, ¿adónde no hubiesen llegado de haber contado con cabezas y con masas?

Esa es la verdad, y no otra. Una cosa es que por conveniencias de política ó por placer de hacer chistes hablemos á veces en son de chacota del partido carlista y de D. Carlos de Borbón, y otra muy distinta el ocultar la verdad, cuando de decir la verdad se trata.

Para nosotros, que rendimos siempre pleitesía á la verdad, y que hacemos cuanto podemos por sustraernos á los dictados insanos de la pasión, merece aplauso muy sincero la patriótica conducta de D. Carlos de Borbón, y sin temor á ridiculas censuras de opinión populachera se lo tributamos en vida, deseando tan sólo una cosa: tardar muchos años en tener que tributárselo con ocasión de muerte.

Don Carlos ha sido tácito colaborador del resurgimiento, de la paz, de la prosperidad y del engrandecimiento de España; pudo pleitear su causa y la archivó; pudo apeteer por segunda vez la Corona y resistió á la tentación; pudo cabalgar en corcel de guerra y se contentó con sus góndolas venecianas; pudo seguir su vida de Pretendiente en armas y se resignó á ser Pretendiente de Protocolo; pudo ser el eterno perturbador de España y supo reducirse á ser un Príncipe en el Destierro.

Reconocamos la verdad, hagamos por una vez justicia á ese Príncipe, nieto de cien reyes, y unamos nuestros votos á los de sus amigos para que su dolencia sea pasajera y su curación total, pues la vida de D. Carlos de Borbón, aun cuando otra cosa crean quienes al porvenir no miran, es preciosa para la Patria.

Juan de Aragon.

**Servicio radiotelegráfico**

La Gaceta de ayer publica el convenio radiotelegráfico internacional celebrado entre Alemania, los Estados Unidos de América, Austria, Hungría, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Chile, Dinamarca, España, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Italia, Japón, México, Monaco, Noruega, Países Bajos, Persia, Portugal, Rumania, Rusia, Suecia, Turquía y Uruguay.

Por virtud del convenio, las altas partes contratantes se comprometen á aplicar las disposiciones del mismo en todas las estaciones radiotelegráficas—estaciones al servicio de estaciones de bordo—abiertas entre la tierra y los barcos en el mar, y establecidas ó explotadas por las partes contratantes.

Se comprometen, además, á imponer la observancia de dichas disposiciones á las empresas privadas autorizadas, ya sea para establecer ó explotar estaciones costeras radiotelegráficas, abiertas al servicio de la correspondencia pública entre la tierra y los barcos en el mar, ya sea para establecer ó explotar estaciones radiotelegráficas abiertas ó no al servicio de la correspondencia pública, á bordo de los barcos que lleven su respectivo pabellón.

Se llama estación costera toda estación radiotelegráfica establecida en tierra firme ó á bordo de un barco fundado de modo permanente y utilizada para el cambio de la correspondencia con los barcos en el mar.

Toda estación radiotelegráfica establecida en un barco que no esté fijo, se llama estación de bordo.

Las estaciones costeras y las estaciones de bordo estarán obligadas á cambiar recíprocamente los radiotelegramas, sin distinción del sistema radiotelegráfico adoptado en estas estaciones.

Cada una de las altas partes contratantes se compromete á enlazar las estaciones costeras con la red telegráfica por medio de hilos especiales ó, por lo menos, á tomar otras medidas que garanticen una comunicación rápida entre las estaciones costeras y la red telegráfica.

La tasa costera no podrá exceder de 60 céntimos por palabra; la de bordo, de 40 céntimos por palabra.

Por lo que respecta á la tasa costera y de bordo, podrá imponerse una tasa mínima, que no podrá ser superior á la tasa costera ó de bordo de un radiotelegrama de 10 palabras.

El servicio de las estaciones costeras será permanente, para poder comunicar á cualquier hora con los buques que se hallen en alta mar.

En el reglamento se dictan disposiciones para la dirección que ha de ponerse á los radiotelegramas, y para la entrega de los mismos á los destinatarios á bordo y en tierra.

LAS COSAS DE «LE MATIN»

**Duelo en dos jornadas**

POR TELEGRAFO DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL

Los padrinos.

PARIS 12. El pleito Chaumie-Le Matin es ya cosa muy antigua.

Le Matin, que busca, en esta ocasión, como en todas, popularizar cada día más su nombre, siendo la comidilla de los círculos de París, ha tenido la habilidad de irlo retrasando.

