

LA TARDE

DIARIO INDEPENDIENTE, DE NOTICIAS Y AVISOS — DIRECTOR: M. SARMIENTO

LUNES 28
DICIEMBRE 1903

DISCURSO

de D. Alejandro Rosselló, pronunciado en el Congreso, en el debate sobre el proyecto de ley de fomento de las industrias y comunicaciones marítimas

Continuando la discusión sobre el dictamen relativo a este proyecto de ley, dije

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Rosselló tiene la palabra para alusiones personales.

El Sr. ROSELLÓ: Señores Diputados, hacer la historia del proyecto de ley que se está discutiendo casi equivale a hacer su crítica, y por eso hehe de permitirme que exponga algunos antecedentes que, en mi humilde sentir, contribuirán poderosamente a formar concepto de la cuestión que estamos ventilando y de la necesidad en que se encuentran las oposiciones de combinar el proyecto presentado.

En el Congreso geográfico de 1883 presentó Joaquín Costa aquel admirable dictamen sobre la marina, que fue objeto de agitados debates y que contribuyó en gran medida a que se fijara la atención del país sobre esta clase de cuestiones. Párcome que fue el año 1886 cuando se formalizó el contrato con la Transatlántica, y en aquel contrato, aparte de la especificación de los servicios que había de prestar y de la subvención que debía percibir, se establecían a favor de la compañía los privilegios importantes: primero, que debía recibir la subvención sin descuento y en metálico; segundo, que podía adquirir en el extranjero todos los barcos que necesitara sia pagas de rechos arancelarios.

El año 1890 se modificaron los Aranceles de Aduanas, y para proteger a la marina mercante aumentaron considerablemente los derechos de importación de los buques y se establecieron primas a la construcción de naves.

El dictamen de Costa es un dictamen optimista, de aliento, de esperanza, en el resurgimiento de la marina mercante, fundado en que se iba a solucionar la crisis originada por la transformación de la navegación a vapor en navegación a vapor, y en la situación que, como la actual, no tuvo prisas hasta última hora.

Yo asistí a aquella reunión, y me encontré con la sorpresa de que el dictamen versaba exclusivamente sobre aquellas islas, sobre aquellas comunicaciones que, con poca diferencia, están a cargo de la Compañía Transatlántica; y respecto a Baleares, Canarias y Marruecos, nada concreto se proponía, manifestando que el Gobierno se ocuparía de formar un plan y que oportunamente propondría lo que estimara convenientes en el sentido de mejorar y ampliar las comunicaciones de estos grupos.

Hube de advertir desde el primer momento que no creía cumplida con aquel dictamen la misión que se nos había confiado, que dicho dictamen parecía redactado como si la misión única primordial de la Comisión fuera preocupaarse de que el contrato con la Transatlántica establa próximo a expirar y, lamentando que se hubiera restringido singularizando la labor de la Comisión, salvando mi pensamiento, manifesté que los patrocinios, porque deseo el principio de la protección directa, como haceis vosotros, para la construcción de barcos, sin conceder libertad completa para la adquisición de buques que no sean de construcción española. La protección directa que se concede a los consistorios debe ser a cambio de libertad que se otorga a los armadores.

Leyendo vuestro dictamen es difícil adivinar la idea que os guía y el propósito que os inspira.

No parece sino que se han ido buscando en las leyes extranjeras, en las opiniones de los economistas y de los escritores y de los marineros, y, sobre todo, de la Liga marítima, cuyas medidas suenan a protección, y que se han ido acumulando sin método y sin organización para llegar a tal extremo de que, para aprobar este proyecto, pasaría lo que ocurre cuando se abriga en demasia a los enfermos atacados de fiebre y se les asfixia, o cuando se amontona imprudentemente a alimentación de los niños, occasionando la aume-

Cuantes peritos se interesan por estos problemas a fuerzo de llamando la atención de los Gobiernos sobre este fenómeno, que revela una honda crisis en nuestra marina mercante.

Y no fueron únicamente excitaciones y consejos parlamentarios los que se dirigieron al Gobierno, sino que el consejo de España en Amberes, en el año de 1903, dirigió al Ministro de Hacienda remitiéndole una lista de buques españoles, acogidos a pabellones extranjeros, que sumaban más de 100.000 toneladas.

Entonces, ante el clamor de los interesados y del país que pedían dos cosas, la abolición de cargas y que se liberara a la marina del excedente, de la tendencia del dictamen, como individuo de un partido gubernamental no quería suscitar dificultades a la obra que el Ministro de Fomento reputaba urgente porque quería presentar el dictamen antes de que se cerraran las Cortes, y que estaba dispuesto a discutirlo, a procurar que se mejorara del sentido que tenía, reservándose empero mi libertad, para combatirlo en el Congreso.

