

# LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

DIARIO POLÍTICO INDEPENDIENTE Y DE NOTICIAS  
ECO IMPARCIAL DE LA OPINION Y DE LA PRENSA  
Fundador: D. Manuel Maria de Santa Ana.

Los anuncios de todas clases referentes a Bancos y Sociedades, a precios convencionales.  
El trabajo de esta Administración y en todas las agencias de publicidad nacionales y extranjeras.  
Con arreglo a la Ley, cada anuncio pagará 40 céntimos por impreso de timbre.  
Toda la correspondencia y gires deben dirigirse al ADMINISTRADOR.  
NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

PRECIO DE LA SUSCRICION  
MADRID: Edición de la mañana. 2 Ptas. Mens.  
PROVINCIALES Y PUESTOS DE OFICINA. 3 Ptas. Trimestre.  
EXTRANJERO. 4 Ptas. Trimestre.  
ULTRAMAR. 10 Ptas. Trimestre.  
PRECIO DE LA VENTA  
Por mayor. 5 céntimos. Por menor. 10 céntimos.  
Relación y Oficinas: Factor, 7, Madrid.

AÑO LVI.—NÚM. 17.846

Madrid.—Martes 8 de Agosto de 1905.

Cinco ediciones diarias.

## Ecce de Londres.

### ¿CINCO Ó SEIS BOTONES?

(DE NUESTRO REDACTOR)

No hay tipo español más despreciable que el que se pasma de admiración ante las cosas extranjeras. Masculina, por ejemplo, que no hay atlético masculino fuera de Inglaterra. Y así, en Francia, España y Alemania, ni liceos comparables al *chicki* y al *coziac*, ni juegos más divertidos que los ingleses, etc. De estos españoles hay muchos, por desgracia. Casi toda nuestra aristocracia puede incluirse en este tipo general.

Ahora mismo, por ejemplo, las familias aristocráticas españolas que vanearon en Biarritz han dado en la costumbre de jugar al *bridge*. Se trata de un juego de cartas bastante aburrido, cuyo mecanismo se aprende en dos o tres sesiones, y a que se dedican en Inglaterra las horas de medio día, que no encuentran mejor manera de pasar el rato, ya que no tienen dinero para ir a un teatro, ya porque carecen de aficiones artísticas, ya porque les falta talento para ejercitar amativamente el arte bello de la conversación. Excuso decir que el *bridge* es mucho menos entendido que el *tréfilo*. Pues los españoles de Biarritz se aburren con el *bridge*, porque lo elegante es imitar lo que se hace en Londres. ¡Pero si en Londres no juegan al *bridge* más que los cursis!

¿Quiéren ustedes una prueba? El hombre más a la moda de Inglaterra es el marqués de Soveral, ministro de Portugal y amigo íntimo del Rey Eduardo. No se concibe una fiesta en Buckingham Palace sin la presencia del marqués. Pues Soveral no juega al *bridge*, ni siquiera desea aprenderlo.

Lo curioso del caso es que hay gente en España que juzga que el secreto de nuestra europeización depende de cosas tan fútiles como el juego del *bridge*.

Hace pocos meses pasó unos días en Londres un artista español, por lo demás muy simpático, que trajo a Inglaterra una grave preocupación.

—¿Cómo usáis—me preguntó—que es *chic* entrar en un salón con los pantalones doblados por debajo? Lo pregunto, porque en la calle, haya o no haya barro, lo *chic* es llevarlos doblados.

Y no hace muchas semanas me encontré con dos españoles durante más de media hora en Piccadilly, donde aprataba y soliloqueaba, con un amigo de discusión acerca de los pantalones londinenses llevaban en las botas cinco ó seis botones.

—¿Le digo a usted que cinco?

—¿Le digo que seis?

Y así transcurrieron los treinta minutos.

## RAMIRO DE MAZTU.

### COMO LUCHAN LOS NIPONES

## La bancarrota de la fuerza

En España tenemos una sentencia popular, a cada instante confirmada por los hechos; émos vale más la fuerza—decimos—y, en efecto, en todos los casos comprometidos de la vida, el hombre más fuerte es el que tiene el poder de la fuerza bruta. Sin embargo, no valen más los pueblos que tienen mejor código moral, sino los que saben ejecutarlo.

En recientes desastres, que no hay para que citar, no supimos ser diestros, ya que la fuerza nos fallaba; y esa sentencia tan prudente no sirvió para animar en un punto nuestra castidad.

Los japoneses, en cambio, no tienen—que sepamos—ningún refugio semejante, pero en cambio lo ejercitan por intuición: conocen su espíritu sin saber su letra, cosa que probablemente arrojará una sombra de perplejidad sobre el cerebro de los ocho abogados que componen nuestro Consejo de Ministros.

Los grandes efectos hacen de las pequeñas causas y vigilan la oportunidad de la irascencia para que se nos perdone su vajez—un grano de arena puede variar el ancho cauce de un río caudaloso.

Se ha filosofado mucho sobre el rápido crecimiento del pueblo japonés y sobre el resonante triunfo con que acabó de suspender el ánimo de los guerreros del Umakawaga: se ha buscado la causa en muchas cosas; quien sabe si está allí donde no la ha buscado nadie.