M. Pierre Mortier, un articulista impaciente, cansado ya de esperar que se celebre la vista, ha escrito en un periódico de esta capital un violento artículo hablando de ese pleito.

El abogado del Tribunal de Casación, monsieur De Monzie, que se ha creído mortificado por las frases del articulista, ha enviado á este sus padrinos.

El encuentro se efectuará esta tarde á las seis, y despierta gran expectación entre periodistas y curiales.

De Monzie, herido.

PARIS 12. Esta tarde, á la hora anunciada, ha tenido lugar en Neuilly sur Seine, el duelo entre el abogado De Monzie y el periodista Mortier.

El encuentro ha sido muy reñido. Los adversarios se han batido con encarnizamiento durante dos horas, llegando á efectuar veinte asaltos.

Al cuarto, De Monzie resultó ligeramente herido en el antebrazo.

A pesar de ello, insistió en continuar la lucha.

Esta se prolongó con igual ardor por ambas partes, sin que los adversarios lograsen herirse.

Al fin, rendidos al cabo de dos horas, decidieron suspender el duelo, dejando para mañana el continuarlo.

La cuestión, pues, sigue en pie, y es grande el interés que su desenlace despierta.

FRATERNIZANDO

**Los socialistas franceses en Bélgica**

POR TELEGRAFO DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL

La salida.

PARIS 12. Desde las cinco de la mañana los alrededores de la estación del Norte se hallan invadidos por una multitud enorme que acude á despedir á los expedicionarios que marchan á visitar á los socialistas belgas.

Con un orden completo y entre aclamaciones ocupan los expedicionarios, que pasan de ochocientos los vagones del tren especial. Figuran en la expedición muchas mujeres. También algunos de los diputados socialistas franceses, entre ellos el gran orador Jaurès.

A las seis y veinte parte el tren que conduce la expedición.

Legada.

BRUSELAS 12. Es imposible describir el recibimiento que se ha hecho en esta ciudad á los socialistas franceses. Más de 30.000 socialistas belgas han acudido á la estación y á los alrededores, con banderas rojas de los distintos gremios asociados y con músicas.

A la llegada del tren sonaron aplausos y aclamaciones, cambiando mutuos vivas á Bélgica y á Francia.

Al salir de la estación en manifestación imponente, se dirigieron todos por los grandes bulevares y la plaza central á la Casa del Pueblo. Durante el trayecto, las mujeres desde los balcones saludaban á los expedicionarios con los pafucos y resonaban incensantes aclamaciones.

La recepción.

BRUSELAS 12. En los espléndidos salones de la Casa del Pueblo, uno de los mejores edificios de Bruselas, ha tenido lugar la recepción de los expedicionarios franceses. El administrador-delegado de la Casa del Pueblo, M. Octors, en nombre de los socialistas belgas, ha saludado á los expedicionarios, dándoles la bienvenida.

Su discurso ha sido breve y cordial.

Kermesse flamenco.

BRUSELAS 12. A las ocho de la noche, desde la Casa del Pueblo, donde se habían congregado los expedicionarios franceses, acompañados de varias Comisiones de socialistas belgas, se han dirigido á los jardines de Anderlecht, con escolta de música.

Allí se ha celebrado la kermesse flamenco, al estilo antiguo, como se ve en los cuadros de los más famosos pintores. No es posible imaginar espectáculo más admirable. La iluminación de los vastos jardines es maravillosa, por lo pintoresca y original.

Los parisenses que han venido en la expedición son recibidos y agasajados por estas belgas, extraordinariamente amables y de una singular hermosura.

La fiesta es espléndida. Concurren á ella millares de personas, viéndose invadidas las avenidas de este Parque inmenso.

En un sitio, al son de la orquesta, comienza el baile, en medio de un entusiasmo loco. En otros lugares hay tiro de pichón, cinematógrafos, diversas atracciones para todos los gustos.

A las doce ha terminado el festival que, por lo típico y alegre, dejará en todos un recuerdo imborrable.

POR LAS PROVINCIAS

**La Infanta en Zaragoza**

ZARAGOZA 13. La Infanta Isabel continúa siendo muy agasajada.

Por el Hotel Regina han desfilado, para cumplimentar á la Infanta, las personalidades de más relieve.

Ayer asistió S. A. al Te Deum celebrado con motivo del alumbramiento de la Reina Victoria.

Después oyó misa, acompañada por las autoridades y el elemento oficial.

Terminada la ceremonia religiosa, marchó la Infanta á recorrer las calles.