Dijo más, dije que consideraba que era impardonable que en una ley de esta naturaleza no viniese desde luego la especificación de los servicios de Baleares, Canarias y Marruecos.

Respecto de Baleares, a invitación de la Junta, propuse un itinerario que fue aceptado por unanimidad y del cual se prescinde, sin embargo, en el actual proyecto del Sr. González Basada.

Apenas se parece al que había presentado en 1903 siendo Ministro de Hacienda, pero si finalmente conservara de aquella orientación que se había tomado para satisfacer las ansias del país, la Comisión lo volvió completamente del revés.

Es de advertir que en esa Comisión no se dió intervención a las minorías, y, por consiguiente, que la gloria o la responsabilidad del proyecto presentado pertenece completamente al partido conservador. Yo creo que hicisteis mal en excluir a las minorías, porque hoy las informaciones practicadas, los documentos examinados, los estudios hechos para fundar vuestras opiniones no consignan reverstira de anterioridad, porque nosotros, sin poner en duda vuestra de seo, vuestra competencia ni vuestra rectitud, hemos de recusar los datos que aportáis, porque no oys ni ver del mismo modo los que tienen opiniones distintas. Por eso es de intervención siempre en toda información a los que pueden tener opiniones diversas, los que puden discrepar sobre el significado y alcance de las alegaciones porque cada uno ve de más relieve aquello que está más en armonía con su pensamiento y con sus ideas. Si las minorías hubieran estado representadas en esta Comisión, no se habría llegado con una voluntad perseverante.

Yo, que tenía el honor de representar en el seno de la Comisión al partido liberal, salvando los principios y apoyándome al aumento, que estimaba infinita, de aquellas primas, hubo de advertir que no era posible que con

el desfreno de eso que se llama equívocamente protección y que responde a la consecución de las alegaciones porque cada uno ve de más relieve

que ésta sea la mayor de lo que se

advierte a la marina mercante.

He sabido y voy a recordarlo, para

que no sea posible que se con-

se pidan primas exorbitantes a la construcción, sin que se dieran también primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación, que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.

Entonces se llegó a una manera de conciliación no en la cuantía de las primas a la navegación; que lo importante, fundamental era la navegación, no la construcción; porque un país podía tener un comercio activo y gran navegación sin tener desarrollada la industria de la construcción marítima.</

Niños bandoleros

En Villefranche (Francia) ha ocurrido un trágico suceso, que ha llenado de consternación y asombro á la ciudad.

En los alrededores de ésta viven dos viejos, marido y mujer, comerciantes retirados y á quienes el rumor público atribuye algunos bienes de fortuna.

Hoy días los hermanos Perrier, tres muchachitos de diez, trece y catorce años, respectivamente, se reunieron en las cercanías de la casa que habitan los viejos citados y acordaron robarles.

Provocaronse de bastones, y cuando fué de noche, rompieron los vidrios de una ventana, abrieron ésta y salieron dentro de una cocina, donde los asustados se calentaban al lado de la chimenea.

Los infelices trataron de defenderse; pero el hermano mayor descargó un terrible bastonazo sobre el cráneo del marido, que cayó en tierra sin conocimiento.

Mientras, los otros dos preocesos bandoleros apalzáron á la mujer, que, bañada en sangre, desplomóse justo al suelo inconsciente.

Consumada la bestia, abrieron los armarios, y se apoderaron de varios miles de francos que guardaban sus víctimas.

Y una vez fusos del botín, abrieron la puerta y salieron tranquilamente.

Ai otro día un vecino observó, con sorpresa, que la puerta de los viejos estaba abierta de par en par.

Penetró en la misma, y vió á sus vecinos tendidos en tierra, cubiertos de sangre y desvanecidos.

Avistó las autoridades, y éstas dispusieron que las víctimas del crimen fueran llevadas á la Casa de Socorro más próxima.

Vueltas á la vida, declararon que habían sido heridos y robados por tres individuos de corta edad.

Y ayer mismo, los hermanos Perrier fueron presos.

Declararon con gran cinismo que era cierto cuanto se les imputaba.

Nuestra madre —agregaron— fué la que nos aconsejó que robáramos á los viejos. Le hemos dado el dinero.

También ha ingresado en la cárcel.

Teatros

Principal

La Loca de la casa fué la obra que el sábado se puso en escena en el Teatro Principal.

La comedia de Galdós tué un aenevo triunfo para la compañía Pino-Thuillier.

La Loca de la casa era esperada con interés pues en Palma se guardaba un recuerdo gratísimo de ella. Donato Jiménez la interpretó á las mil maravillas, sin embargo de ello, la compañía que actuó en el Principal, supo vencer todas aquellas dificultades que podían haber empañado el brillante cristal con que se vió en épocas anteriores y triunfó totalmente en la interpretación.