Es el caso que los japoneses tienen el secreto único de un deporte, cuya primera prueba en Europa acaba de verificarse ante varios redactores profesionales de la Prensa parisina. Es un juego atlético y llamado en este idioma *tenis*. Los japoneses, cuando saben luchar, son los más fuertes. Y en efecto, con él se demuestra que el poder, hasta ahora soberano, de los músculos atléticos, es decir, la fuerza bruta, está a merced de la debilidad inteligente, de la hábil destreza.

Cayo para siempre el boxeo brutal, el puñetazo, el golpe que opacaba el cráneo, el barbaño, el puñetazo que destroza el pecho del adversario; puede más el que más sabe; es señor de la victoria el que conoce mejor la anatomía. Esta verdad, que la necesidad del triunfo generalizará muy pronto, se la debemos a los japoneses.

El deporte a que venimos aludiendo se llama *tenis*. (Principios de *tenis* y *tenis* como decimos desde hace mucho tiempo en París, calle de Pontneuf, número 55, ante un numeroso público de *sportsmen* y orientales japoneses).

Lucharon Farugie, campeón japonés, y Kenaya, ambos discípulos de la escuela japonesa de *tenis*, establecidos en Londres, Oxford-street, número 11, jefe de la escuela de París, y Surion, aficionado inglés.

Los combatientes vestían un traje llamado *keionite*, compuesto de un kimono (única japonés) que caía sobre un calzon blanco, sujeto a la cintura por un cinturón de seda negra.

La severa elegancia del atavío contrastaba con la ostentosa desnudez de los miembros boxeadores occidentales.

Trabaron los adversarios y pronto se vio en qué consistía la pelea: enlazábanse y desenlazábanse rápidamente, saltaban con maravillosa agilidad, caían al suelo y en el instante se levantaban nuevamente de pie, hasta que uno lograba deslizar un brazo o una pierna de su contrario, que se veía obligado a implorar perdón. La más leve resistencia le hubiese producido infaliblemente una fractura.

Después de la experiencia dicha quedo entera en turno, porque no estaba convencido todavía, un atleta profesional, un héroe de Grenoble.

En breves instantes cayó al suelo repetidas veces bajo las débiles manos del luchador japonés, y tuvo que darse por vencido y convencido, declarando la imposibilidad absoluta de luchar con un conocedor del *tenis*.

Después de esta interesantísima demostración los boxeadores japoneses explicaron su sistema.

—¿Conocen—dijeron—profundamente el

cuero humano. Sabemos cuál de sus partes es más sensible, en cuál de sus músculos puede producirse con la leve presión de un dedo dolor irresistible.

Y los oyentes quedaron maravillados. Lo que habían presenciado era la victoria incruenta, el triunfo frío que no arrebató la razón al vencedor con los vapores ardientes de la sangre.

Con ese maravilloso instinto se comprendió que el que se mueve sobre el caso; se ve claro como el japonés ha podido derribar en tierra, enloqueciéndole de dolor al tocarle con mágico dedo, al gigante ruso.

A la raza amarilla tendremos que agradecer el descubrimiento de este hecho transcendental: la bancarrota de la fuerza, y de ahora en adelante, al hablar de la civilización francesa, el *chicki* español, el *coziac* portugués y la esquadra británica, saltará a los labios la astucia del japonés, gloriosa astucia que se funda en el saber.

## INGLATERRA Y FRANCIA

### La escuadra francesa en Portsmouth

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

LONDRES 8. Desde Cowes telegrafían que la escuadra francesa apareció en el horizonte a las doce y cuarto.

Viósele avanzar en buen orden, bajo un tiempo bueno, resultando un espectáculo soberbio al ocupar la rada.

A su paso por Soutoo cambió saludos con los fuertes, escuchando las aclamaciones de millares de espectadores que prorrumpieron en entusiásticos ¡hurra!

A la una y cinco entró en la rada de Cowes, siendo saludado por la escuadra inglesa y por la gente que ocupaba millares de embarcaciones.

En los muelles había multitud enorme, que unió sus voces para aclamar a los franceses.

La escuadra ancló a la una y treinta.

LONDRES 8. La escuadra francesa cambió saludos con el yate real, ocupado por Eduardo VII.

Los navios ingleses arbolaron la bandera francesa, respondiendo a los saludos de los marineros de la nación amiga.

Entre las tripulaciones de ambas escuadras se cambiaron entusiásticos ¡hurra!

El almirante francés ha pasado a bordo del yate real a visitar al Rey Eduardo.

LONDRES 8. Telegrafían de Cowes que se ha celebrado un banquete a bordo del yate real.

En la hora de los brindis, el Rey Eduardo levantóse, y pronunció el siguiente *toast*: «Espero que la visita de los marineros franceses a las aguas inglesas hará resaltar claramente los sentimientos amistosos que existen entre ambos países.»

«Tengo la convicción de que la principal ventaja que traerá esta amistad, será el conocimiento de paz en el mundo.»

M. Cambon, respondiendo al Monarca inglés, dijo en su brindis:

«Vuestras palabras conmovieron a nuestro Presidente y a todos los franceses, pero sin sorprenderles, porque son de antiguo conocidos vuestros sentimientos hacia Francia.»

«Sabemos que si una era de amistad e inteligencia ha sucedido a las antiguas y a olvidadas divergencias, se debe principalmente a V. M. ha ejercido, en favor de la paz, su influencia preponderante, produciendo la presente aproximación y concordia.»

«Francia recordará siempre, con gratitud, esta vuestra intervención amigable.»

