

EL TARRAGONENSE

Núm. 77

Suscripción

Trimestre..... Ptas. 1'50
Número suelto... » 0'10

Tarragona, 13 de julio de 1913

Redacción y Administración

Año II

S. Agustín, 23, entr.º

La estación central de Tarragona

Antecedentes

Por R. O. de 15 de febrero de 1904 se ordenó demoler la estación de la línea de Lérida en Tarragona, quedando desde entonces en esta ciudad una sola estación para el servicio de las dos Compañías que a la misma affuyen, insuficiente a todas luces, como ha demostrado la penosa experiencia que venimos padeciendo por espacio de nueve años, y que no se ocultó desde el primer momento a la Superioridad que así había de ser, por cuanto ya en 5 de mayo de 1905 dictó otra R. O. ordenando a las Compañías interesadas redactasen de comun acuerdo un proyecto de estación que satisficiera a las necesidades que se podían en aquel entonces prever. Cumpliendo lo mandado, las Compañías presentaron un proyecto a base de ocupar la zona del muelle de Costa ganada al mar a fuerza de sacrificios innúmeros por parte de Tarragona; de derribar el Presidio, la comandancia de Carabineros y la Capitanía del Puerto; conservando el peligrosísimo paso a nivel de la plaza de Olózaga y cortando el paso de los trenes de piedra que para el puerto han de ser de necesidad constante e imprescindible. Unánimemente protestaron con la Junta del Puerto, Ayuntamiento y Cámara de Comercio, todas las entidades y fuerzas vivas de la ciudad y tal debió ser el clamoreo en contra producido, que llegando su eco hasta el mismo Ministerio de Fomento, se dió por descartado aquel desgraciado proyecto y por R. O. de 11 de julio de 1912 se ordenó a la 2.ª División de ferrocarriles que, de conformidad con el dictamen del Consejo de Obras Públicas, formulara un anteproyecto de estación común para las Compañías del Norte y de M. Z. A. en Tarragona.

Sin la menor demora ha querido cumplir la 2.ª División de ferrocarriles con la superior disposición, y encomendando tan prolijo trabajo al ingeniero afecto a la misma D. José N. de Salas, en 24 de febrero del corriente año presentó el fruto de sus estudios e investigaciones, acompañado de un luminoso informe emitido por el entonces Jefe de la misma, D. Pedro García Faria, trabajos ambos que así como el emitido recientemente por el ingeniero del Puerto Sr. Briones procuraremos extraer en el mismo orden que han sido formulados.

Solución que propone el Sr. Salas.

El ingeniero Sr. Salas estima que la actual estación de viajeros está bien emplazada y que en cuanto a la de mercancías se dispone de espacio en exceso reducido para cumplir medianamente su cometido. Considerando que muchos de los servicios de la estación de mercancías, precisamente los que requieren mayor superficie, son de aprovechamiento exclusivo de las Compañías sin que afecten directamente al Comercio, propone descargar aquella estación de todos los servicios que se encuentran en las condiciones referidas y emplazar otra auxiliar al otro lado del Francolí en la zona de huertas comprendidas entre la vía de Valencia y la de Lérida, donde pasarían también a ocupar su lugar todas aquellas instalaciones que, como depósitos de máquinas y cocheras, talleres, depósitos de carbón, dormitorios de maquinistas y fogoneros etc., podríamos llamar de orden interior de las Compañías.

En esta estación auxiliar proyecta seis vías de apartado con longitud para dar cabida a trenes compuestos de 60 unidades cada uno, con lo cual se asegura el que haya siempre en Tarragona material disponible y pueda el Puerto y su comercio estar bien servidos en todas circunstancias. En estas vías podían apartarse también en los períodos de mayor tráfico los trenes cargados en espera de salida oportuna. Por el lado de Lérida se unen

las seis vías de apartado por una diagonal y por el lado de Tarragona por una travesía de la misma inclinación. Del cruceamiento inglés de la primera vía de apartado con la diagonal, arranca el enlace con la vía de Valencia. Las cinco primeras vías por la parte de Tarragona se prolongan más allá de la travesía enlazándose entre sí por cambios sencillos y a la sexta vía que es la de salida de las de apartado para los trenes de las líneas del Norte. Esta sexta vía se continúa hasta empalmar con la vía general junto al estribo del puente sobre el Francolí.

A las vías de apartado siguen las vías de clasificación en número de 13 con capacidad para 60 unidades y unidas por un extremo a la vía de clasificación y, por el otro, a una vía muerta de ordenación al objeto de ordenar geográficamente los vagones en los trenes y distribuir en ellos los frenos con arreglo a los reglamentos. La 1.ª de estas trece vías se destina a contener los trenes procedentes de las estaciones hasta Castellón inclusive; la 2.ª, para los de Castellón hasta Valencia; la 3.ª, para los de más allá de Valencia; la 4.ª, hasta los de Montblanch inclusive; la 5.ª, para los de Montblanch hasta Lérida y más allá; la 6.ª, para los de hasta Villanueva; la 7.ª, para los de hasta Villafraanca; la 8.ª, Barcelona y más allá; 9.ª, vagones de descarga local; 10, vagones de descarga en el Puerto; 11, vagones pedidos para cargar en la estación; 12, vagones pedidos para cargar en el Puerto, y 13, para furgones.

La comunicación entre las vías de apartado y la clasificación, se haría por la travesía y la vía de salida, y las entradas y salidas de los trenes que hubieran de circular entre esta estación auxiliar y la de mercancías o el Puerto tendrían lugar por el escape establecido desde la vía de rodos a la vía 6.ª de las de apartado.

Proyecta, además, unos muelles destinados al trasbordo entre líneas y para completar vagones, disponiendo para su servicio 4 vías enlazadas con placas y agujas, y finalmente, otra última vía para estacionar los vehículos que tienen que sufrir reparación, disponiendo a este objeto, junto a la misma, un local para su recorrido. Completan las instalaciones una media rotonda para 24 máquinas con un puente giratorio de 23 metros de diámetro, un taller, local para dormitorio, un puente báscula y un haz de vías que concurre en el puente giratorio y que permite disponer entre las que lo componen los parques de carbón.

A la estación auxiliar descrita, la cruza el camino antiguo de Salou, y como que no es posible consentir tan numerosos cruces a nivel, sobre todo en sitios donde se lanzan vagones, se proyecta elevar la rasante de aquel camino para que cruce superiormente las vías.

Como ya se ha indicado, aparte de esta estación auxiliar descrita, proyecta el Sr. de Salas la estación propiamente dicha de mercancías en el mismo sitio que ocupa la que hoy en día existe. A la salida de los puentes sobre el Francolí por la margen izquierda de dicho río, se hacen los enlaces necesarios para establecer doble vía, la que continúa hasta la estación de viajeros, y, se dispone, además, una tercera vía de circulación del lado del muelle, dentro todavía de los terrenos de la Compañía, para dar paso por la misma a los trenes de mercancías de la línea de Barcelona y a los que se dirijan o vengan del Puerto. Del otro lado de las vías generales, o sea por la parte de la población, se colocan otras dos vías convenientemente enlazadas por medio de agujas a las primeras, que están destinadas al servicio de los muelles proyectados a lo largo de la misma, aprovechándose una de ellas para la alimentación de la otra. Detrás de los muelles queda una zona de patio y en toda su longitud y lindando con la calle del Mar, se dispone una tercera vía para la carga y descarga directa de

vagon a carro. Finalente, en el extremo de la Plaza de Olózaga, proyecta la factoría y, en el opuesto, un muelle para ganado menor, hacia el frente de la calle de Jaime I, que permita servir los tres pisos de vagones correspondientes, y otro para ganado mayor que proporcione también al mismo fácil embarque y desembarque. En definitiva, resulta una superficie total de muelles proyectados de 1.576 metros, espacio superior al que se disponía en el proyecto de las Compañías.