La Loca de la casa obtuvo un éxito franco y espontáneo y los aplausos de la numerosa concurrencia coronaron la expandida labor de todos los artistas.

La señora Pino como siempre rayó á una altura que no alcanzó jamás ninguna de las artistas que han pisado nuestro escenario.

El acto segundo fué para Rosario una nueva demostración de su talento artístico, una prueba evidenciada de que es una artista que pone al servicio de lo que representa, toda su alma.

La eminentísima actriz fué ovacionada en distintas ocasiones.

Tauillier hizo un *Pepe* delicioso. Siempre en posesión de su papel, tuvo momentos felísimos.

Visitó el personaje con mucha propiedad.

Para la Pino y Thuillier fueron las mejores demostraciones de agrado. Al finalizar los actos segundo y tercero resonaron en el teatro tantos aplausos que tuvo que levantarse el telón muchas veces para premiar la labor de dichos artistas.

También para la señora Plaza que es una artista discretísima y para los señores Gorzelany y Ransell fueron muchas de los aplausos.

En conjunto la obra fué muy del agrado del público.

La Loca de la casa fué muy bien presentada.

El supremo juez, el público, puso el visto bueno á la interpretación con nota elevada.

Un teatro rebosante.

Lirico

Anoche se representó por segunda vez *Felipe II* que como la primera, satisfizo á la numerosa concurrencia que llenaba por completo el teatro.

La labor de los artistas fué muy celebrada.

Esa noche se pondrá en escena *El niño alegre* comedia en tres actos de don Juan Benavente y mañana el drama de Zorrilla *D. Juan Tenorio* del que hoy a esa hora la señora Pino y el señor Thuillier.

AYUNTAMIENTO

Por la Alcaldía de esta ciudad se nos ha facilitado el siguiente anuncio:

«Para el caso que el Ayuntamiento acuerde nombrar un Interventor para el año 1909 del arbitrio municipal sobre vinos generosos, espumosos, misterios y comunes de más de 16 grados, siendo de su cargo todos los gastos de personal y material de escritorio necesarios; por el 25 p. 8. de la recaudación que se le abonará, se admitirán instancias hasta el día 30 del actual á las 12 de la mañana.—El Alcalde, A. Rosselló.»

Ecos de Sociedad

Viajeros

En el vapor «Miramar» han llegado esta mañana de Barcelona D. Juan Piñón, D. Luis G. Torrent, D. Juan Salvá y señora, D. Jaime Bosch y señora, D. José Argelles, D. Guillermo Monteros, D. José Sans, D. Julio Salvá y otros.

En el «Balear» han llegado de la misma ciudad D. Juan Alsina, don Luis Bovis, D. Antonio Morey, don Pablo Mayans, D. Gabriel Guardiola, D. José Muñoz, D. Enrique Armentol, D. Damiana Olar, D. Gabriel Calafell y otros.

En el «Cataluña» han llegado don Luis Redondo, D. Salvador Morono, D. Juan y D. Antonio Me, D. Gabriel Alomar, D. José Amargos, D. S. Garsé, D. Melchor Bosch, D. María Juliá y D. Salvador Rosequi.

En el «Isleño» salieron ayer para Valencia D. Adolfo Barberá, D. Manuel Cerdá y D. Jaime Peyró.

En el «Lúlio» salieron á las cuatro de la tarde para Barcelona D. Antonio Guardiola, D. Juan Bibiloni, D. Marcos Font, D. Estefanía Bibiloni, D. Nicolás Vidal y D. Miguel Serra.

Personales

Hemos tenido la satisfacción de estrechar la mano á nuestro amigo D. José Fortea Rey, el cual, después de haber permanecido una corta temporada en Madrid, ha obtenido con la nota de sobresaliente el grado de Doctor en Farmacia.

Damos por este motivo nuestra cariñosa felicitación y le deseamos muchas prosperidades en su carrera.

D. Lorenzo Moya Matanza, ayudante de Marina de Soller ha sido trasladado á la ayudantía de Vinaroz.

Ha fallecido en Barcelona nuestro joven paisano D. Bartolomé Oliver y Palet, Piloto de la Marina mercante y Perito Mercantil.

Reciba su familia nuestro más sentido pésame.

Después de muy corta enfermedad ayer falleció en Llubí la apreciable señora D. Catalina Gamundi Vallés madre y tía, respectivamente, de D. Alfonso Cornellà y de D. Juan Jaume secretario de aquey Ayuntamiento.

Recibán dichos señores y demás familia nuestro más sentido pésame.