## DE VERANEOS

### DRESDE

(DE NUESTRO REDACTOR EN BERLÍN)

¿Por qué no decidlo? A los sajones les ha sabido a gloria que el Kaiser se haya cogido los dedos contra la puerta. Sajones y prusianos no se quieren bien, y además está muy reciente el desaire hecho por el Emperador al Rey de Sajonia cuando éste fue a revisar las tropas en Strassburg.

La Prusia de Dresde contenta el cambio en la cabeza que han dado los periódicos berlineses, que hace cuatro días casi querían declarar la guerra a Inglaterra, y hoy vienen diciendo que la visita de la escuadra inglesa es un acontecimiento que los llena de alegría.

Este ejemplo retrata el carácter prusiano, orgulloso y fanfarrón. El Gobierno del Reich explota en todas las graves cuestiones la Prusia oficiosa del Imperio, y por medio de la Prensa lanza primero los proyectos que acaricia antes de presentarlos oficialmente.

De este modo no se equivoca nunca, pues si el anuncio previo es bien acogido, le confirma con los hechos, y si encuentra alguna oposición, le demerita, en paz.

Anunciada la visita de la escuadra inglesa, la Prensa prusiana empezó a echar bravatas, pensando que los ingleses se asustarían ante el temor de ver estallar la guerra en Europa. Pero convencido el Gobierno imperial de que la actitud de Inglaterra no variaría, y que estaba resuelto a pasar su encargo por el Báltico, la orden ha corrido de redacción en redacción por toda la Prensa berlinesa, y el acontecimiento que hace cuatro días parecía amenazar la paz, es hoy considerado por los periódicos oficiales como un suceso de venturas.

Pero no es el Kaiser hombre capaz de guardar las apariencias como así una humillación, y de estar en primer término ante el mundo, ha meditado un nuevo golpe teatral: su próxima entrevista con el Rey Eduardo.

Parece que ésta ha sido ya resuelta. Ambos Soberanos, tío y sobrino, se encontrarán en Marienbad, aquí sí que no cabe duda respecto a quien ha solicitado la entrevista. El Rey Eduardo viene todos los años a hacer su cura en Marienbad; es el Kaiser el que busca al Rey Eduardo.

Pero en Dresde no se ocupa ahora la política imperial, y sólo hablan de estos asuntos los *veranantes*, que constituyen la mayor parte de la población.

Ingléses y yanquis han invadido Dresde, y en la terraza de Brühl por las noches apenas si se oye hablar alemán. El inglés, el francés y el español hacen el grito. Es el castellano con el *frío* perecezo que delata a los americanos.

Estos constituyen en todo tiempo una colonia numerosísima, pero en verano aumentan grandemente, y a lo largo de la Pragerstrasse, durante las horas del paseo, y en las tiendas de porcelana y objetos de arte o de bronce, a cada momento oír hablar en castellano.

Pero para atraer a los forasteros, Dresde no cuenta ahora con distracción alguna, y el comercio se lamenta, sin querer reconocer que la culpa es suya exclusivamente. Y los *veranantes* matan el tiempo visitando

los Museos y haciendo excursiones por el Elba, hasta que la noche llega e invaden la terraza de Brühl.

El café Beivedere hallase entonces atestado. Desde allí el panorama es espléndido, dominándose una enorme extensión. Por las tardes los tranvías eléctricos que parten de la Carola Platz salen llenos de bulliciosos jóvenes, que van a recorrer el hermoso bosque de Dresden.

Largas caravanas de extranjeros recorren las residencias reales, extraviándose ante la colosal camelia de Pillnitz. Esta camelia, en plena tierra, es objeto de exquisitos cuidados, tiene veintiseis metros de circunferencia y el tronco mide un metro treinta centímetros.

Una preciosa *boutannière* para lucirla en el ojal del smoking en la terraza de Brühl.

El más importante periódico de Dresde es el *Dresdener Anzeiger*, y, cosa rara, este periódico pertenece al Municipio sajón.

El propietario de *Dresdener Anzeiger* logró hacer una fortuna con la publicación, y cuando murió legó el periódico al Municipio, poniendo como condición que los productos líquidos habían de ser destinados al embellecimiento y cuidado de los jardines públicos de la población.

*Dresdener Anzeiger* siguió publicándose desde entonces por cuenta del Ayuntamiento, y en la actualidad es el periódico que con más lectores cuenta en el Reino. Los sajones, sabedores del destino que se da a las utilidades, no vacilan en contribuir al engrandecimiento del Municipio.

Claro es que el Municipio de Dresde no opina como el madrileño, y en vez de cortar árboles, los planta!

## José Juan Cadenas.

REYES Y PRINCEPES

(DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES)

PARIS 8. Telegrafían de Stokolmo que el Rey Oscar necesita atender al cuidado de su salud, para lo cual encargará al Príncipe heredero del gobierno del Estado.

SAN SEBASTIÁN 7. Al llegar aquí esta mañana el duque de Sotomayor, celebró una larga entrevista con el Rey, en la que le dio cuenta de la llegada al Escorial del cadáver del Infante D. Fernando y entierro de éste.

Después volvió a la Reina, a la Infanta Teresa y al Príncipe vido de Asturias, a quienes dio los mismos detalles que al Rey.

Don Alfonso, con la Infanta Isabel y la marquesa de Nájera estuvo esta mañana visitando el yate *Giralda*.

El Rey vestía uniforme de almirante.

La Infanta Isabel recorrió detenidamente todos los departamentos del *Giralda*, quedando muy satisfecha de la visita.