Para el servicio del Puerto, propone el Sr. Salas, que de la tercera vía de circulación últimamente mencionada, se desprendan las vías del Puerto, las cuales quedan enlazadas con agujas por sus dos extremos a la referida vía, pero sin hacer otra cosa que apuntar la posibilidad de establecer para el tráfico marino un buen servicio, y dejando el detalle a la discreción del Ingeniero Director de las Obras del Puerto, que es quien debe entender en cuanto se refiera a la zona de éste.

La estación de viajeros, como ya se ha indicado, la deja en el mismo emplazamiento actual. A la salida de los puentes del Francolí, se desdobra en dos cada una de las líneas de Lérida y de Valencia, llegando cuatro vías al cruce de la Plaza de Olózaga. En este punto arranca un haz de cinco vías para el servicio de viajeros, unidas entre sí del lado del Francolí, mediante una diagonal por dos cambios sencillos y dos cambios ingleses, de manera que desde la primera de aquellas vías generales hay acceso directo a las cinco vías de andén y solo a tres desde la tercera (que es la de llegada de Valencia), por cuyo motivo coloca el Sr. de Salas un escape entre las dos líneas generales, antes del paso de la plaza de Olózaga, que permita también el acceso directo a todas las vías de los trenes procedentes de aquella última dirección. Entre las referidas vías y frente el edificio de viajeros, proyecta tres andenes de 750 metros de amplitud el primero de ellos y cinco metros cada uno de los restantes, y para establecer la comunicación entre los mismos, propone construir un paso inferior en la forma acostumbrada, cubriéndose además con marquesinas todos aquéllos. Como que la rasante se ha elevado se eleva unos 0'50 metros frente el edificio y el andén tendría mayor anchura que en la actualidad, se suprime el resalto que existe hoy, evitando con ello, además de las molestias y peligro para el público, los que resultan al subir a los coches en virtud del huelgo que queda entre el pavimento del andén y el piso de los mismos. Proyecta también una sexta vía para el paso de trenes de mercancías, y a continuación otras tres vías unidas en sus extremos por agujas y servidas por un trasbordador eléctrico, lo mismo que todas las anteriores, que comprenden en su longitud los cocherones destinados a albergar los coches de reserva de ambas Compañías, disponiendo además en aquellas, placas giratorias para el giro de furgones y breks de servicio. A la salida de la estación por el lado de Barcelona, se enlazan la vía 1.ª a la 2.ª y la 4.ª, quedando preparada así la salida de los trenes sobre Valencia y Lérida, para cuando se establezca la doble vía por la Compañía de M. Z. A., y al final de la pendiente suave, proyecta, por último, una Bretelle con travesías de unión, enlazándose en esta forma todas las vías al objeto de obtener la mayor facilidad en las maniobras.

El servicio de gran velocidad se proyecta independiente del de viajeros donde hoy se encuentra el andén y vías de la línea de Lérida, frente al Penal. Aprovechando el espacio libre entre las vías generales y las de apartado de mercancías, se proyecta, en el mismo, cocheras para las máquinas, una de ellas para la Compañía del Norte y otra para la de M. Z. A., mucho mayor la 1.ª, porque aquella Compañía no tiene depósito hasta Valencia y Lérida, y la de M. Z. A., dispone de uno de buenas condiciones en Villanueva. Completan las instalaciones un puente giratorio de 23 metros, para uso común de las dos Compañías y los parques de carbón necesarios.

La vía de las canteras del Puerto, sin enlace con ninguna de las de la estación (como lo hacía también en su proyecto la Compañía) se proyecta por la costa adonde pueden llegar por el torrente de la Rabasada, y la primera vía de mercancías se prolonga para ir a unirse con las vías del servicio del Puerto.

El paso a nivel de la plaza de Olózaga subsistiría, o también propone el Sr. de Salas, construir un paso superior con dos puentes rampas de acceso por la parte de la ciudad, una hacia la calle del Mar y otra hacia la actual báscula de la Contrata de Nuevos Diques, y una de salida hacia el Puerto.

Informe del Ingeniero Jefe de la División

Al detenido estudio realizado por el Ingeniero D. José N. de Salas para satisfacer la apremiante necesidad que Tarragona siente de una total reforma y mejora de sus estaciones, acompaña el Ingeniero Jefe que era de la 25 División D. Pedro García Faria, un luminoso informe que tiene el inapreciable mérito de haber hacerse buen cargo de nuestras necesidades y de nuestras aspiraciones. El Sr. Faria, resume su notable trabajo, que con gusto reproduciríamos íntegro en estas columnas si dispusiéramos de mayor espacio, en las siguientes conclusiones: A) La rasante debiera ser horizontal y a 7'02 metros de altura sobre el nivel del mar, en todo el trayecto de la estación propiamente dicha, o sea desde el puente del Francolí hasta el encuentro de dicha horizontal con la rampa actual de 8'9 por mil, donde comenzaría una rampa de 4'5 por mil seguida de una horizontal de 200 metros y esta de una pendiente de 4'5. La construcción de la primera horizontal debiera ser inmediata, quedando

de la Compañía de M. Z. A. la época de realizar la rampa y pendiente de 4'5, así como la horizontal intermedia de 200 metros, sea simultáneamente con las obras de mejora de la estación a que la propuesta se refiere, sea en la época en que se construya la doble vía, ya hoy necesaria, entre Tarragona y San Vicente dels Calderers. Si la Compañía de M. Z. A. no encontrase conveniente que la clasificación del material correspondiente a la misma se hiciera en el sitio señalado al otro lado del Francolí podría proponer otra estación de clasificación para ella en la península o promontorio del Milagro o ya en la playa inmediata en el modo y forma que más convenga a sus intereses.

B) Convendría substituir por un paso inferior el de nivel que existe en la plaza de Olózaga, disponiéndose el desagüe de éste separado del general de la Plaza y separando también el paso de peatones del de carruajes a fin de hacer más económica la obra y reducir en lo posible la elevación de la rasante sin amorrar la altura libre de 5 metros que se proyecta en la parte destinada al tránsito rodado.

C) Interesaría establecer la posible compensación entre la superficie que se tome de la M. I. Junta del Puerto con la que se ceda a la misma, alineando las vías a ser posible con la prolongación del eje del puente de la línea de Valencia.

D) Podría facultarse al Excmo. Ayuntamiento de Tarragona para disponer tantos pasos inferiores como le convengan a través del ferrocarril y en confrontación con las calles existentes o que proyecte entre la plaza de Olózaga y el puente del Francolí, pero corriendo a sus costas el aumento de gastos que la construcción de los mismos exija.

El paso del ferrocarril de las canteras al Puerto se verificaría por la parte del mar.

Esta síntesis tan bien presentada por el Sr. García Faria, expresa de la manera más completa el sentir de Tarragona, manifestando en diferentes ocasiones por parte de la Junta del Puerto, del Ayuntamiento, de la Cámara de Comercio, del Centro Industrial y, otras respetables entidades de la población.

Por ella, de ser atendida por la Superioridad y llevada al terreno de los hechos

por las Compañías interesadas, tendríamos que los ferrocarriles, desde la estación al puente, pasarían en rasante horizontal, quedando comunicación directa entre todas las calles transversales a la del Mar y el Puerto, que sería el desideratum dentro de lo que puede exigirse en las estrecheces que han de moverse cuantos pretendan ensanchar y mejorar las estaciones de Tarragona, tomando por punto obligado de partida los puentes y la actual estación; el paso inferior de la calle de Pedro Martell, mejoraría muchísimo ganando altura y haciendo posible un buen desagüe que hoy no se puede conseguir por faltarle cota a su piso sobre el nivel del mar; los terrenos fronterizos a la calle del Mar, hoy ocupados por una espesa red de vías, quedarían dispuestos para construir en ellos una excelente avenida tan necesaria en una vía que está destinada a absorber la mayor parte del tránsito rodado que se dirige o proceda del Puerto; desaparecería el elevado e incomodo andén de viajeros de la estación de Barcelona, quedando como están todos los demás andenes de España; desaparecería el Penal; se aminoraría por modo considerable la rampa imposible que existe entre la estación y la trinchera de la punta del Milagro; tendríamos, en fin, un servicio acomodado a las necesidades del Puerto en particular y de Tarragona en general, y ni qué decir tiene que con ello saldrían grandemente beneficiadas en primer término las mismas empresas ferroviarias por infinidad de razones que saltan a la vista y que en gracia a la brevedad nos consideramos relevados de enumerar.