Estuvo en el barrio de Torrero, y después volvió al Hotel Regina, donde S. A. recibió la visita del gobernador, el alcalde, el arzobispo, el presidente de la Audiencia, el delegado de Hacienda y otras autoridades.

Por la tarde hizo la primera visita á la Exposición, donde fué recibida por el Comité en pleno de la misma.

Acompañaban á la Infanta la marquesa de Nájera y las autoridades.

Empezó la visita por la instalación del Patrimonio Real, luego Altos Hornos, el pabellón de maquinaria agrícola y el de coches automóviles, examinando éstos muy detenidamente.

Estuvo después en el pabellón de alimentación, siendo obsequiada por un expositor con chocolate.

Seguidamente dió un paseo por los jardines de la Exposición, dirigiéndose después al hotel con la marquesa de Nájera.

La verbena.

Todos los zaragozanos desfilaron por la Exposición.

La verbena resultó un acto brillantísimo. Amenizaron la fiesta el orfeón zaragozano, una banda militar, la orquesta del casino y una banda de guitarras.

En el casino estuvieron animadísima las secciones de variedades.

Se celebró también un baile familiar, terminando la fiesta en las primeras horas de la madrugada.

Ha sido de la madrugada, próxima, cuando se celebró el palomero consejo.

Una se enredaron en los alambres de las líneas telegráficas y otras se elevaron á altura inmensa, orientándose en dirección al Norte.

Mateo.

EN UNA FIESTA

**Caballos desbocados**

POR TELEGRAFO DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL

Cuarenta y nueve víctimas.

VIENA 12. Ayer ocurrió en Praga una terrible catástrofe.

Celebrábase la Fiesta de las Flores en el jardín de la Exposición, cuando entró en el mismo el mail de la señora Kaiser, viuda del ministro del mismo nombre.

El jardín se encontraba lleno de gente. Infinidad de señoras discurrían por sus avenidas.

Una orquesta de tziganos tocaba valse austriacos.

De pronto los caballos del mail de la señora Kaiser se encabitaron y desbocáronse por los senderos del jardín, atropellando á cuantos paseaban por éste.

Produjese un pánico espantoso. Todos corrieron, las señoras se desmayaban, los niños refugiábanse en las glorietas y detrás de los macticos.

La señora Kaiser, su novio, De Guerey y el barón Madhery, que iban en el mail, fueron precipitados á tierra y sufrieron heridas graves.

Una actriz, la señora Avinsky, fué pisoteada por los caballos, y murió en el acto.

Cuando al fin pudieron ser refrenados los caballos, el jardín de la Exposición ofrecía un lamentable aspecto.

Lo que fuera poco antes mansión de la alegría, era un vasto campo de desolaciones.

Cuarenta y ocho personas yacían en tierra desvanecidas ó lanzando ayes desgarradores. Los arcos estaban destruidos, los puestos de flores habían venido á tierra.

Acudió la Cruz Roja, y procedió á curar á las víctimas.

Vióse entonces que diez y ocho de éstas se encontraban muy graves.

Algunas morirán, seguramente.

El trágico suceso ha causado en Praga enorme impresión.

SINIESTROS MARITIMOS

**Naufragio del «Mar Negro»**

Buque partido en dos pedazos.

PARIS 12. La edición parisiense del New York Herald publica el siguiente telegrama: «El steamer español Mar Negro, que iba de Newcastle á Burdeos, chocó ayer en la desembocadura del Tyne con el vapor Fair. Diez tripulantes se ahogaron.»

No se sabe nada más acerca de este siniestro.

Detalles del buque.

BILBAO 13. Se ha recibido la noticia, aunque sin detalles, de que á la entrada del puerto de Burdeos ha naufragado el vapor Mar Negro.

El Mar Negro pertenecía á la Compañía anónima El Nervión, y llevaba la matrícula de este puerto.

Desplazaba 4.264 toneladas, y hacía muchos viajes entre los puertos de Francia y Bilbao.

Lo mandaba el capitán Corrous. Ha verdadera ansiedad por conocer detalles.

El Mar Negro, así que fuera despachado en Burdeos, debía emprender viaje á Bilbao.

ECOS DE LONDRES

**Beresford en baja**

DE NUESTRO REDACTOR

En su querrela con sir John Fisher, primer lord del Mar, el comandante de la escuadra del Canal, lord Charles Beresford, lleva la de perder. Las señas, al menos, son mortales. Los únicos periódicos que defienden á Beresford son los de Pearson. En cambio, son partidarios de sir Fisher, no ya sólo los periódicos liberales, sino los conservadores de más importancia, como el Times y el Daily Mail. Frente á esta combinación periodística, el apoyo del Daily Express y del Standard no significa mucho.