La Infanta Isabel ha mostrado su gratitud por las atenciones y deferencias de que ha sido objeto durante su estancia aquí.

El general Polavieja estuvo esta tarde en Miramar con objeto de cumplimentar a la Familia Real.

La estancia en Palsco fue breve, porque el Rey dispuso que se le vieran preparados los automóviles de 35 y 40 caballos para hacer una excursión por diferentes pueblos de la provincia.

En esta excursión lo acompañará la Infanta Isabel, por la proyectada para ayer no llegó a realizarse.

Aunque nada se ha anunciado oficialmente, es probable que el Príncipe de Asturias vaya al Escorial, como en los meses anteriores, el 17 del actual.

Caso de efectuar este viaje saldrá de aquí el 16, y estará de regreso el 18 ó 19.

SAN SEBASTIÁN 8. El Rey, acompañado de la Infanta Isabel, fué ayer tarde de paseo en automóvil hasta Zarauz.

Poco después, marchando por la misma carretera al ayuntamiento de Sr. Pombó, chocó contra un poste telegráfico, derribándolo y dejándolo atravesado en la carretera.

Como esto constituía un verdadero peligro, incluso para S. M., que debía regresar de Zarauz de un momento a otro, se quedó en el lugar del choque el marqués de Tovar para advertir al Rey de lo que sucedía.

Además se avisó al jefe de Telegrafos de Zarauz para que ordenase la retirada del poste.

El Rey, advertido, cruzó sin dificultad ninguna la carretera, llegando sin novedad a Miramar a última hora de la tarde.

El Sr. Pombó sufrió algunas contusiones que, por fortuna, no revisten importancia.

## TERRIBLE CHOQUE

### Numerosas muertas y heridos.

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

WIESBADEN 8. Acaban de recibirse telegramas de Dresde dando cuenta de un terrible siniestro ferroviario ocurrido en la línea de Berlín a Gorlitz.

Dos trenes expresos, el procedente de Berlín y el de Gorlitz, chocaron ayer tarde a las cinco, a unos veinte kilómetros de Spremberg, muy cerca de Weisswasser.

Los expresos, que iban a gran velocidad, se empujaron el uno en el otro y los locomotoras hicieron explosión, quedando reducidas a pequeños pedazos.

Los primeros coches de ambos trenes se hicieron astillas, saltando los equipajes a centenares de metros, proyectados por la fuerza del choque.

Con gran retraso se efectuaron los trabajos de salvamento por haber quedado cortada la línea telegráfica y estar la línea férrea destruida en un gran trayecto.

Van extraídos ya quince cadáveres, que será difícil identificar por estar destrozados, y se teme que haya todavía muchos más muertos entre los restos de los trenes.

Los heridos son muy numerosos y han sido llevados en trenes especiales a Spremberg, Weisswasser y Muskau, en donde son asistidos.

Muchos de ellos están tan gravísimos que se teme fallezcan.

Tres de ellos, que tenían destrozadas las piernas, murieron en el trayecto.

No hay todavía aquí noticias concretas del número de muertos y heridos; pero asegurar los telegramas que hay más de treinta muertos, y que los heridos llegarán a 100, 20 de ellos muy graves.

El choque fué debido a una mala inteligencia del jefe de estación de Spremberg, que dio salida al rápido de Berlín estando en la vía del ascenso de Gorlitz.

## LOS ESTRENOS

### NUEVO TEATRO

Don Ventura de la Vega es comico y también autor. ¡Ojalá! No confundirle con el de entreteño.

Es doble carácter es para poner a cualquier hora en grave apuro. ¡Nos quedamos con el autor! ¡Ojalá! No confundirle con el de entreteño.

Como actor no digamos que es muy bueno; como autor, lo único bueno que tiene es el nombre.

Porque supongo que no habrá nadie capaz de cantar las excelencias de *La huertanca*, ese melodrama cursi-horripante, ni de recordar *Cambios naturales*, ni de volver a preocuparse de *La chiquilla*, que es su última obra. (1)

«La chiquilla» Lo mejor de *La chiquilla* fué la colaboración del público. Sin esto nos hubiésemos aburrido, y el autor tal vez lo hubiese pasado mal.

No se puede concebir nada tan anodino, tan primitivo, tan falto de gracia, como el público, que siempre resuelve con facilidad los mayores problemas, y que ya hace tiempo abandonó al comico se decidió anoche desde las primeras escenas por no optar tampoco por el autor.

Es una solución buena, y por eso hay que aceptarla.

De la interpretación se puede decir lo mismo que de la obra; pero verdad es que todos los papeletos eran para que se luciese un compañero.

El Sr. Jeréz hacía un papel de andaluz, y nadie se enteró hasta que él lo dijo.

La cuenta que él se echaba: no hacía falta que lo dijese, aunque hablase lo mismo que en Valdecaos ó en el riñón del Guadarrama.

Era Jeréz quien hablaba; antes de entrar en el teatro, lo habíamos leído en los carteles.

J. A. A.

## DE MARRUECOS

### POR TELEGAFO

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

PARIS 8. El corresponsal de *Le Temps* en Berlín telegrafía que Alemania no podrá dar hasta el miércoles respuesta al *memorandum* francés.

Sigún se asegura, la respuesta alemana será de completo acuerdo con Francia en todo lo que se refiere al asunto de Marruecos.

El corresponsal de *The Times* en Tánger comunica, desde este punto, que oficialmente se le ha rogado que trasmita una información en el sentido de que Alemania no sabe nada de que Tattenbach haya pedido al Gobierno marroquí concesión alguna.