Informe del Ingeniero del Puerto

A estas manifestaciones del Sr. García

niero del Puerto con pequeñas modificaciones en alguno de sus detalles, modificaciones muy puestas en razón y dignas de tenerse en cuenta porque revelan un alto espíritu de esmerado celo en defensa de los intereses que le han sido confiados. Dice así el Sr. Briones al resumir las consideraciones evacuadas en su informe:

Esta Dirección del Puerto acepta las conclusiones del informe del Ingeniero Jefe de la División, modificadas solamente en los detalles expresados y cree, por tanto, que debe aprobarse el proyecto de estación con las condiciones siguientes:

I. En planta se situarán la estación auxiliar y de clasificación en la margen derecha del Francolí entre las líneas de Lérida y Valencia, facultado, sin embargo, su establecimiento total o parcial en la confrontación de la actual de viajeros y playa del Milagro, sin que en ningún caso se les permita situar ninguno de sus servicios en los terrenos de los muelles del Puerto.

II. La estación de mercancías de tráfico local de ambas Compañías, se establecerá en los terrenos que ocupa actualmente la del Norte en la calle del Mar, si bien en todo o en parte podrán situarla en forma análoga a la dicha en la condición anterior.

III. Para la estación de viajeros se permitirá su emplazamiento donde hoy se encuentra situada.

IV. No se admitirán los enlaces sin distribución de servicios del Puerto que figuran en los planos, porque separadamente se propondrán por la Junta, según lo prevenido en los Reglamentos vigentes.

V. Se establecerá en planta la posible compensación de terrenos entre los que se tomen al Puerto con los que puedan serle cedidos en el mismo muelle, al orientar paralelamente al mismo las vías generales enlazándolas después con alineaciones curvas a las de los puentes sobre el Francolí.

VI. En alzado, se obligará a las Compañías a realizar antes que ninguna otra reforma la de la rasante horizontal a 7'02 metros sobre el mar, en todo el trayecto comprendido entre los puentes del Francolí, plaza de Olózaga y estación actual de viajeros hasta su encuentro con la rampa de 8'9 por mil del lado de Barcelona,

dejando para que se modifique cuando lo crean oportuno esta rampa, la única más fuerte de toda la línea, reduciéndola al 4'5 por mil.

VII. Se obligarán las Compañías a construir en la plaza Olzaga un paso inferior, cuya cota de carriles sea 7'02 metros sobre el nivel del mar, y de 1'50 metros de la calzada, con arreglo al proyecto del Ingeniero Jefe de la 2.ª División, pero reduciendo el tramo de 10 metros a 8 metros, y disponiendo dos tramos para el paso rodado, e igualmente otro paso inferior para el ferrocarril de las canteras en el punto que próximamente hoy ocupa su cruce a nivel; como también los que correspondan a las diferentes calles que acceden a la del Mar, si bien para estos últimos sus gastos serán sufragados por las entidades a que corresponda.

Tal como está actualmente la cuestión, creemos que se marcha por buen camino. La Junta del Puerto, dictaminará, si no lo ha hecho ya, uno de estos días y no duda mos que estará de acuerdo también con la propuesta del Sr. García Faria y modificaciones sugeridas por el Sr. Briones, y si a ello prestan su calor y ayuda las fuerzas vivas y la prensa de la ciudad, esperamos con confianza que aquel hermoso plan que al apuntarlo un año atrás nos parecía a todos un sueño y que muchos se resistían a darle crédito por considerar difícil que se accediera a llevarlo a la práctica, a no tardar lo hemos de ver con vertido en realidad.

Luego, a quien corresponda toca vigilar que so capa de irlo ejecutando por partes alcuotas no resulte que las Compañías hagan cuanto de este mismo proyecto a ellas convenga para su orden interior dejando en la estacada al Comercio, a la Industria, al Puerto, lo que habría de ser motivo de fuerte y sostenida protesta por todos los elementos que con tal resolución se castigaria.

No creemos que esto ocurra y mejor preferimos de momento sentirnos altamente optimistas.

El problema del agua

La *Veü de Tarragona*, al comentar el resultado de la votación del proyecto de Mancomunidades en el Senado, nos dirigió unas frases de mal gusto y además injustas, que nos costaron unos cuantos varapalos que ha soportado prudentemente sin que se le ocurriera replicar una palabra.

Pero en cambio nos mezcla en una polémica con *Tarragona Federal*, sobre el problema de las aguas, sin que la cosa venga a cuento; pero como no tenemos por costumbre escurrir el bulto cuando se nos alude, vamos a tomar vela en este entierro, palabreja que casi, casi podríamos subrayar, porque eso de las aguas hace tiempo que resulta una especie de timo de los perdigones que se está dando a Tarragona.

Dicho esto y agregando *ex-abundantia cordis*, que las infantiles amenazas que nos dirige el colega puede ahorrárselas, porque siempre producen en nosotros efectos contraproducentes, como irá viendo, entraremos de lleno en materia, empezando por manifestar al órgano de los *freestechs*, no debe sorprenderle que las dos o tres insustanciales latas que ha publicado tratando del problema de las aguas, hayan caído en cualquier pozo de los innumerables que sus amigos han abierto por esos campos de Dios, con el mas estupendo de los fracasos. Para tratar esta y todas las cuestiones hay que tener autoridad para ello y conocimiento del asunto, y aquí se dá el estupendo caso que el Sr. Z y *La Veü* no saben una palabra de lo que escriben y disfrutan además del mayor descrédito como neptunianos.

Con estos antecedentes, quién hará caso de los escritos del colega? Donde se hallen los Albalulls, Guaschs, Vallvés y Badorets, que son los responsables y culpables de la sed que padecemos en Tarragona, no debe hablarse de agua ni de nada que se relacione con este importantísimo problema local, que podía estar resuelto hace tiempo y que no lo estará nunca.

Y decimos que podía estar resuelto, porque al Ayuntamiento se le ofrecieron manantiales de agua abundante y potable, y el Ayuntamiento nunca hizo caso de estas ofertas; las despreció, prefiriendo tirar el dinero a manos llenas en toda clase de aventuras acuáticas por disparatadas que fueran, antes que tomar en consideración proyectos de realización rápida y económica.

Pero en la imperial Tarragona, como decían los *nyebits*, hace tiempo que se juega al escondite y se engaña al pueblo

de un modo inconcebible. El Sr. Caballé ofreció al Alcalde Sr. Guasch el agua de que era propietario y D. Roberto se guardó la oferta en el bolsillo. Hubo después gran entusiasmo por las abundantisimas aguas de Bráñim, descubiertas por los populares y gran despilfarro de dinero, para salirnos después con que no había agua y que era mala, cosa que todos sabíamos, menos las eminencias municipales y su consejero Albalull. En vista del fracaso, se abre un concurso: acuden tres o cuatro señores, entre ellos el Sr. Caballé, cuyo proyecto era el único practicable. Pues hay que dificultarlo, debieron decirse los ediles y surgió el proyecto Alasá, siendo necesario para colarlo que se faltara a la ley, alargando el plazo del concurso.