Además, el último incidente revela que lord Beresford ha perdido la cabeza. Ello ha ocurrido en esas maniobras secretas que las escuadras británicas están verificando en el mar del Norte, frente á las costas de Alemania.

Lord Beresford, que no puede sufrir al jefe de su escuadra de cruceros, sir Percy Scott, ordenó á éste que hiciera virar su barco Good Hope cuando sólo se hallaba á seis cables de distancia del Argyll, que debía virar en dirección contraria.

Lo que haya de cierto en el incidente no se sabe todavía con certeza; pero todos los periódicos cuentan que sir Scott se negó á obedecer la orden, porque de haberla obedecido, nadie hubiera podido evitar el choque del Good Hope contra el Argyll.

Claro está que si las cosas son tal como se cuentan, la situación es intolerable. No hace muchas semanas, en una recepción verificada en el Palacio Real, lord Beresford se negó á saludar á sir Fisher, que es en la actualidad su superior.

Y el Times tiene razón cuando dice que, sean cualesquiera las diferencias de opinión acerca de la administración y organización de la Marina, lord Beresford está obligado á obedecer de buena voluntad y sin ninguna clase de pasiva resistencia á sus superiores jerárquicos. Nadie le priva de tener opiniones particulares; pero en tanto que se halle al frente de una escuadra está obligado á ejecutar lo mejor que pueda las disposiciones del Almirantazgo.

Si lord Beresford juzga que sus opiniones son salvadoras, tiene siempre abierto el camino para dejar el servicio activo y volver á ser diputado—ya lo ha sido tres veces—para defender sus ideas en los Comunes. Actualmente la alternativa que se le ofrece es la histórica de se soumettre ou se démettre—se meterse ó dimitir, porque es tan subordinado del primer lord como el marinero más humilde lo es de su teniente.

Al mismo tiempo que los más de los periódicos enseñan los dientes á lord Beresford, se dedican á ensalzar la obra de sir Fisher en el Almirantazgo. El Daily Mail nos cuenta que sir Fisher ha hecho lo siguiente, desde que en 1904 le dió carta blanca el Gobierno conservador, política que luego ha continuado el Gabinete liberal:

Ha redistribuido las escuadras, concentrando en aguas próximas á Inglaterra el 86 por 100 de los acorazados. Ha reorganizado la reserva y acelerado la movilización, instituyendo núcleos de tripulaciones, cuyos admirables resultados se han visto en la movilización de hace una semana. Ha descartado los barcos inútiles, reservando toda la atención para los útiles. Ha fundado en Portsmouth un Colegio Naval de Guerra, para que se estudien y analicen planes de campaña. Ha hecho mejorar á tal punto la puntería de los cañones de los barcos, que actualmente hacen dos blancos por cada uno que hacían hace cuatro años.

Por último, ha introducido nuevos dibujos de barcos. Su Dreadnought ha sido copiado en todo el mundo; su Invencible marca una nueva era en cruceros acorazados rápidos; sus últimos destroyers son los mejores barcos de esta clase.

Frente á estos méritos tangibles y positivos, la popularidad arrogante y sentimental de lord Beresford no tiene probabilidades de prevalecer.

... Pero ya es demasiado que se hable tanto de estas divisiones personales, y la resolución del Gobierno no puede ya hacerse esperar mucho.

Ramiro de Maeztu.

CONFIRMACION

**La salud de D. Carlos**

Hablando con un carlista.

Es muy particular lo que ocurre entre algunos diputados de la minoría carlista del Congreso, con ocasión de las noticias que LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA ha publicado sobre la enfermedad de D. Carlos.

Hay diputado de dicha minoría que cree que los informes publicados son algún tanto exagerados. Al menos así lo dice, aunque interiormente reconozca que los antecedentes relativos al estado de salud de D. Carlos no sean nada satisfactorios.

Pero así como aquel representante entiende que procede disfrazar la verdad, no falta en cambio individuo de la misma minoría que asiente en un todo, á costa de un gran sentimiento, á cuantas noticias hemos acogido en estos días, refiriéndonos á la salud del pretendiente.

Anoche tuvimos ocasión de hablar con personalidad bastante significativa de la minoría carlista, la cual nos decía:

«Cuantos conocen íntimamente á D. Carlos saben que éste tenía especial satisfacción en hablar con españoles.»