Respecto a tal hecho, el canceller Bulow se atiene al acuerdo francoalemán de fecha 8 de julio.

Sigún se asegura, se le han transmitido ayer a Tattenbach nuevas instrucciones, a fin de que no proponga ni al Sultán ni al *Mahzen* ninguna concesión de ningún género, absteniéndose también de hablarles de dichos asuntos, no aceptando tampoco ninguna concesión que se le ofrezca.

El Gobierno alemán ha comunicado al Príncipe Radoin esta manera de ver del Gobierno francés de tal acuerdo.

## NOTICIAS TRADUCIDAS

En Bohemia ha existido una República de mujeres, que duró siete años. He aquí como se instauró.

A la muerte de Crocus, su hija Libussa, designada para sucederle, creyó necesario rodearse de una guardia femenina, cuyo mando entregó a su íntima amiga Wlasta.

Obligada por su pueblo a casarse, Libussa eligió a un propietario de rebanos, llamado Przemyst, a quien dejó viudo en 735.

El primer pensamiento del viudo fué desembarrasarse de la milicia femenina; pero Wlasta, que supo a tiempo tales proyectos, se retiró con sus compañeras al monte *Widow*, cerca de Praga, y allí se apoderó de un castillo, arrojando de él a sus habitantes.

Este acto de valor le proporcionó muchos partidarios.

En un vastísimo campo próximo al castillo se ejercitaban para la batalla las amazonas de Wlasta, extendiendo después sus ansias guerreras a los alrededores, en los que causaba estragos.

Comprendiendo que los hombres eran absolutamente necesarios para perpetuar la raza, Wlasta y sus consejeras acordaron que se les dejase vivir, pero cortándoles, de pequeños, el pulgar de la mano derecha y arrancándoles el ojo derecho, para que nunca pudiesen manejar el sable ni el arco. Al mismo tiempo decidieron que se quemase el pecho derecho a todas las niñas, para que el manejo de las armas les fuese más cómodo y fácil.

Con estas leyes se las prometían muy felices las republicanas del monte *Widow*; pero Przemyst se cansó un día de semejante veindad y, al frente de sus soldados, arrasó el campamento mujeril.

Wlasta vió su ejército deshecho y murió queriendo vengarse.

En París hay una Academia de Lenguas Vivas Orientales, cuya enseñanza es enteramente gratuita.

Se puede aprender allí las siguientes: árabe literario, árabe vulgar, armenia, persa, turca, japonesa, abisinia, griega, moderna, rumana, rusa, indostánica, támla, anamita, china, siamesa, malasia y seis dialectos sudaneses.

Italia es uno de los pueblos que viajan menos: el diputado Maggiorino Ferraris lo ha demostrado en la Cámara, presentando la estadística siguiente: el número de viajes anuales alcanza en Suiza la cifra de 20 por 100; 17,39, en Prusia; 9,57, en Francia; 6,39, en Austria; 3,53, en Hungría, y 1,43 en Italia.

El diputado Ferraris cree que los italianos no viajan, porque sus ferrocarriles son insuficientes, y en ellos los viajes incómodos y las tarifas caras.

Los alemanes, pese a las declaraciones pacíficas, continúan haciendo formidables

## preparativos guerreros en la frontera francesa.

Sigún telegramas de Metz, los cañones, ya poderosos de los fuertes Kaiserin, Haeseler y Kronprinz están siendo sustituidos por enormes cañones marinos de mucho más alcance, y que arrojan explosivos de un efecto extraordinario.

Todas las noches llegan trenes de Kiel con cañones y balas.

El trabajo de fortificación es constante. Recientemente en estas operaciones, resultó decapitado un jefe de ingenieros y varios obreros heridos.

Los tres fuertes reformados tienen acción sobre toda la frontera francesa y sobre las líneas que bifurcan en Pagny, dirigiéndose al Este y al Norte de Francia.

## UN DIVORCIO

### LOS PRÍNCIPES DE COBURGO

El 18 de octubre empezarán ante la Cámara Civil del Tribunal de Gotha, los debates del divorcio intentado por el Príncipe Felipe de Coburgo contra su esposa la Princesa Luisa.

La demanda de divorcio, redactada por el doctor Krenreuther, abogado del Príncipe, contiene la historia detallada del matrimonio que se celebró en Bruselas en 1875, y habla de las perturbaciones llevadas a el por la Princesa, perturbaciones que la demanda califica de escandaloso europeo.

Ante todo, el matrimonio se vió turbado por las enfermedades de la Princesa—dificultad de parto, nerviosidad creciente—y por el quebranto físico que la produjo la muerte de su cuñado, el Archiduque Rodolfo de Austria. Desde entonces, la Princesa rechazó energicamente a su esposo, cesando toda intimidad entre ambos en 1890.

La demanda de divorcio detalla a continuación los diagnósticos de los médicos, el tratamiento de la Princesa en Doehling, Poulkersdorf y Koswig; su fuga de Elster a París y, por último, su instancia al mariscal supremo de la corte de Viena que se resolviera por una supresión de curules; pero en ninguno de estos hechos se apoya para solicitar el divorcio, invocando a tal fin únicamente el abandono del hogar y el adulterio.

Un periódico de Berlín, el *Lokal Anzeiger*, comentando esta petición de divorcio, y sus fundamentos, anuncia que el proceso dará ocasión a curiosas revelaciones.