El entusiasmo popular por las aguas de Alasá fué desbordante. El Ayuntamiento redactó, discutió y aprobó el contrato y hasta los benditos vocales asociados lo encontraron de perlas. Solo EL TARRACONENSE dijo la verdad al público: que no había tales aguas ni tales carneros. Claro, el proyecto Alasá no pasó de proyecto, como predijimos nosotros.

Creemos que por aquel tiempo, tuvieron los de *La Enfermería*, la candidez en ofrecer 300 plumas de excelente agua al Ayuntamiento y éste la frescura de dar la llamada por respuesta.

Después dispusieron que nos entusiasáramos por un pozo que no sabemos quién descubrió en Nulles. A nosotros como de costumbre, no nos dió por el entusiasmo y dimos nuestra opinión contraria a la nueva aventura y al despilfarro número mil; pero también, como de costumbre, no hicieron caso y firmaron un contrato con el propietario, compraron otro motor y más bombas... y no hemos sabido una palabra más de Nulles ni del dinero gastado.

El pantano del Gayá, fué otro proyecto que vino a sustituir a los anteriores; pero en este sólo se emplearon algunos viajes y poco dinero afortunadamente.

Y vamos ahora al proyecto número... no sabemos cuántos: el del Francolí. Fué la Junta del Puerto la que halló, hace unos años alguna cantidad de agua subterránea cerca del puente del Diablo, pero de manifiesta impotabilidad. Quien dirigió los trabajos y conocía aquello, así lo manifestó a los ediles; pero éstos como si en este mundo no tuvieran otra misión que tirar el dinero de la ciudad, decidieron forzar el Francolí a diestro y siniestro y cuando hubieron gastado unas cuantas miles de pesetas, mandaron cesar los trabajos y leyeron en sesión municipal un jeremiaco y latoso dictamen, dando por fracasadas las tentativas de captar agua buena y proponiendo aprovechar la mala, no sabemos si por amor propio o para que no quede paraliza la rueda de gastar inutilmente, imposibilitando que en muchos años no se pueda pensar en abastecer de agua potable al vecindario de Tarragona.

De todo, lo expuesto resulta: que al Ayuntamiento se le ofreció agua excelentemente potable en las siguientes cantidades:

Sr. Caballé. 1000 plumas.
La Enfermería. 300
Total 1.300 plumas.

Esta gran cantidad de agua se halla situada, como todos saben, a tres kilómetros de Tarragona y que en el máximo de seis meses podía verter en el Depósito de la Oliva a disposición de todo el vecindario de Tarragona; pero no vierte e irá en su mayoría a beneficiar a otra población, cuando debíamos poseerla nosotros.

Este es el resultado de una desdichada labor en la que solo el odio ha imperado, dejando abandonados los intereses de una ciudad en nombre de la cual hablan a todas horas, con cruel sarcasmo, mientras han desplifarrado más de cuarenta mil duros en tentativas disparatadas. Con esta cantidad lo menos que podían hacer era adquirir agua en Puigpelat.

Este escrito se va haciendo demasiado extenso y como nos queda mucho que decir a *La Veü*, dejaremos lo que falta para el próximo número.

COMENTARIOS

Tiburón tiene bandera

Es su mayor orgullo desplegarla para que el viento la oreo gallarda en los días festivos; con ella cubre el órgano sonoro y llamativo con que atrae y reduce al público dominguero.

Ufanosamente la muestra a la vista de

propios y extraños; sentado junto a una mesita ligera de La Peña, sorbiendo el aromático café y masticando un tabaco de marca, se satisface explicando las campañas que a la sombra de su histórico trapo lleva realizadas. Por allá los años de Mari-Castaña, cuando eso del cine aun no había caído en manos profanas que no saben explotarlo como él ha sabido hacerlo, con aquel paño, a modo de *velarium*, tapaba la puerta de ingreso del barracón que con tanto cariño como esmerado cuidado poseía en el mismo solar que hoy ocupa el «Salón Moderno»; más tarde, mejorado aquél, pasó a ocupar el trapo su honoroso sitio en una segunda puerta interior que daba acceso al compartimiento de primer término, donde estaba la entrada general; otra reforma posterior hizo pasar el tan querido trapo a cubrir cariñosamente todos los días el llamativo órgano con el cual tantos y tan saneados productos obtenía, y por fin, al instaurar la moderna sala de espectáculos no ha querido desprenderse de aquella joya preciada y le ha señalado la importantísima misión de resguardar del sol y del polvo las hiladas de sonoras flautas que con discreta baraunda marcan el término de una sesión y comienzo de la siguiente.

Y así podemos a diario contemplar la simbólica bandera de Tiburón, que airoosamente nos muestra en sus máculas abundantes y numerosas roturas y surcidos las nobilísimas campañas que ha venido sosteniendo el amo y señor en lucha con los múltiples competidores que por doquier surgen como la zizaña dejándole turabato.

Mientras ella perdure, mientras cobre su alcabala, mientras se le rinda pleitesia, difícil será vencer al paladín de los espectáculos cinematográficos que tanto gusto dan a la gente desocupada y enemiga del sol, de la luz y del aire.

En la Diputación provincial

Reunióse la diputación. Acordó cumplimentar las célebres reales ordenes que en número de tres habia recibido.

El Sr. Camón trespasó sus derechos al Sr. Palau.

El Sr. Camón cobraba por derechos de liquidación un tanto por ciento muy elevado.

El Sr. Palau cobrará por los mismos derechos un tanto por ciento muy disminuido.

¿Cómo cobrará ahora el Sr. Palau? Con su tanto por ciento o con el tanto por ciento del Sr. Camón? Lo ignoramos.

¿Quién entiende todo esto? Alguien lo entenderá.

¿Cuántas letras o cartas se habrán cruzado? Una porción de miles, naturalmente, porque muchas se necesitan para solucionar conflictos de tamaña notoriedad.

Será cuestión de ocuparnos de ello con más detención. Hay más días que chorizos extremeños.

En broma

¡SOMOS AMIGOS!

Tragi-comedia en un cuadro

Personajes.—Un griego, un serbio, un montenegrino, un búlgaro, un rumano, un turco, las Grandes Potencias.

Acción en nuestros días. La escena.—un campo de Agramante.

El rumano.—¡Hola! Bulgaria?

El búlgaro.—Presente.

El rumano.—¿Que es ese cañoneo? Avanzan los turcos, otra vez?

El búlgaro.—No.

El rumano.—Pues, entonces?

El búlgaro.—Y tu lo preguntas? A mí?

El rumano.—A quién lo voy a preguntar?

El serbio.—Es el ruido de nuestros cañones.

El griego.—El de los nuestros, también.

El montenegrino (lloriqueando).—Los nuestros no truenan ya! Sculari! Sculari!

Las Potencias.—¡Cállate, tonto!

El montenegrino.—Sculari! Sculari!

El turco (apartado del griego y murmurando aparte).—Nuestros cañones volverán a tronar.

El montenegrino.—Es que nosotros hemos sido tratados mal, muy mal. Somos el benjamín de la casa. Sin hombres, sin dinero, sin cañones y sin Sculari!

Las Potencias.—Entonces, pala.

El turco (burlándose y con rabia reconcentrada).—No es mala pala!

El rumano.—Pero, a que vienen estas cuestiones? Tan amigos antes y ahora tan...

El griego.—Tu tienes la culpa, rumano. Nosotros nos hemos quemado los dedos sacando las castañas del fuego y tú, sin haberte meneado siquiera, te las has comido.

El rumano.—Yo?

El griego.—Si, tu.

El rumano (inocentemente).—Pero, griego de Dios! Algo tenía yo que sacar, alguna tajada de los turcos.

El búlgaro (rabioso).—Seremos turcos nosotros?