De los que de éstos visitaban Venecia, eran poquísimos los que no tenían ocasión de conversar un rato con D. Carlos, porque cuando éste se enteraba de que había un español cerca de su residencia, le hacía pasar á ella, que reparar para nada en las ideas políticas que pudiera profesar. Para él eso era un simple detalle; lo principal era un rato de charla en español con gente por cuyas venas corriera sangre española.

Y eso, que constituía para D. Carlos, más que atractivo, una de sus grandes satisfacciones, ha desaparecido. ¿Por qué? Este es el enigma, pero enigma descifrado.

En un principio, al conocerse aquí que persona que había estado en Venecia no había conseguido ver á D. Carlos, no se interpretó como síntoma de que éste se encontrase enfermo. Se creyó que esa incomunicación respondía al cumplimiento de altos mandatos, puesto que no veía con sumo agrado que personas que figurasen en peregrinaciones á Roma para recibir su bendición, fuesen después á Venecia para cumplimentar al pretendiente á la Corona de España. Claro está que esa prohibición, si existía, limitábase á las peregrinaciones procedentes de España.

Pero esa creencia se desvaneció bien pronto, al saberse que D. Carlos había dejado de recibir á Ampuero y también al padre Cobos. Este último no había figurado en la peregrinación, é independientemente de ella, por tanto, había ido á Italia.

Don Carlos tenía que estar enfermo, pues de lo contrario no se explicaba satisfactoriamente ese cambio en sus costumbres.

Más tarde tuvimos ocasión de confirmar que había sido llamado á Venecia un médico especialista de Viena para que reconociera á D. Carlos y emitiera su diagnóstico respecto de una afección á la laringe que nuestro jefe padecía.

Esto lo saben todos nuestros compañeros de minoría, como igualmente conocen que la dolencia á que aléjase no es de las que retienen á un hombre en el lecho, sino de las que matan, en ocasión en que la naturaleza parece tener mayor vitalidad.

Y lo consignado se ajusta en un todo á cuanto escuchamos, creyendo por nuestra parte haber sido fieles narradores.

LOS AUTOMÓVILES

**D. Alberto Aguilera, atropellado**

De regreso del Asilo de Santa Cristina, desde donde había venido hasta Madrid dando un paseo, se hallaba anoche parado en la plaza de San Marcial, esperando un tranvía que lo condujera hasta la Puerta del Sol, el popular y simpático ex ministro D. Alberto Aguilera.

Por dicha plaza avanzó en dirección á la calle de Ferraz, un automóvil, que fué á pasar al lado del Sr. Aguilera.

Este creyó que se le venía encima y quiso retirarse; pero tuvo un momento de indecisión, y el coche le dió un terrible empujón y le arrojó al suelo.

Algunas personas se acercaron rápidamente y levantaron del suelo al caído.

Este tenía todo el pantalón desgarrado, el chaleco y un zapato rotos y algunas erosiones en un pie.

El público protestó indignado de lo ocurrido, atribuyendo la culpa al automóvil.

El gobernador civil, señor marqués del Valido, que iba en otro automóvil con su familia, y que pasaba por el lugar de la ocurrencia, descendió del carruaje y se acercó al señor Aguilera, preguntándole qué le había ocurrido.

Ofreció su automóvil, pero el ex alcalde de Madrid no quiso aceptar.

En un coche de punto fué trasladado el señor Aguilera á su domicilio.

Allí se mudó de traje, y á pesar de que sentía algunos dolores en el cuerpo á causa del magullamiento que le produjo la caída, salió de su domicilio y se dirigió á la calle de Luzón, donde estaba invitado á un banquete con el que lo obsequiaban los profesores del Centro obrero allí establecido.

Al domicilio del Sr. Aguilera acudieron muchos amigos, entre ellos el Sr. Millán Astray, en nombre del gobernador civil y del ministro de la Gobernación, á enterarse de su estado, los cuales celebraban, como nosotros lo celebramos, que el percance no haya tenido más graves consecuencias.

**Ecós de Alemania**

POR TELEGRAFO

DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL

Sobre un encuentro.

BERLIN 12. El Lokal Anzeiger, ocupándose del encuentro del yate del Kaiser con la flota inglesa de Beresford en el cabo de Skagen, desmiente que haya habido premeditación en el suceso.