Este mañana ha fallecido nuestro amigo, el antiguo industrial carpintero D. Antoni Borrás á una edad avanzísima. El Sr. Borrás se había captado muchísimas simpatías por su carácter honrado y probidad.

Recibe toda su familia nuestro más sentido pésame.

Esta tarde á las tres y media se rezará, en el domicilio del difunto, una parte de rosario, y seguidamente será conducido el cadáver á su última morada.

Ayer falleció en esta ciudad el Comisario de Guerra de 2.ª clase, retirado D. Francisco Peu y Roca, persona queridísima por cuantos se honraban con su amistad.

A las cinco de la tarde de ayer tarde de ayer tuvo lugar el entierro que se vió concurridísimo.

Asistieron comisiones de toda la guarnición de Palma, y el cabildo eclesiástical con cruz alzada.

Descanse en paz y reciba su familia nuestro sentido pésame.

LOS SPORTS

Balonpié

El día hermoso que ayer hizo contribuyó á que el Velódromo de Tarragona viese más animado que en domingos anteriores y que acudiera buena representación del sexo bello.

Su presencia en el Velódromo fué seguramente causa de que entre los jugadores quedara más entusiasmo.

Yo celebro mucho su aparición en el

Todas las obras fueron del agrado del público que aplaudió á todos los artistas que las desempeñaron especialmente á la señorita Velasco y Argota y á los señores Guell, Torro y Balles que estuvieron incansables.

La reprise *Quo vadis?* fué muy aplaudida por el público.

La obra puesta en escena con toda propiedad y con lujoso decorado.

y no dudo que en dominio y sucesivos acudirá en mayor número á dar más animación á la fiesta deportiva.

El partido de ayer, tercero del Campeonato, fué interesantísimo.

Diríman la contienda los «teams» *España* y *Veloz*.

A la hora anunciada el juez árbitro D. Antonio Moner, dió la señal reglamentaria y se procedió al examen de las «teams» de ambos clubes.

El «team» del «Veloz» se presentó completo. Al «España» faltó uno delantero, Cabanelas, que no pudo concorrir por enfermedad; no por ello el «team» del «Veloz» eliminó a ningún jugador, como hizo el dominante anterior con el «Regional», con el objeto de igualar las fuerzas. Por qué no se siguió igual conducta con el «España», se preguntaban los que asistieron?

En el velódromo se suscitó acalorada discusión entre los partidarios de uno y otro bando.

El «croniqueur» consiguió el hecho absteniéndose de todo comentario, que en todo caso hará el terminar el Campeonato, á fin de no agriar los ánimos.

Así en estas condiciones y después de sorteado los puestos, se dio comienzo al juego.

Actuaron de «linemans» D. Pedro Bosch por el «Veloz» y D. Pedro Servet por el «España».

Formaban el «team» «Veloz» los jugadores siguientes:

Salem, Sarl y Llobera

Elvira, Novillas y Estades Riera (G.), Barberá, Darder, García y Oll

El «España» estaba compuesto por los señores: Mascaró (J.), Gomila, Riera (A.) y Planas

Homs, Clas y Mascaró (V.) Planas (D.) y Gordiola Estarellas

Desde el primer momento la lucha entre ambos «teams» fué respetuosa.

El «Veloz» comenzó el partido con un ataque brillantísimo que sostuvo durante todo el partido. Los delanteros Sr. Riera, Barberá, Darder y García hicieron un magnífico trabajo de ataque, tanto es así, que el balón estuvo constantemente en el campo del «España».

Este «team», puede decirse que tuvo que limitarse á la defensa del balón y verdaderamente ésta, fué muy hermosa. Riera, Clas, Joaquín y Vicente Mascaró consiguieron en algunas ocasiones acercar el balón al campo enemigo pero fué rechazado por el portero con suma habilidad.

La lucha de ayer fué interesantísima. Ambos bandos demostraron excepcionales condiciones y una preparación en toda regla.

El «team» «Veloz» nos pareció sin embargo superior al «España».

Terminó la lucha sia que si uno ni otro hubieran conseguido ningún gol.

Coz tal motivo se apuntaron un punto los dos «teams».

El público aplaudió con entusiasmo á ambos clubes, por el brillante juego de ayer.

El estado actual del Campeonato es el siguiente.

«Veloz» 3 puntos.

«Regional» 2 id.

«España» 1 id.

«Tarragona» 0 id.

El próximo viernes día festivo jugarán el segundo partido los clubs «Regional» y «Veloz».

¡No habrá manera de contrarrestar semejante abuso!

Es cosa ya difícil. Lo que antes era una benevolencia para con los felicitadores se ha convertido para estos en un derecho adquirido indiscutible. ¡Ay, de aquellos que niegan el aguinaldo! N

verá en torno suyo más que caras sonrientes, gestos displicentes, palabras bruscas. No tendrá más remedio que transigir al cabo.