El rumano (tranquilamente).—Allá se va. Si no lo sois, lo habeis sido. Vuestro territorio era turco, es lo mismo. De ellos lo arrebatásteis; la propiedad es un robo y el que roba a un ladrón, ha cien años de perdón.

El turco.—Tiene razón el rumano.

El serbio.—Quién le da vela en ese entierro?

El turco.—Vosotros que las tiras; alguien las tiene de recoger.

El griego.—Alguien, si, pero nunca el propio difunto.

El turco.—Se dan casos raros, amigo heleno. Los muertos pueden resucitar. Allah lo dijo. La justicia de Mahoma será un hecho. El búlgaro que nos ha espoliado, será espoliado a su vez.

El búlgaro.—Cállate, mahometano; no te quiero oír más.

El turco (valiente).—Es que si no retiras las tropas, cargo sobre ti y te reventio.

El griego.—Eso, eso conviene.

El montenegrino.—Sculari! Sculari! Yo quiero Sculari! Devolvedme Sculari!

Las Potencias.—Cállate, tonto. Pareces un chiquillo que pide la luna.

El montenegrino.—Porque no haces callar a los demás? A mí, únicamente! Porque soy el más débil, el más desdichado!

Las Potencias.—Naturalmente.

El serbio.—Nuestros cañones vuelven a tronar.

El griego.—Y los nuestros también.

El turco.—Los nuestros pronto tronarán.

El búlgaro.—Y todos contra nosotros? Contra los que han batallado; contra los que han luchado más; contra los que han padecido más? Y los rumanos también!

El rumano.—Hemos de ensanchar nuestro territorio.

El búlgaro.—A costa nuestra?

El rumano.—Vosotros podéis indemnizaros por otra parte; ya habeis adquirido bastante.

El búlgaro.—Los serbios nos lo disputan.

El rumano.—Ir más allá.

El búlgaro.—Están los turcos.

El rumano.—Mas allá.

El búlgaro.—Están los griegos.

El rumano.—Mas allá.

El búlgaro.—Están los albaneses y luego está la mar.

El rumano.—Mas arriba.

El búlgaro.—Menos todavía; los rusos están.

El rumano.—Entonces, fastidiarse, amigos. A robar; el robo está a la orden del día; roba bien quien puede robar, quien tiene fuerza suficiente; roba mal quien no tiene cañones para hacerse respetar.

El montenegrino.—Sculari! Sculari!

Las Potencias.—Que calles, tonto. Escucha lo que hablan aquellos de mayor edad y saca provecho de sus prácticas lecciones y cuando seas hombre, obra en derecho y roba, roba cuanto puedas que nadie te dirá nada.

El montenegrino.—Sculari! Sculari!

El búlgaro.—Todos nos empujan. El cañón hablará. Viva Simeón!

Las naciones balcánicas entran en terrible batalla campal. Nadie se entiende. Provincias, regiones enteras pasan de unas manos a otras en vertiginosa celeridad y no hay manera de preveer cómo acabará. El más fuerte, sin duda y por ley natural, acabará con el más débil y la paz imperará.

Las Potencias habrán asistido, frias y serenas, a la hecatombe, sin inmutarse, sin pestañear.

El montenegrino continua clamando sin esperanza por su Sculari, y sin él se quedará. Para consolarlo, las Potencias le han dirigido un mensaje repleto de consideraciones morales y políticas que, hasta cierto punto le han tranquilizado. El mensaje dice así:

Amigo montenegrino; es triste tu con-

dición, lo reconocemos, pero no todo se gana en un día; después de un hoy aciago y mustio, viene un mañana alegre y ti, un tiempo u otro, amenece. Entre tanto, entretente que poco o mucho has sacado; has aumentado tu territorio en algunas docenas de kilómetros; aliquid chupatur.

Ten presente que la historia está llena de ejemplos de notoria enseñanza y que demuestran con perfectísima clarividencia que el más fuerte es el que pega más y siempre tiene de su parte la razón. Ya sabes que la Polonia fué repartida, que Prusia no quieras, entre Rusia, Austria, Prusia; que Prusia se quedó con Schleswíg y el Holstein, luego con Hannover, luego con la Alsacia y la Lorena y luego con todo lo que ha podido; que Austria ha tomado la Bosnia y la Herzegovina; que Italia se quedó con Roma y Francia con Saboya y con Niiza; que Rusia ha tomado en Asia cuanto ha querido; el Japón ha hecho lo propio; Italia a Tripoli; Francia a Túnez; los Estados Unidos han arrebatado a Méjico lo que han querido y a España, todo lo que han podido arrebatarse. Inglaterra, otro que tal. Marruecos se va repartiendo como pan bendito o maldito, etc... En una palabra: cada cual hace lo que puede; el robo es la única y sola gran verdad.

—¿Pero las grandes Potencias?—arguye el pobre montenegrino.

—Las Grandes Potencias ¿Quién la va a juzgar? ¿Quién las va a castigar? ¿Ellas mismas? ¿Cómo quieres que sean jueces y parte a la vez? ¡Tonto! ¡Estúpido! Procura hacerte grande y entonces, robarás. Mientrastanto, conformate con pertenecer a la categoría de los que son eternamente tragados por el insaciable apetito de los devoradores mundiales, los que tienen mullares de cañones para hacerlos tronar.

Sección religiosa

Santorale de la semana.—Domingo, Dedicación de la Catedral de Tarragona. Santos Anacleto, pp. y mr.; Joel y Estras, profeta; Santa Mirope, mar.—Lunes, Santos Buenaventura, ob., Cardenal y Doctor Ciro, ob., confesor.—Martes, Santos Enrique, emperador; Camilo de Lellis, f. y fdr.—Miércoles, El triunfo de la Santa Cruz; Nuestra Señora del Carmen; Julio como el de la Porsiuñcula en todas las iglesias de Carmelitas.—Jueves, San Alejo, fr.; Santa Marcelina, vg.—Viernes, San Federico, ob. y mr.; Santas Marina, vg. y mr.; Sinforosa y siete hijos, mrs.—Sábado, San Vicente de Paul; cf. y fundador; Santas Justa y Rufina, vgs. y mrs.; Aurea, vg. y mr. de Córdoba.

Cuarenta Horas.—Empiezan en las Monjas Descalzas, siendo las horas de Exposición por la mañana de siete a diez y por la tarde de cuatro y cuarto a ocho.

El sábado darán comienzo en la Iglesia del Pio Hospital.

CULTOS

Catedral.—Fiesta de la Dedicación de esta Basílica Metropolitana.—A las seis Rosario de la Aurora y Misa en la Capilla de Nuestra Señora del Claustro.

A las nueve, Horas canónicas, procesión claustral y solemne oficio cantado por la capilla de música, siendo celebrante el M. I. señor Deán.

Por la tarde, a las cuatro, vísperas y dos coros.

Carmelitas Descalzas.—A las seis y media de la tarde, Exposición de S. D. M. canto del Alabado sea, estación, Trisagio con orquesta, novena; motete, sermón a cargo del Rdo. P. Redento del Niño Jesús. C. D., motete, reserva y gozos a la Santísima Virgen del Carmen.

Martes.—A las dos y media de la tarde, solemnes vísperas, a las cinco matines y conclusión de la novena. Luego se cantará a toda orquesta la Salve del maestro J. M. D., por la capilla del Sr. Gols.

Miércoles.—Solemne conmemoración de Nuestra Señora y Madre la Virgen del Carmen.—A las siete y media, misa de comunión general con plática por el Doctor D. Jaime Valls, Párroco de San Francisco.

A las diez oficio solemne, interpretándose a toda orquesta la misa del Rdo. Don Ignacio Llauredó. Será celebrante el M.ltre. señor Doctor D. Francisco de A. Vidal y Barraquer; Vicario Capitular de esta Archidiócesis, ocupando la sagrada cátedra el M. I. Doctor D. José Gera, canónigo archivero de la Catedral de Llerida.