Refiere que el Príncipe de Coburgo había instalado cerca de Viena a una demomona que a quien conoció en París. La fuga de la Princesa Luisa con Mattschich tuvo lugar a consecuencia de una escena violenta provocada por la presencia de la demomona en el piodero donde la Princesa hacía sus ejercicios de equitación. Como la Princesa había obligado a la «baronesa de C.» a salir del local, el Príncipe la golpeó brutalmente, haciendo necesaria la intervención de Mattschich. Una dama de la corte—dice el periódico berlines—podría muy bien ser citada como testigo acerca de este asunto.

## UNA PROTESTA

JUNILLA 7. La Cámara Agrícola de Jumilla protesta energicamente contra la noticia publicada por la Prensa designando a Torro candidato oficial por el distrito de Alhaja.

Considera ofensivo el nombramiento para viticultura nacional.—Presidente, Guillen.

36 BIBLIOTECA DE LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

EL PRINCEPE CACHEMIRA

33

—¿Conoces al barón de Jouve?  
—Sin duda. Es uno de los que ayer comieron en el castillo.  
—Pues bien—dijo su mujer, cruzando las manos—ha sido robado ayer noche, y como tratara de defenderse, ha sido herido de un pistoletazo.  
—¿Ha muerto?  
—No. Ha podido declarar esta mañana.  
—¿Ahí tanto mejor—dijo Paris respirando con fuerza.—¿Se conoce al ladrón?  
—Todavía no.  
—¿Y cuánto le han robado?  
—Más de un millón doscientos mil francos.  
—¿Caspi!—exclamó Paris.—Un millón doscientos mil francos, dice? Pero eso es una fortuna.  
—Sí, el precio de sus tierras, que las había vendido, y cuyo importe había cobrado ayer.  
—¿Quién te ha dicho eso?  
—Lo he sabido en la alquería, al ir a buscar la leche. Además, odo el mundo habla de eso. Es la conversación del pueblo.  
—¿A qué hora se ha cometido el crimen?  
—Entre diez y once.  
—¿Es el barón quien lo ha declarado?  
—No solamente él, sino también su jardinero, que al principio salió persiguiendo al ladrón.  
—Entonces han podido dar sus señas—dijo Paris.  
—Muy vagamente; la noche era muy oscura, y apenas lo han apercibido.  
—¿Bah! se acabará por desubrirlo—dijo el guarda.—Almorcemos, me muero de hambre.  
Y se sentó a la mesa.  
Había concluido el almuerzo, cuando oyó fuera un gran ruido de voces y murmullos.  
Se levantó, se dirigió a la puerta y distinguió al conde en medio de un círculo de siete u ocho personas. Reconoció igualmente tres ó cuatro invitados; pero sus miradas se fijaron con asombro en un grupo de tres personas que no había visto nunca.  
Una de ellas iba cuidadosamente vestida de negro y con corbata blanca; el otro vestía casi como el anterior y llevaba una banda tricolor; el tercero iba también vestido de negro, pero su traje estaba leños de tener el buen aspecto de los dos primeros. Seguramente era un subalterno. Llevaba bajo el brazo un voluminoso paquete.  
Paris los examinaba curiosamente.  
Se aproximaron a la casa.  
El conde dio algunos pasos hacia adelante.  
—Entrad, señores—dijo a aquellos graves personajes;—pero os prevegno que aquí no encontraréis si que buscáis.  
—Seguros estamos de ello—respondió el caballero de la corbata blanca;—pero nuestro deber es el llamar a todas las puertas.  
Paris se descubrió con respeto y adelantó las cuatro únicas sil-las de que disponía

al castillo y manifestó la intención de permanecer algún tiempo.  
Paris trató de proporcionar distracciones a su joven amo. Le hizo recorrer sus dominios, le explicó todos los detalles de la explotación, hasta le consultó para saber si el vizconde no desearía modificar algunas imperfecciones que él le señalaba.  
—¿Qué me importa!—respondió Raimundo.—Puesto que mi padre se confía a ti, es que lo encuentra bien. Me guardará de mezclarme en esto, yo que no entiendo nada.  
Sin embargo, aquel paseo al aire libre, la actividad que desplegó durante una larga jornada, habían producido sobre él un resultado bienhechor.  
Durmio bien y comió con gusto, lo que no le había ocurrido—decía—hacia ya tiempo.  
En cuanto al conde, visiblemente era dichoso.  
La llegada de su hijo le había rejuvenecido.  
—¿Ah!—le decía suspirando—si tú quisieras permanecer al lado mio, renunciar a esas prodigalidades, que te arruinan, y que arruinan tu salud...  
—¡Oh! padre—interrumpía Raimundo cínicamente,—si quieres que me quede aquí algunos días, no me prediques moral, te lo suplico.  
—Pero, desgraciado, es por interés tuyo por lo que te hablo de este modo.  
—Sí, quiero creerle; pero como tú no quieres pagar mis deudas, permíteme que obre a mi gusto. Recíbeme cuando vengo; déjame cuando me voy; esto es todo lo que deseo. Soy mayor de edad, doblemente mayor, puesto que tengo veinticuatro años muy cumplidos; no tengo, pues, necesidad de tutela.  
El conde se calló. Por retener a su hijo a su lado, contenía sus reproches, devoraba sus pesares. El también se esforzaba en distraer a Raimundo.  
Había reanudado sus antiguas relaciones con los propietarios vecinos. Los invitaba a cazar, a comer. El castillo había recobrado su alegría de antiguos días.  
Entre los invitados del conde se encontraba el barón de Jouve. Había a dos kilómetros de allí un magnífico castillo, del que en distintas ocasiones había manifestado intención de desahucarse.  
En la mesa, la conversación versó sobre todas las cosas.  
—Y bien, barón—preguntó el conde—según con la intención de dejar nuestro hermoso país?  
—Más que nunca—respondió el señor de Jouve.—Me he decidido a habitar en Turena, que es el país de mi mujer. Tiene allí una soberbia propiedad, y como ésta me produciría un doble gasto, me he resignado a venderla.  
—¿Ah! ¿Es un hecho?  
—Desde hace seis meses que lo sabéis bien.  
—Se me ha hablado de un millón doscientos mil francos, ¿es verdad?  
—Sí, exacto; acabo de cobrarlos en casa del notario; los llevo aquí, sobre mí, en la cartera.  
—¿Y cuánto contáis dejarnos?