El aguinaldo es un plus con que cuenta ya los obligados á atender ciertos servicios que el público paga. Es este un sistema gracias al cual el patrón cobra «directamente» del público el precio «total» del servicio que le presta y paga medio sueldo á los empleados de que se vale. Desde el Estado hasta el amo más infimo echan mano de este recurso. Se comprende que en

radio limitadísimo de nuestra isla el servicio postal cuesta veinte céntimos por carta; quince el sello y cinco al destinatario que nos la entrega. Así se explica que un café nos cueste cuarenta céntimos: treinta por el café, diez de propina que el amo la gresa á título de sueldo para el mozo que lo sirve.

Y así en todo. ¿Cuántos oficios hay en que la propina y el aguinaldo figura como una de tantas condiciones?

El aguinaldo y la propina son, además de un desembolso, una molestia para el público. Para el que solicita con un bochorino. ¿Por qué el empleado ha de mendigar como limosna lo que corresponde como complemento de su paga? ¿Por qué el público ha de verse inquietado por los pedigríos en su domicilio, en el teatro, en la barbería, en el casino, en tadas partes?

Si no es posible, acabar con semejante abuso, suprimase los aguinados y aumente por una vez, en poco y en beneficio de los pedigríos el precio de los servicios. Sería más cómodo y más económico, tal vez. La carga se repartiría entre todo el público.

Así en todo. ¿Cuántos oficios hay en que la propina y el aguinaldo figura como una de tantas condiciones?

El aguinaldo y la propina son, además de un desembolso, una molestia para el público. Para el que solicita con un bochorino. ¿Por qué el empleado ha de mendigar como limosna lo que corresponde como complemento de su paga? ¿Por qué el público ha de verse inquietado por los pedigríos en su domicilio, en el teatro, en la barbería, en el casino, en tadas partes?

Si no es posible, acabar con semejante abuso, suprimase los aguinados y aumente por una vez, en poco y en beneficio de los pedigríos el precio de los servicios. Sería más cómodo y más económico, tal vez. La carga se repartiría entre todo el público.

Así en todo. ¿Cuántos oficios hay en que la propina y el aguinaldo figura como una de tantas condiciones?

El aguinaldo y la propina son, además de un desembolso, una molestia para el público. Para el que solicita con un bochorino. ¿Por qué el empleado ha de mendigar como limosna lo que corresponde como complemento de su paga? ¿Por qué el público ha de verse inquietado por los pedigríos en su domicilio, en el teatro, en la barbería, en el casino, en tadas partes?

Si no es posible, acabar con semejante abuso, suprimase los aguinados y aumente por una vez, en poco y en beneficio de los pedigríos el precio de los servicios. Sería más cómodo y más económico, tal vez. La carga se repartiría entre todo el público.

TELEGRAMAS

Servicio especial y exclusivo de LA TARDE
Noticias

Madrid 27 (4 las 2'40 m.)

Visita de la Reina Madre

La reina madre doña María Cristina visitó ayer el palacio de los Infantes don Fernando y doña María Teresa.

Después de cumplida esta visita se dirigió al Colegio de Santa Isabel que recorrió detenidamente saliendo complacísimas de la visita.

Sanción de leyes

Mañana la Mesa del Congreso someterá la sanción del Rey varias leyes, entre las que figuran la relativa a la prisión preventiva de los menores de edad, y a la apertura de dos carreteras en la provincia de Salamanca.

Una conferencia del Sr. Salvador

Ha llegado el senador liberal don Amós Salvador.

Dijo que dará una conferencia en el Círculo Mercantil sobre el tema: El concepto de la enseñanza.

Las deudas del Ayuntamiento de Madrid

Varios acreedores del Municipio de Madrid demandarán a éste para que les pague los créditos que tienen contra él.

Sébese que la situación económica del Ayuntamiento es ruinosa, pues las deudas que tiene contraídas ascienden a 800 mil pesetas.

Otros participes del premio cuarto

Dicen de Alicante que los banqueros «Pritz y C.» remitieron a su corresponsal en Argel cinco décimos del número 13.882, que alcanzó el cuarto premio.

Estos décimos sébese que están muy repartidos entre los miembros de la colonia española de Argelia.

El nuevo embajador

Mañana llegará a Madrid el nuevo embajador alemán Conde de Talmembach, que ha sucedido en este cargo diplomático a Mr. de Radewitz.

El nuevo embajador hará en breve la presentación de sus cartas credenciales al Rey D. Alfonso.

Recaída de «Machaquito»

El diestro «Machaquito» ha experimentado una recaída en la herida que le produjo una cornada en 24 de Octubre.