Por la tarde, a las cinco y media, Rosario, letanías cantadas y procesión. A las

IBARRA Y C. Sdad. en Ca.

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE GRANDES VAPORES

Todos los jueves salida fija del puerto de Tarragona para Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz (admitiendo carga para Ayamonte y Isla Cristina), Huelva, Sevilla, Vigo, Villagarcía, Carril, Coruña, Ferrol, Avilés, Santander, Bilbao, Pasajes y San Sebastián.

Servicio rápido eventual para Galicia y Norte de España con escalas a Valencia, Alicante, Málaga, Sevilla, Vigo, Coruña, Santander y Bilbao, empleando solamente 14 días en el viaje.

Se expide conocimiento directo para Lurca y San Esteban Pravia con trasbordo al vapor "Lurca número 3" y para Dunkerque a los vapores de la Compañía Francesa "Dennia" y "D'Anzin".

VIAJES EXTRAORDINARIOS A PALMA DE MALLORCA

Unico servicio fijo y semanal para Cette y Marsella todos los viernes

Para la costa de España: julio 17, "Cabo Oropesa"; 24, "Cabo Higuer"; 31, "Cabo Roca"; agosto 7, "Cabo Nao"; 14, "Cabo San Martín".

Para Cette y Marsella: julio 18, "Cabo Roca"; 25, "Cabo Nao"; agosto 1, "Cabo San Martín"; 8, "Cabo San Vicente"; 15, "Cabo Toriñana".

Para más informes al consignatario D. Mariano Peres, Real, 32, Teléfono número 45, Tarragona.

regreso bendición papal y besamanos a la Santísima Virgen.

Descalzas.—A las siete Trisagio cantado, novena a la Virgen del Carmen, gozos y reserva.

Miércoles.—Desde las cinco hasta las ocho, misas rezadas cada hora.

A las diez y media, solemne oficio con orquesta por la capilla de música de la Catedral, panegirizando las glorias del Carmelo el Rdo. Padre Redento, Carmelita.

Por la tarde, a las siete, continuará el novenario.

Casa provincial de Beneficencia.—Continúa a las cinco de la tarde la novena en honor de su Patrón San Vicente de Paul.

Viernes.—A las siete, solemnes completas.

Sábado.—A las seis, misa de Comunidad; a las siete, misa de Comunión general, con plática que dirá el M. Ilre. señor Doctor Isidro Gomá, canónigo de esta Santa Metropolitana y Primada Iglesia.

A las diez, misa solemne, cantándose la del Mtro. Perosi, *Hoc es Corpus meum* por la orquesta y coro de asilados, bajo la dirección del profesor de música de la Casa Sr. Salvat.

Por la tarde, a las cinco, se cantará el rosario, panegirico a cargo del mencionado Doctor Gomá, adoración de la reliquia y canto de los gozos del Santo Fundador.

CRÓNICA

Se encuentra en Burgos el Excmo. señor arzobispo electo de nuestra archidiócesis, Doctor D. Antolín López Peláez, quien saldrá en breve para Santander con el fin de pasar allí una temporada.

El miércoles, a las seis y media de la tarde, saldrá de la Iglesia de Padres Carmelitas la solemne procesión de Nuestra Señora del Carmen, recorriendo la rambla de San Juan, calles de la Unión, Armañá, Méndez Núñez, rambla de San Juan, calle de San Agustín, rambla de San Carlos, Conde de Rius, Augusto y regreso al templo.

El estandarte principal ha sido confiado al Excmo. señor Gobernador civil de la provincia, asistiendo además, las bandas de música de los regimientos de Almansa y Luchana.

Ha sido muy visitada, obteniendo un verdadero éxito, la Exposición de pintura y escultura que la «Asociación Escolar Artística» de Barcelona tiene instalada actualmente en los salones del «Círculo».

En el próximo número publicaremos unas Notas sobre la misma, de nuestro colaborador artístico Javier C. Oliver.

El último número de la importante revista mensual *Tarragona Agrícola* inserta los siguientes trabajos: Sobre la Memoria de la «Unión de Vinyaters de Catalunya», L. Ballester.—Les papellones del blat i demés cereals, J. Mestres.—Datos sobre la producción del arroz, J. Valls y Torres.—Questió interessant als vinyaters i als comerciants de vins d'Espanya, L. Batalla.—La única defensa eficaz, L. B.—Algunas orientaciones modernas que poden cambiar les actuals maneres d'adobar, Jaume Raventós.—Crónica.—Mercats.

La competencia de los cafés presta inusitada animación por las noches en la Rambla de San Juan. Las bandas milita-

La casa más importante en España en el comercio de vinos

BODEGAS BILBAINAS

Sociedad anónima.—Capital, 6,000.000 pesetas

Bilbao-Haro

Vinos finos de Rioja

Gran coñac FARO

Grandes bodegas en todos los centros productores.

Sucursales en Madrid, Gijón, Sevilla y Barcelona.

res no se dan momento de reposo y nuestras pollitas alegran con su presencia aquella parte de ciudad que merecería algo más de cuidado por parte de nuestra desdichada administración municipal. Estas últimas noches, el viento que sopla fuertemente, levantaba nubes inmensas de polvo que hacían completamente imposible el pasear.

La falta de agua, dificulta, naturalmente, la conservación del afirmado y este amenaza con su completa desaparición.

Y mientras tanto nuestros bizantinos ediles se entretienen tonteando, haciendo toda clase de ridículos ensayos e indecisos por demás, tan pronto se inclinan a las aguas de lo más profundo como a las sub-alveas, resultando con ello que la casa queda por barrer.

Y lo que te rondará, morena.

Creemos que lo único práctico fuera una reunión magna en la que se decidiera por aclamación el inmediato cambio de personal, una completa expulsión.

El próximo miércoles, festividad de Nuestra Señora del Carmen, se celebrará a las ocho y media y en la Iglesia del Serrallo, un solemne oficio, con la cooperación de las señoritas directoras de la Escuela dominical de dicho barrio, comunión general y plática preparatoria por el Reverendo D. José Tomás.

Hemos recibido una atenta carta de la ilustrada profesora doña Angela Castellá, invitándonos a la Exposición de los trabajos efectuados durante el curso escolar de 1912 a 1913 por las alumnas de la escuela práctica agregada a la Normal de Maestras.

Dicha exposición podrá visitarse durante los días 13, 14, 15 y 16 del corriente.

Agradecemos la atención.

El Director de la Escuela Normal de Maestros, D. Agustín Vidal Perera, nos participa en atento besalamano, haberse posesionado de su cargo, ofreciéndonos para cuanto redunde en beneficio de la cultura nacional.

Al agradecer al Sr. Vidal la delicadeza, correspondemos por nuestra parte con iguales ofrecimientos.

A causa de las obras que se están efectuando en el interior de Nazareth, este año no se celebrará en dicha Iglesia la antigua y tradicional fiesta de Santa Marina.

Han sido nombrados director y subje de esta prisión central, respectivamente, D. Sixto Belled y D. Dionisio Allué.

Son numerosas las familias que se preparan para veranear y son muchas ya las que han salido para los balnearios.

Se halla enfermo de algún cuidado nuestro particular amigo el Notario de esta ciudad Sr. Gramunt.

Ha experimentado el enfermo alguna mejoría que deseamos sea franca y rápida.

Ayer se celebró en el altar de la Virgen del Pilar, de San Francisco, una misa con acompañamiento de órgano, dispuesta por la colonia aragonesa, terminando con el canto de la Salve.

Reina inquietud con motivo de la probable huelga del elemento fabril. Hasta hoy el paro anunciado no es general y comprende únicamente dos sociedades pero puede propagarse fácilmente y como el número de obreros empleados en esa industria y sus similares es muy crecido, es posible que el movimiento degeneren en revolucionario.