LA CRISIS AGRARIA

SEVILLA 7.—Los obreros de Lebrija que se hallan sin ocupación se dirigieron al camino de Třebujena, en donde trabajaban algunos compañeros...

El alcalde, en vista de la gravedad de la situación, convocó á los mayores contribuyentes á una reunión, que no pudo llegar á verificarse porque no asistieron á ella la mayoría de los convocados.

El Ayuntamiento se ha reunido en sesión permanente para estudiar la manera de resolver el conflicto.

Ante el temor de posibles disturbios, el alcalde ha pedido al gobernador de la provincia que le envíe fuerzas de la Guardia Civil.

Huesca. HUESCA 7. Comunican del pueblo de Marcen que tres desconocidos entraron en el domicilio del propietario D. Mariano Perlaiza...

Los vecinos están alarmadísimos ante el temor de que se reproduzcan hechos de esta índole.

Una Comisión presidida por un diputado provincial y de la que forman parte varios obreros, ha llegado á Huesca con objeto de conferenciar con el gobernador.

En Llerena. LLERENA 8. A causa de la pérdida casi total de la cosecha, se encuentra esta comarca en plena crisis agraria.

Muchos cientos de obreros recorren las calles implorando la caridad pública.

El sistema del reparto es aquí punto menor que imposible, y el Ayuntamiento ha agotado ya su presupuesto.

Llerena se encuentra abocada á un conflicto, cuyas consecuencias no pueden precisarse.

Ha salido para Madrid una Comisión, encargada de gestionar se active la concesión de créditos para la carretera de Llerena á Almorchón...

Terminó el Consejo después de las siete y media.

Fueron desechados los siguientes asuntos: Una propuesta de indultos de penas leves que llevó el ministro de Gracia y Justicia...

Se aprobó igualmente un expediente exceptuando de las formalidades de subasta unas obras que han de efectuarse en la fábrica de Madrid.

Se dio cuenta de la renuncia presentada por el padre Nozalada de la silla arzobispal de Valencia, que después de haber seguido todos los trámites de rigor, ha sido aceptada.

El ministro de Hacienda dió lectura á sus compañeros del decreto que anuncia, y en virtud del cual quedan suprimidos hasta el 31 de marzo los derechos arancelarios para los forrajes destinados al ganado.

Dicho decreto fué aprobado por el Consejo y hoy mismo será enviado á San Sebastián, para que lo firme S. M.

Se aprobó un expediente de Guerra para adquirir, sin las formalidades de subasta, una amasadora con destino al Parque administrativo de Barcelona, y proceder á la reparación de otra.

También se aprobó la concesión de un tranvía en Málaga que, partiendo del paseo de Reding, termina en el barrio de la Malagüeta, y accediendo á lo solicitado por las autoridades de dicha capital, se reduce á quince días el plazo para poder tomar parte en la subasta.

Dióse cuenta de un expediente sobre permuta de un terreno de la propiedad de la Infanta Doña Isabel de Orleans, condesa de Paris, por otro de carácter público perteneciente al monte de Propios del pueblo de Hinojosa (Huesca).

El ministro de Agricultura, sometiéndola á la aprobación del Consejo un plan de obras públicas, cuyo importe es de 800.000 pesetas, y que responde á la necesidad de conjurar la crisis obrera.

Se ha inspirado el ministro en el alcance y gravedad que la crisis reviste en diferentes comarcas, y donde quiera que esta hace sentir más sus efectos, allí acude en primer término el conde de Romanones.

El plan, que fué aprobado, comprende obras en las provincias de Sevilla, Málaga, Córdoba, Badajoz y Huesca, que es en donde actualmente la crisis presenta peores caracteres.

DE VERANO

Han salido: Para Santander, Sr. García Pérez. Para Oviedo, donña Concepción San Juan. Para San Sebastián: Sr. de Gómez Ordo, señora de Alvarez Marín y marqués de Riscal. Para Irún: Marquesa de la Conquista y doña María N. Ferrás.

Para Carrión, D. Joaquín Sanz y familia. Para Biarritz, D. Eduardo Villarino y señora. Para Eibar, Doña María Garro Garate.

Para Las Caidas, Marqueses de la Cenía. Para Montevideo, D. Juan Tegieta. Para Gasteiz, D. Bruno Hernández.

Para San Sebastián y el extranjero, el conde conde comerciante D. Lorenzo Roldán. Para Corcaella, D. Abelardo Vidal, su esposa y la señorita de Bustamante.