La herida se le ha abierto en el orificio de salida en la pierna.

Ha sido llamado el Dr. Bravo para proceder a la inmediata cura.

Actividad en los Ministerios

En los Ministerios se hacen activísimos trabajos para la adaptación de los presupuestos a las reformas que se han introducido en las plantillas del personal.

El gobernador de Valencia continuará

El Sr. Lacierva sostiene que el gobernador de Valencia volverá a encargarse del gobierno civil de aquella provincia así que termine la licencia que se le concedió, para atender al restablecimiento de su salud.

Conferencia de Moret

El Sr. Moret ha celebrado una larga entrevista con el Ministro de Hacienda Sr. González Basada en el Ministerio.

Ignórase sobre qué puntos versó la entrevista, pues ambos se han mostrado reservados.

El Rey a Alicante

Se ha dispuesto que el Rey marche a Alicante el próximo día 17 de Enero.

En Alicante permanecerá dos días, pernoctando en el yate «Giralda», después de lo que regresará a Madrid.

Cumplimientos

Ayer estuvieron en el Palacio Real el ministro de Hacienda Sr. Osma y el Vizconde de Eza.

Un banquete en el Ministerio de Estado

El día primero del próximo mes de Enero se dará un banquete en el Ministerio de Estado, celebrándose después una recepción diplomática.

Asistirán el Sr. Maura, los Ministros, las mesas del Congreso y del Senado, todos los secretarios de las embajadas extranjeras, los embajadores y delegados y el alto personal del Ministerio de Estado.

El Consejo del jueves—La construcción de la escuadra

Justifícase en afirmar que en el Con-

sejo que se celebró el pasado jueves se trató ampliamente del concurso de la construcción de la escuadra.

Añadió que entre los Ministros surgió la idea de requerir nuevas opiniones para contrastar los dictámenes que ha dado sobre aquel asunto la Junta de la Armada.

Hoy se celebrará nueva junta

La idea de requerir nuevas opiniones se relaciona con la nueva reunión que hoy ha de celebrar la junta de la Armada a instancia del ministro de marina general Ferrandiz.

En la nueva reunión se examinará el expediente del concurso y determinadas detalles del mismo.

Se guarda sobre ello una reserva impenetrable.

El Rey de caza

El Rey, acompañado del Sr. Maura, de las infantes doña Isabel y doña María Luisa, de los infantes Carlos y Rainero, de sus ayudantes los marqueses de Viana y San Román y de otras personalidades de la aristocracia, marchó en automóvil al Pardo para realizar una cacería.

Este duró cuatro horas, durante la que se cobraron unas 200 piezas.

Los excursionistas regresaron a Madrid á las cinco y tres cuartos.

Visitando a Maura

Al regreso de la cacería se dirigió a su domicilio visitándole los señores Lacierva y Primo de Rivera.

Considerábase probable que mañana lunes se celebre Consejo de Ministros.

Moret y Montero Ríos—El bloque

Los señores Moret y Montero Ríos han celebrado una larga entrevista.

Créese que en esta entrevista ambos prohombres trataron ampliamente de varios detalles del bloque de las izquierdas.

El señor Moret se despidió para Bilbao, á donde marchará mañana lunes.

Las Juntas del censo

El Sr. Lacierva publicará un R. D. disponiendo que se nombre un asesor para los indíos de las Juntas provinciales del Censo que no sepan leer ni escribir.

Los republicanos antisolidarios

En la redacción del «Pais» los republicanos han celebrado una reunión á la que asistieron los diputados de las minorías.

Han acordado celebrar un homenaje á Cataluña antisolidaria por el esfuerzo realizado para vencer á los enemigos de la patria y de la libertad.

Acordaron también hacerlo extensivo á Valencia.

Por último convinieron en celebrar el homenaje al llegar á Madrid los diputados triunfantes y celebrar un banquete popular.

El espada «Moscas» coronado

Dicen de Jerez que ayer se celebró una novillada que resultó mal.

El espada «Moscas» al brindar fué alcanzado por el toro por sorpresa.

La cornada fué terrible.

Los espectadores que había en la barra arrancaron al infeliz torero de los cuernos del toro, produciéndole una herida en el recto.

El diestro quedó gravísimo. El público se retiró emocionado.

La división de Diócesis

El cardenal Aguirre, arzobispo de Burgos ha sido nombrado para sustituir al cardenal Sancha en la Presidencia de la Comisión mixta, designada para estudiar la nueva división de Diócesis y proponer economías en los gastos de culto y clero.

El nombramiento del cardenal Aguirre lo motiva la delicada saud del cardenal Sancha.

Resultados de un proyecto

Asegúrase que varias compañías inglesas se abstendrán de enviar sus buques á los puertos españoles, en caso de que se apruebe el impuesto sobre el tonelaje, consignado en el proyecto de comunicaciones marítimas.