Las enfermedades criptogámicas no han dificultado en nuestra comarca el desarrollo de la vid que presenta inmejorable aspecto.

Los algarrobos, en cambio, sufren extraordinariamente y tienen fruto muy escaso; sus hojas son amarillas y muchas de ellas, secas, lo que hace preveer que la cosecha del año venidero no será abundante ni mucho menos.

Los avellanos están frondosos y con buen color pero su fruto es escaso, lo que es verdaderamente de lamentar, dado el buen precio que alcanza en el mercado que se va ensanchando cada vez más.

Lo que va tomando ya aspecto gravísimo es la cuestión de las aguas. Los pozos, norias, minas, fuentes naturales, etc. van disminuyendo en caudal de manera alarmadora, haciendo temer un pronto y completo agotamiento en el próximo mes.

Dios nos coja confesados.

Dícese que, en el puerto, va a aumentar dentro de poco el tráfico de carbones, pues la compañía del Norte desembarcará en esta todo el combustible para sus máquinas.

IMP. DE JOSÉ PUJÓAN, MÉNDEZ NÚÑEZ, 5

ALMACÉN

DE

ANTONIO CORBELLA

Garbanzos gordos superiores.
Patatas bufé Cerdaña para la siembra.

de bolado.

de Navarra.

Todo de primera clase.



Vapores de Rodriguez y Cerra (S. en C.)

A. LOPEZ DE HARO Y C. (S. en C.)—GIJÓN

Para Valencia, Alicante, Cartagena, Aguilas, Málaga, Cádiz, Vigo, Marín, Villagarcía, Coruña, Ferrol, Gijón, Avilés, Santander, Bilbao, San Sebastián y Pasajes, saldrá de este puerto el jueves próximo el vapor

Segundo

Su capitán Ramiro García, que admitirá carga para los referidos puertos, así como también carga a flete corrido y conocimiento directo para los puertos de Ayamonte, Isla Cristina, Luacar, Pravia, Tapia, Ribadeo, Vega de Ribadeo y Foz. Una nueva combinación de trasbordos establecida desde principios de este año, garantiza la llegada rápida a destino de las mercancías para los últimos de los referidos puertos.

Para informes dirigirse a los Sres. Hijos de Benigno Lopez (S. en C.)—Tarragona.



COMPañÍA SEVILLANA DE NAVEGACION Á VAPOR

Vapores de la Compañía: Torre del Oro, Aznalfarache, Macarena, Ciérvana, Santa Ana, Sevilla y San José

Salidas fijas y directas para los puertos de CETTE y MARSELLA todos los martes.

Próxima salida, martes 15 Julio por vapor

Aznalfarache

Admite carga y pasajeros.—Para más informes dirigirse a D. José Vilar Tomás.—Tarragona.

V. Alonso Vilanova

Corredor colegiado de Comercio y Agente de Negocios matriculado. Gestiona toda clase de asuntos Comerciales y Administrativos.

Plaza de Prim, 4.—Teléfono núm. 142.—Tarragona

EL MEJOR DE LOS ANISADOS

CONOCIDOS HASTA EL DÍA

Por su exquisita elaboración

ANÍS REQUENA

Fabricado por REQUENA É HIJOS

TARRAGONA

Pídase en todas partes.



GABINETE MÉDICO QUIRÚRGICO

DE

JOSÉ M.ª CATALÁ

Horas de consulta: De 11 a 1 y de 6 a 7. Días festivos: de 10 a 11 y 1/2.

TARRAGONA.—Calle de Apodaca, 4. 2.º—Teléfono 177



Servicio regular desde este puerto á los de Londres, Liverpool, Hamburgo, Amberes, Quebec, Montreal y Marsella, y eventual para New-York, Glasgow, Hull, Newcastle y Bristol, por vapores de las Compañías:

Marítima de Barcelona, Robt. Mac Andrew & Co. de Londres, Adolff Deppe de Amberes, Cairns, Noble & Co. de Newcastle on Tyne, Vinuesa de Sevilla, Serra de Bilbao, La Flecha de id. y Tintoré de Barcelona.

Sobre fletes y demás informarán en Tarragona los Srs. Mac Andrews y Cia, Plaza de Olozaga, 12. pral

Servicio regular de vapores entre España, Portugal, Francia, Noruega, Dinamarca, Alemania, Finlandia y Rusia

Linea Otto Thoresen de Christiania

Salidas mensuales para Noruega y Báltico.

Finska Angfartygs Aktiebolaget

Salidas cada 20 días para Oporto, Burdeos, La Rochelle, Havre y puertos Finlandeses.

Svenska Lloyd de Gothemburgo

Salidas bimensuales para Suecia, Dinamarca, Alemania y Rusia. Consignatarios BOADA HERMANOS.

FÁBRICA DE HIELO

“CARMEN”

Calle de San Pedro, 36 y 38

TARRAGONA

Servicios de la Compañía Transatlántica

Línea de New-York, Cuba y Méjico

Servicio mensual, saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana y Veracruz y Puerto Rico. Regreso de Veracruz el 27 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Filipinas

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool, y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cadiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sean 3 y 31 de enero, 28 febrero, 27 marzo, 24 abril, 22 mayo, 19 junio, 17 julio, 14 agosto, 11 septiembre, 9 octubre, 6 noviembre y 4 diciembre; directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sean 23 enero, 20 febrero, 19 marzo, 16 abril, 14 mayo, 11 junio, 9 julio, 6 agosto, 3 septiembre, 1 y 29 octubre, 26 noviembre y 24 diciembre, directamente para Singapur y demás escalas intermedias que a la isla hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cadiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para los puertos de la Costa oriental de África y Australia.

Línea de Cuba y Méjico

Servicio mensual a Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20, y de Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

Línea de Buenos Aires

Servicio mensual, saliendo accidentalmente de Génova el 4, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 4 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cadiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cadiz por los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22, directamente para Tanger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1.º haciendo las escalas de Las Palmas, Cadiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Tanger

Salidas de Cadiz, lunes, miércoles y viernes, para Tanger, con extensión a los puertos de Algecira-Gibraltar. Salidas de Tanger, martes, jueves y sábados para Cadiz.

AVISOS IMPORTANTES. Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas, de 14 abril 1904, publicada en la «Gaceta» de 22 del mismo mes.

SERVICIOS COMERCIALES.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Para más informes dirigirse a su Agente en Tarragona D. José Vilar Tomás, Plaza de Olózaga, 12.

Joyería, Platería y Relojería

F. RIGAU

Bajada de Misericordia, 14.—Tarragona

Joyería de alta novedad. Relojes de las mejores marcas. Gran surtido en platería. La casa más surtida en artículos para regalos. Se compra oro, plata, platino y joyas antiguas.

Gramófonos y discos de la Compañía Francesa.—Salón de audiciones.—Reparaciones.—Despacho reservado para compra y venta.

EMULSION NADAL Mejor que Scott y similares: Única con 80 por 100 aceite bacalao todo asimilable. Usando aceite solo, se tolera mal y pierde vías intestinales.—Reconstituyente niños, adultos, viejos; consunción, convalecencias, clorosis, embarazo, lactancia, tos, tisis, escrófulas, raquitismos, anemia. Certifican eminentes Doctores. Colegios médicos y Farmacéuticos.

Medalla de oro. Exposición Hispano-Francesa. Zaragoza

JARABE HIPOFOSFITOS NADAL Tónico reconstituyente, estimulante. Hipofosfitos cal, estircina, hierro, magnesio, quinina, sosa, cuasina, neurostina (fósforo orgánico) FORMIATO SOSA.—Anemia cerebral, enfermedades medulares, astenia muscular; activa digestión, detiene caducidad orgánica.