EN PARÍS
Ayer y hoy
POR TELEGRAMA
DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL

Según noticias de buen origen, con ocasión de la fiesta nacional del 14 de julio, el ministro de Negocios Extranjeros piensa proponer para la gran cruz de la Legión de Honor a M. Jules Cambon, embajador de Francia en Berlín, y a M. Bompard, ex embajador en San Petersburgo.

El ministro de la Guerra piensa proponer, por su parte, para comandantes de la misma Orden, al general Amado y al general Vigy, comandante de la plaza de Als-Sétra (Argentina) y jefe de la columna de operaciones de Tafliet.

—A causa de una polémica periodística se han batido a pistola M. Robert de Fiers, autor dramático, y el periodista y autor monsieur Henri Kistemakers.

Cambiaron dos balas sin resultado. —Los tripulantes de los numerosos vapores que hacen servicio en el Sena se han declarado hoy en huelga sin previo aviso.

Piden reducción de las horas de trabajo, creación de una Caja de retiros y el descanso dominical.

—Hoy se han verificado en Maisons Lafitte las pruebas del premio del Presidente de la República, premio internacional y de gran valía, pues consiste en 100.000 francos, más un objeto de arte.

A las pruebas ha asistido M. Fallieres, acompañado de su esposa y de su hija.

Recibieron a M. Fallieres el ministro de Agricultura y el prefecto del Seine et Oise.

—Esta mañana se ha celebrado el gran concurso anual de la travesía de París a Nado, fiesta organizada por el periódico L'Auto.

A pesar de que llovía torrencialmente, asistió a la fiesta numerosísimo público.

Entre franceses y extranjeros, tomaron parte en el concurso 17 nadadores.

El resultado de los premios ha sido el siguiente: Primer premio, Mr. Billington, inglés, que hizo la travesía en 2 horas y 30 minutos.

Segundo premio, M. Chretien, francés. En 2 horas 35 minutos.

Tercer premio, M. Michel, francés. En 2 horas 45 minutos.

Los Reyes en La Granja

La misa de purificación. SAN ILDEFONSO 12. A las diez y media ha asistido la Reina Victoria a la misa de purificación en la capilla de Palacio.

Concurrieron la Familia Real, las damas, los grandes de España y todo el elemento patino.

Oñció el obispo de Segovia. El Tedéum.

A las once y media salió de Palacio S. M. el Rey, dirigiéndose a la Colegiata, donde ocupó el Trono y empezó el Tedéum, sin exponer a Su Divina Majestad de manifiesto.

Oñció el referido obispo, que recibió y despidió al Rey con mitra y bajo palio, que llevaba los canónigos.

Actuaba de grande de servicio el conde del Puerto.

Asistieron de uniformes el Infante D. Luis, el duque de Santo Mauro, el marqués de la Torrejilla, el de Viana, el general Echagüe, los condes de Aybar, Cimera, Real, Almodóvar y su hijo D. Pedro, los marqueses de Narros y de Ahumada, el general Milans del Bosch, el Sr. Zarco del Valle, los doctores Gutiérrez y Ledesma, el administrador del Patrimonio Sr. Cabrera, con uniforme de gentilhombre, los Sres. Lilián, Baeza, Elorriaga, Senare, Segovia, Palomino, Stuyok, Gamir, Martín, Bayod y Torres, la oficialidad de Barbastro, los jefes de Alabarderos y de la Guardia Civil, el Ayuntamiento de La Granja y todos los empleados del Patrimonio.

Entre el numeroso público se veía a las familias de Santo Mauro, Pignatelli, Squilache y Almodóvar.

La Reina Cristina ocupó la tribuna central. La Reina Victoria presenció desde el balcón la salida de la comitiva.

Todos admiraron el rico trono de terciopelo encarnado, bordado de oro y plata, fabricado por D. Juan López Robredo en 1794.

Los periódicos ilustrados tomaron fotografías.

Los taberneros. SAN ILDEFONSO 12. Ha llegado la Comisión de taberneros, compuesta de doce de Madrid y cuatro de Segovia.

Mediamente fueron presentados a Su Majestad el Rey por el marqués de Viana.

Salieron satisfechísimos de la aflosetosa acogida del Monarca, el cual les ofreció poner hoy mismo sus ruegos en conocimiento del Gobierno y hacer cuanto pueda, asegurándoles que es el primer interesado en la prosperidad de las industrias.

Preside la citada Comisión D. Pedro Díez Gómez.

El marqués de Viana les facilitó un pase para ver los jardines.