Entusiasta recibimiento del Sr. Latorre

Comunican de La Coruña que ha llegado el Sr. Fernández Latorre, á quien se ha dispensado un entusiasta recibimiento en prueba de gratitud por la campaña contra el proyecto de comunicaciones marítimas.

Salieron á recibirle corporaciones, comisiones de centros y sociedades y una gran multitud.

Era la comitiva figuraban los boteros y gabarreros del puesto, que vitoreaban al diputado gallego.

Extranjero

Persia y Turquía

Son muy tirantes las relaciones diplomáticas entre Turquía y Persia.

Se dice que si gobierno turco ha exigido energíicamente una explicación del gobierno persa por las manifestaciones hostiles que los reaccionarios de Teheran han hecho frente á la legación de Turquía.

El gobierno turco se muestra decidido á amparar á los liberales turcos que se han refugiado en la legación.

Fin de una guerra

La proclamación del general Gómez como presidente de Venezuela ha sido muy bien recibida en Holanda.

Se cree que gracias á ella llegarán ambas naciones á una inteligencia.

Pidiendo auxilio

El Sultán Muley H. fil ha solicitado de las potencias la organización de una policía para mantener el orden en las ciudades del interior de Marruecos.

Fiesta en el «Círculo Mallorquín»

Como todas las fiestas que organiza el «Círculo Mallorquín», la celebrada ayer en obsequio de los jefes, oficiales y guardias de la «Nautilla» resultó hermosísima.

Con ser espaciosos los salones, eran insuficientes para contener á tanta concurrencia. Todo fué tomado por asalto; los salonicillos contiguos al sólido de baile y las galerías altas de éste.

El salón de baile ofrecía un aspecto deslumbrador. En él se congregaron todas las fiñas más distinguidas de Palma. Imposible fué el reporter apuntar nombres; era tarea difícilísima; con decir que lo mejor y lo más elegante de esta ciudad acudió al «Círculo Mallorquín», se podrá tener una idea del brillante golpe de vista que ofreció el salón de fiestas adornado e iluminado con profusión de bombillas, plantas y flores.

Muy cerca de las cinco, la orquesta preludió un rigodón y á los pocas momentos quedó invadido de parejas el salón. Siendo ésta insuficiente para bailar tuvo que habilitarse el salóncito de ajedrez.

A este primer bailable sucedieron ridondes y valses.

A las seis de la tarde fué servido á los invitados el té en los salones de billetes, de tés y restaurant.

El te fué servido con verdadera exuberancia, con todos los más refinados detalles.

El saraí duró hasta más de las nueve de la noche.

El presidente de la sociedad Sr. Sanchez y demás señores que compone la Directiva hicieron los honores á los invitados con la distinción y amabilidad que caracteriza á los elementos directores de la misma.

En suma, una fiesta hermosísima, exuberante y distinguida que perdurará en la memoria de cuantos asistieron.

* * *

Nos consta que mañana, si no ocurre algún inesperado contratiempo se celebrará á bordo de la corbeta «Nautilla» una fiesta organizada por los jefes, oficiales y guardias marinas para corresponder á las atenciones y agasajos de que han sido objeto por parte del «Centro Militar» y «Círculo Mallorquín».

La fiesta á bordo promete ser lucidísima.

Según nuestras noticias se celebrará por la mañana.

En el convento de Capuchinos

Bendición de una custodia

A las 10 de la mañana de ayer, se celebró en la Iglesia de los P. P. Capuchinos, suntuosa fiesta con motivo de la bendición de una nueva custodia ofrecida de la devota señora, D. Dolores Martínez.

Estaba el templo sumisissimo: lleno completamente de fieles.

A las 10 y 3/4 llegó su Ilmo. el obispo de esta Diócesis, sieyó de recibido con la puesta del templo por toda la Comunidad y la congregación religiosa.

Immediatamente de ocupar su Ilmo. el sacerdote que le había preparado en el altar, emprendió la ceremonia de la bendición, siendo padrino el niño José R. i mundo Luio y la encantadora niña María Masegasa Olivera y Prim.

A las 11 y 1/2 se celebraron los oficios divinos, cantándose antes el Te Deum del maestro Tortell, por los elementos de la Capilla de Santa Cecilia, bajo la batuta del profesor D. Francisco Morey.

La Capilla cantó también la hermosa partitura del maestro Goigócheta.

Abrió la Catedral del Espíritu Santo el fr. Capuchino P. Miguel que vino

deprofeso de Barcelona para predicar en esta fiesta.

Su extensiòn largamente en hermosísimas párrafos enalteciendo las glorias del Señor y dirigiendo saludos á la persona que hizo la ofrenda.