Medalla de oro. Exposición Hispano-Francesa. Zaragoza

GLIMINA NADAL Antidiabético infalible de «Limas de mar».
GASTRODINA NADAL Elixir digestivo. Estómago e intestinos. Curación cierta.

TARRAGONA, Mayor, 14

ATLÁNTIDA

El mejor de los licóres estomacales elaborado con 24 plantas aromáticas y alcohol añejo de puro vino. Fórmula de Francisco Vila, socio industrial de la casa L. Ferreré & H. y C.

Pedido en todas partes

RELOJERIA DE J. PANADÉS

OBJETOS PARA REGALOS.—CRÓNOMETROS
COMPOSTURA DE MECANISMOS

Calle de la Unión, 12, Tarragona

TROPHOGENO FONT

Medicamento: alimento

Regulador de la nutrición general; estimula el apetito; favorece la función digestiva, aumenta y modifica la asimilación; eleva el tono orgánico.

INDICACIONES.—Inapetencia, Anemia, Digestiones penosas, Diabetes, Agotamiento físico e intelectual, Neurastenia y Convalecencia en general.

Pastillas Monzón Infalibles para curar toda clase de TOS y las afecciones de las vías respiratorias. Favorecen la expectoración. Curan la picazón de la garganta. Insustituibles en los RESFRÍADOS y en los CATARROS CRÓNICOS.

Se vende en todas las farmacias. Depósito general: Manuel Font, Farmacia del Centro.—Tarragona.

FÁBRICA DE ABONOS

COMPLETOS Y ESPECIALES PARA CADA TIERRA Y CULTIVO

Superfosfatos.—Sulfato amoníaco.—Nitrato de sosa.—Nitrato de cal.—Sulfato de potasa.—Cloruro de potasa.—Kainita.—Escorias Thomes etc. etc.

QUINTANA Y TORRES S. EN C.—TARRAGONA

Premiados en la exposición Hispano francesa. Zaragoza 1908 y Buenos Aires 1911

PASTELERIA Y COLMADO "SARAH BERNHARDT"

DE LUIS RIOLA San Agustín, 19, TARRAGONA

Gran laboratorio de repostería y toda clase de pasteles para bodas, bautizos, etc.—Completo surtido en cajitas especiales para bombones.—Objetos de lujo, Champagnes, vino y licores del país y extranjeros.

HIJOS DE J. FONT

Bajada Misericordia, 7, y Trinquet Vell, 1.—Tarragona

Librería religiosa.—Centro de suscripciones.—Artículos para dibujo y pintura.—Estatuaria—Objetos artísticos.—Novedades prácticas para escritorio.
MAQUINAS DE ESCRIBIR útiles para todos los sistemas corrientes. Clases garantizadas.—Precios reducidos.

CLINICA Y CONSULTORIO

para enfermedades de la mujer, vías urinarias, cirugía operatoria partos, ELECTROTHERAPIA y análisis micro-químico de orinas y productos patológicos. Aplicación del 606 Sero-Reacción de Wassermann.

BAJO LA DIRECCIÓN DEL

DOCTOR RABADÁ

Ex interno del Hospital de la Santa Cruz, ex Ayudante de la Policlínica del Dr. Fargas y Médico de las Casas de Socorro de Barcelona

Consulta de 10 a 12 y de 5 a 7.—Para los obreros: De 7 y media a 8 y media de la noche.—Gratis para los pobres: los lunes, miércoles y sábados de 12 y media a 1 y media.

Rambla de San Juan, 75, 1.º Tarragona

GRAN CONFITERIA Y PASTELERIA

Movida a vapor, única en Tarragona

JUAN SANTAMARIA

Venta al por mayor y menor de toda clase de dulces, pastas, grajeas, licores, etc., etc.

Calle de Portalet

LA MUTUAL FRANCO-ESPAÑOLA

Sociedad de Previsión y Caja de Ahorros Popular Autorizada y aprobada legalmente en 26 de agosto de 1902

Funciona bajo la Inspección directa del Estado español, con arreglo a la ley de 14 de mayo de 1908 sobre Inspección de Seguros y Reglamento dictado para su ejecución.

Domicilio social: Alcalá, 38.—Madrid

Director General, encargado de la Administración, EXCMO. SR. D. MATEO SILVELA

OBJETO DE LA SOCIEDAD.—Creación a cada uno de sus socios de un capital, mediante entregas desde 5 pesetas al mes, durante diez años.

CONSEJO REGIONAL DE CATALUÑA Y BALEARES

Presidente, EXCMO. SR. D. ALBERTO RUSINOL Y PRATS, fabricante, ex-Presidente del Fomento del Trabajo Nacional, ex Diputado a Cortes y Senador del Reino.

Vicepresidente, SR. D. EUSEBIO BERTRAND Y SIERRA, fabricante y Diputado a Cortes.

Vocal, SR. D. PEDRO RAHOLA Y MOLINA.

Id. SR. D. JUAN VENTOSA Y CALVELL, (Consejero Delegado), Diputado a Cortes y ex-Secretario del Congreso.

Delegado provincial, J. Casanovas Puig, Fortuny, 11, 1.º—Tarragona

GRAN ALMACEN

DE INSTRUMENTOS DE MÚSICA DE TODAS CLASES DE LAS MÁS ACREDITADAS MARCAS EXTRANJERAS

Representante de la importante fábrica de pianos Chassaigue freres.—Armoniums de las mejores fábricas de París.—Venta al contado y a plazos.—Precios sin competencia.—Música de toda clase.—Se alquilan pianos desde 7 pesetas mes.

Viuda de Antonio Ycart

SAN AGUSTIN, 23.—TARRAGONA

CALDO DE CEREALES VIGOR

MALTE VIGOR

Infalible en la dispepsia, trastornos gastro intestinales, diarrea infantil, enterocolitis, afecciones del hígado. Eficacísimo en los casos de Fatiga, Debilidad, Postración, Neurastenia, Anemia, Raquitismo, Escrófulas, Tuberculosis, etc.

Consultad con vuestro médico acerca de las excelentes cualidades del CALDO de CEREALES VIGOR y del MALTE VIGOR.

Alimentos de régimen.—Alimentos de energía.—Reconstituyentes.

—Las mayores distinciones en todos los concursos y exposiciones.—Representante en Tarragona y su provincia

Federico Miret

ULTRAMARINOS Y COMESTIBLES

Union, 36.—Tarragona

CONSULTORIO MÉDICO-QUIRÚRGICO

DE Manuel Capell Balañá

Enfermedades de estómago e intestinos y medicina en general.

Consulta de 11 a 1. Días festivos de 11 a 12.

Rambla de San Juan, 14, 1.º



Fábrica de bragueros y de aparatos ortopédicos

HERNIADOS (trencats)

Muchos son los que venden bragueros, pero muy pocos saben construirlos.

Esta colocar un braguero, pero mucho más cuesta construirlo, pues antes que colocarlo hay que saberlo construir, porque sin la ciencia y práctica de construcción nunca podrá adquirirse la de la colocación.

No dejarse llevar por esos colocadores de bragueros que desconociendo por completo su construcción anuncian la curación radical de las hernias.

El Braguero Articulado sistema MONTSERRAT el más práctico y moderno para la completa atención ó curación de las hernias por crónicas y rebeldes que sean. Grandes existencias en bragueros de goma para niño. Especialidad en piernas y brazos artificiales. Fejas ventrales. Tirantes ortopédicos para corregir la cargazón de espalda. Medias para varices. Apositos antisépticos y todo lo concerniente a Cirugía y Ortopedia.

ANTONIO BUDESCA, recibe en VALLS los miércoles. Arrabal de San Antonio, 3, 1.º (Quina Portal Non.)

HORAS DE CONSULTA: de 9 a 4 de la mañana.

Los demás días en su establecimiento.

Casa Montserrat: Unión, 34 Tarragona