D. Alberto de Borbón. Han cumplimentado hoy a S. M. el teniente de Caballería D. Alberto María de Borbón y su señora.

Los Reyes a Riofrio. SAN ILDEFONSO 12. Los Reyes salieron en el nuevo automóvil destinado a la Reina.

Dicho vehículo ha gustado mucho, por su amplitud y comodidad.

Fueron por Segovia a Riofrio, regresando sin novedad.

La Reina estaba perfectamente.

Varias noticias. Doña María Cristina pasó en automóvil con la duquesa de la Conquista.

El Infante D. Luis, con D. Joaquín Caro, fué a jugar al tenis al Real Club de La Granja, donde acude la colonia, ya numerosa.

Mañana habrá torneo de polo.

Llegan muchas personas en auto, entre ellas los marqueses de Mochales y Morella, con sus familias.

Reina mucha animación. El automóvil del Rey.—Teatro.

SAN ILDEFONSO 13. En el kilómetro 54 de la carretera al Espinar sufrió una panne el automóvil del Rey.

Con S. M. iba en el carruaje el duque de Arión.

Se avisó a Palacio y salió en busca de Don Alfonso otro automóvil, en el que iba el conde de Aybar.

Los viajeros regresaron sin novedad a las nueve y cuarto.

—El teatro, donde actuaba el ilusionista Arthur, se ha visto esta noche muy concurrido.

Doña Cristina en Segovia. SAN ILDEFONSO 12. En su paseo de esta tarde llegó hasta Segovia S. M. la Reina doña Cristina, y allí visitó la Catedral, las iglesias de San Lorenzo y Virgen de la Purísima y el convento de las Hermanitas de los Pobres.

En vista de una limosna como recuerdo de su visita.

SUCESOS

Dependiente infel. La dueña de una bodega de la calle de Sevilla ha denunciado a un dependiente suyo, como autor de la sustracción de 2.000 pesetas de los fondos del establecimiento, producto del cobro de varias facturas.

Del hecho se ha confesado autor dicho dependiente en una carta dirigida a la denunciante.

Mordido por un perro. El asunto ha pasado al Juzgado de guardia.

Muchacho de trece años, aprendiz de 2009 Ministerio de Agricultura

ESPAÑA EN MARRUECOS
Las reformas postales

DE NUESTRO ENVIADO ESPECIAL. Siguiendo el Gobierno su laudable norma de conducta de acercamiento en la medida de sus fuerzas y medios la influencia española en Marruecos, ha dedicado a nuestros servicios postales en el Imperio la atención que tanto reclamaban.

España, cuya acción benéfica en Marruecos tan calumniada y desconocida es, ha abierto más de un surco, ha trazado más de un camino, ha iniciado más de un progreso, y el correo es uno de ellos; el correo español, en efecto, el primero establecido, y, sin embargo, ha sido, desde que se abrieron los caminos, el que más precaria vida ha atravesado respecto de los servicios interiores de Marruecos, limitándose a distribuir la correspondencia de España.

Aparte las deficiencias de organización, nuestro correo está en grandísima desventaja respecto a los demás por el mero hecho de que en el correo español el pago del franqueo, en tanto que los restantes aceptan la moneda hassani, que tiene notable depreciación sobre la española. El franqueo por el interior de Marruecos es 10 céntimos por carta sencilla, céntimos que en los correos alemán, francés e inglés son de moneda hassani, en tanto que en el español son de peseta, resultando nuestro franqueo un 30 a 40 por 100 más caro, según el curso de la moneda.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

Para hacer las cosas, hay que hacerlas bien, o dejar de hacerlas. Verdad es que nuestros peatones están miserablemente pagados; los que hacen el servicio entre Rabat y Casablanca, por ejemplo, tienen que recorrer cerca de 200 kilómetros, vadear varios ríos y, a fin de viaje de ida y vuelta, reciben 14 pesetas morunas, viniendo a salir, pues, el kilómetro 4 a unos céntimos morunos que son, próximamente, unos cinco españoles. El tiempo que deben tardar en recorrer los 100 kilómetros que median entre ambas poblaciones no debe pasar de veinte horas.

NOTAS DE ITALIA
POR TELEGRAMA
DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL

Esperando a Nasi. ROMA 12. La población de Trápani aguarda ansiosamente el regreso de Nasi. Las casas están engalanadas.

Contra la enseñanza religiosa. ROMA 12. Casi por unanimidad el Municipio de Roma acordó ayer suprimir la enseñanza religiosa en las escuelas de la población que subvencionaba.

Los católicos están furiosos.