Terminó el acto saliendo á despedir al Sr. Obispo, de la Catedral.

La fiesta resultó brillantísima.

Veladas

En La Protectora

La velada organizada por el elemento joven de esta sociedad, fué verdaderamente expléndida.

Nunca se había visto tentísima concurrencia en dicha sociedad. Todos los salones estaban repletos de gente. En el salón de fiestas habían colocado, según se nos dijeron, más de mil sillones que fueron todos ocupados por señoras. Los caballeros tuvieron que abandonar sus asientos y ofrecerlos á la nutrida representación del baile sólo que asistió á las fiestas.

El programa satisfizo á la concurrencia aplaudiendo con entusiasmo todos los números del programa.

La Banda de Misericordia ejecutó de un modo notable una sinfonía, siendo ovacionada y felicitada su director señor Moya.

La tripulante Isabell Lada, que se presentaba por primera vez en público, estuvo acompañada de violín y guitarra. Ejecutó las romanzas de las zarzuelas «Gigantes y Cabezudos» y «Cabo primero» siendo aplaudida con entusiasmo. A las insistentes demostraciones de agradecimiento que el tributo el numeroso público se vió precisado á cantar la hermosa canción del primer ensayo de la zarzuela «Duo de la Africana» siendo ovacionada.

La señorita Lada posee una voz muy bonita, extensa y bien timbrada. Al terminar fué muy felicitada.

Ejecutó el programa la banda de la Misericordia ejecutó algunas bailables á los que la gente joven rió triste hasta la una de la madrugada.

La Cantábrica

SEGUROS MUTUOS DE VIDA
SEGURO INFANTIL

CONSEJO DE ADMINISTRACION

Presidente.—Excmo. Sr. Duque de Bivona, Grande de España, Senador del Reino.
Vice-Presidente.—Excmo. Sr. D. Rafael Picavea, Senador del Reino.
Vocales.—Excmo. Sr. Marqués de Bayamo, Grande de España.
Id. Sr. D. Luis Gemendio, Gerente de la Compañía de construcciones civiles e hidráulicas.
Id. id. Luis San Bartolomé, propietario.
Id. id. Arcadio Díaz de Cervera, Gerente de la sociedad «El material industrial».
Director general.—Sr. D. Luis Viz y Roumagnac.
Domicilio social.—Puerta del Sol 8.—Madrid.

Director regional para las Baleares.—Sr. D. Enrique Carlos Cusochieri, a quien podrán dirigirse para cuantos datos y antecedentes se deseen.

La Mutua Hispano-Lusitan

Cooperativa de ahorros y pensiones con Contraseguro y liberación de Polizas

GOTAS MARCAS SULFURICAS

Medicación sulfurica por excelencia. Harpos, flagas, argenes, bronquitis; escrofulas y siempre que esté indicado el uso del extracto de los gusanos micetarios sulfuricos.

Precio del frascito 3 pzs.

Hospital: Farmacia de D. Juan Valenzuela-Centro Farmacéutico-Palma

FER BARS

Medicación ferruginosa por excelencia. Anemias y clorosis y en todos los casos en que esté indicado el hierro ó sus preparados. Recomendado por eminentes médicos.

Precio 3 pzs.

Hospital: Farmacia de D. Juan Valenzuela-Centro Farmacéutico-Palma

En la IMPRENTA

SOLEDAD, 27

y PAPELERÍA

CONQUISTADOR, 41

FRANCISCO SOLER Y PRATS

se admiten suscripciones al periódico de gran circulación

LA TARDE

En dichos establecimientos hallarán nuestros abonados y el público inmejorable servicio tanto en trabajos tipográficos como en

OBJETOS DE ESCRITORIO**LIBROS RAYADOS****ARTÍCULOS DE PIEL****PAPELES Y SOBRES**

para el Comercio

LIEROS DE CONTABILIDAD**IMPRESIONES DE LUJO Y ECONÓMICAS****Comunicaciones****Ferrocarriles de Mallorca**

Servicio de trenes para viajeros:

De Palma hasta Manacor y Felanitx a las 7'40 mañana, 2 y 6'15 (mixto entre Empalme y Manacor y Santa María y Felanitx).

De Palma hasta La Puebla: a las 7'40 tarde,

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y 5' (mixto desde el Empalme).

De La Puebla hasta Palma, Manacor y Felanitx: a las 6'35 mañana, 1 y 5'25 (mixto hacia Empalme), tarde.

De Manacor hasta Palma: a las 6'30 y 3'15 (mixto en los ramales), tarde.

De Felanitx hasta Palma, Manacor y La Puebla: a las 6'40 mañana, 12'15 (mixto hacia Santa María) y