Desde Barcelona

CONFERENCIAS TELEFÓNICAS. La Escuela de Zoología marítima.

BARCELONA 12. Según estaba anunciado, ayer tarde a última hora se verificó la inauguración de la escuela elemental de Zoología marítima, debida a la iniciativa del capitán de navío D. Joaquín Borja.

Asistieron todos las autoridades menos el gobernador, que marchó a Puebla de Millet. También asistieron representaciones de todos los centros científicos de esta ciudad y muchos particulares.

En canoas automóviles se trasladaron los invitados a bordo del Cocodrilo, cedido por el Gobierno a este efecto.

El barco estaba adornado con gallardetes y banderas y profusión de plantas.

El Sr. Borja explicó los trabajos de la Escuela, y dijo que de la pesca no se sacaba el rendimiento debido por ignorancia de las varias clases de peces que existen.

Esto se evitará con la nueva Escuela. El general Luanco declaró oficialmente abierta la Escuela, y después los invitados visitaron las dependencias del barco y fueron obsequiados con un lunch.

La Escuela prestará excelentes servicios, no sólo por su carácter militar y mercantil, sino también por su misión educadora y científica.

El banquete. En el banquete celebrado con motivo de la terminación del Congreso de Economía, reinó extraordinaria animación, haciéndose votos por que las conclusiones aprobadas tengan realización práctica para bien de Cataluña y España.

Los ferroviarios. Han salido para París, a conferenciar con Leroux, el director de El Progreso, Emiliano Iglesias, y el conocido republicano don José María Casas.

Otras noticias. Se ha satisfecho el importe de otras cinco casas, comprendidas en el proyecto de reforma de la ciudad.

—Procedentes de Francia han llegado sesenta grandes jaulas con 1.500 palomas mensajeras, propiedad de la Sociedad Le Progrés, de Lieja, con destino a Zaragoza, donde serán soltadas.

Se dedica esta fiesta al Príncipe de Asturias. Ya se ha designado los pueblos adonde irán estas verano las 21 colonias escolares organizadas por la Comisión municipal de higiene.

Estas excursiones anuales resultan de gran provecho para los niños.

Vicinia alarmada. BARCELONA 12. En una casa de la Ronda de San Antonio viene, desde hace algunas noches, sintiéndose grandes ruidos, que nadie ha podido explicarse.

Tan pronto se sienten los ruidos en el tejado como en los pisos bajos.

La policía ha registrado la casa, y no ha encontrado nada que pudiera explicar la causa de los ruidos.

Los vecinos, y más particularmente las vecinas, están intranquilas, refugiándose en los balcones, donde pasan la noche, sin atreverse a entrar en las habitaciones interiores.

La gente se aglomera en la calle, frente a la casa, comentando el hecho, y atribuyéndolo a las causas más absurdas.

La creencia general es que estos ruidos obedecen a venganza contra el dueño de la finca, para que los pisos queden desahucados.

Créese también que no es ajena a ello la electricidad.

Mitín republicano. Para solemnizar la inauguración del Centro de Fraternidad republicana de Torelló, hoy se ha celebrado un mitín, al que han concurrido algunos republicanos radicales de Barcelona y sus alrededores, con el nombre de la comarca de Vich.

El descanso dominical. Con motivo de la actitud que se decía habían adoptado los dependientes de comercio para hacer cumplir la ley del Descanso dominical, han sido muchas las precauciones adoptadas por las autoridades, ante el temor de posibles conflictos.

Los comerciantes tenían desde primera hora cerrados los escaparates de sus tiendas y bajadas hasta la mitad las cortinas de hierro de sus puertas.

Los comercios autorizados por la ley estaban abiertos, pero a las doce se han cerrado todos para evitar disgustos.

Por esto, sin duda, no han ocurrido los disturbios que se temían.

Navegación aérea. En breve se harán pruebas en Barcelona con un aerostato inventado por el ingeniero mecánico Sr. Oller.

Importantes personalidades han ofrecido su concurso para su realización.

Entre periódicos. Los periódicos solidarios continúan gloriosos los artículos de los diarios de Madrid, con sus dolos, aunque sin decir nada de particular.

Insisten en los mismos argumentos de estos días.

Ahora se preocupan más de la suscripción iniciada para regalar una bandera catalana al Ayuntamiento, de que me ocupaba ayer.

Pronto, habiendo ofrecido su concurso distinguidas sefocitas de la ciudad.

Figuerola.

Este diario no pertenece al Trust.

NUESTROS VIAJES
VERANEOS DE 1908