El hambre en Extremadura

LLERENA 8. A causa de la pérdida casi total de la cosecha, se encuentra esta comarca en plena crisis agraria.

Muchos cientos de obreros recorren las calles implorando la caridad pública.

El sistema del reparto es aquí punto menor que imposible, y el Ayuntamiento ha agotado ya su presupuesto.

Llerena se encuentra abocada á un conflicto, cuyas consecuencias no pueden precisarse.

Ha salido para Madrid una Comisión, encargada de gestionar se active la concesión de créditos para la carretera de Llerena á Almorchón...

Terminó el Consejo después de las siete y media.

Fueron desechados los siguientes asuntos: Una propuesta de indultos de penas leves que llevó el ministro de Gracia y Justicia...

Se aprobó igualmente un expediente exceptuando de las formalidades de subasta unas obras que han de efectuarse en la fábrica de Madrid.

Se dio cuenta de la renuncia presentada por el padre Nozalada de la silla arzobispal de Valencia, que después de haber seguido todos los trámites de rigor, ha sido aceptada.

El ministro de Hacienda dió lectura á sus compañeros del decreto que anuncia, y en virtud del cual quedan suprimidos hasta el 31 de marzo los derechos arancelarios para los forrajes destinados al ganado.

Dicho decreto fué aprobado por el Consejo y hoy mismo será enviado á San Sebastián, para que lo firme S. M.

Se aprobó un expediente de Guerra para adquirir, sin las formalidades de subasta, una amasadora con destino al Parque administrativo de Barcelona, y proceder á la reparación de otra.

También se aprobó la concesión de un tranvía en Málaga que, partiendo del paseo de Reding, termina en el barrio de la Malagüeta, y accediendo á lo solicitado por las autoridades de dicha capital, se reduce á quince días el plazo para poder tomar parte en la subasta.

Dióse cuenta de un expediente sobre permuta de un terreno de la propiedad de la Infanta Doña Isabel de Orleans, condesa de Paris, por otro de carácter público perteneciente al monte de Propios del pueblo de Hinojosa (Huesca).

El ministro de Agricultura, sometiéndola á la aprobación del Consejo un plan de obras públicas, cuyo importe es de 800.000 pesetas, y que responde á la necesidad de conjurar la crisis obrera.

Se ha inspirado el ministro en el alcance y gravedad que la crisis reviste en diferentes comarcas, y donde quiera que esta hace sentir más sus efectos, allí acude en primer término el conde de Romanones.

El plan, que fué aprobado, comprende obras en las provincias de Sevilla, Málaga, Córdoba, Badajoz y Huesca, que es en donde actualmente la crisis presenta peores caracteres.

EN EL CENTRO EXTREMEÑO

Ayer, á las dos de la tarde, se reunieron en dicho Centro unos setenta representantes de diversos pueblos de Badajoz, venidos á la corte para gestionar del ministro de Agricultura la ampliación del crédito de 225.000 pesetas, concedidas para obras públicas en la región, que contribuyan á remediar la calamidad.

Entre los representantes hemos visto á los diputados, senadores, ex diputados y ex senadores por la provincia, presidente de la Diputación, alcaldes y demás representantes de Badajoz, Herrera del Duque, Fuente de Cantos, Mérida, Valverde de Leganés, Iruya, Talarrubia, Castuera, Zafra, Los Santos, Iruya de León y otros.

Presidió toda la unión y entusiasmo que es dable suponer en asunto de tan vital trascendencia, y se acordó visitar al señor ministro mañana, á las tres de la tarde, llevándole las conclusiones concretas acerca de las obras públicas á que ha de dedicarse el crédito obtenido y el que se obtenga.

Para ultimar los detalles referidos á esta, se reunirá las Comisiones á las once de la mañana de hoy en dicho Centro, Costanilla de los Angeles, 1, á cuyo acto queda invitada la Prensa.

LA GACETA DE HOY

Contiene las siguientes disposiciones: Gracia y Justicia.—Real orden resolutoria de una instancia elevada por el Banco de España, solicitando se admita el real decreto de 26 de febrero de 1905, en el sentido de exceptuar del reparto establecido en el art. 4.º del mismo aquellos asuntos que no tengan carácter oficial.

Guerra.—Reales decretos de personal. Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden disponiendo se inserten en la Gaceta las conclusiones de la memoria presentada por don Esteban Yanes, sobre organización del real decreto de 26 de febrero de 1905, en el sentido de exceptuar del reparto establecido en el art. 4.º del mismo aquellos asuntos que no tengan carácter oficial.

Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—Reales órdenes resolutorias de expedientes relativos á la concesión de multas imponidas á varias compañías de ferrocarriles que se expresan.

Otra referente á la forma en que ha de verificarse la designación del representante de los propietarios de las líneas de agua del Canal de Isabel II en la Comisión creada para informar sobre la mejora de servicios del referido Canal.

DE CORUÑA

Las fiestas. CORUÑA 8. Sigue la lluvia desluciendo las fiestas y obligando á variar el programa de las mismas.

Está aquí media Galicia, y sobre todo, abundan los forasteros llegados de Lugo y su provincia.

Todo el mundo se queja del desfavorable tiempo, que desluce los mejores números de los festejos.

Hoy, el aguacero continuado obligó á suspender la corrida de toros de Miura. Se celebrará mañana, Afortunadamente Bombilla y Langarín no tienen que torear en San Sebastián hasta el domingo.

También se han aplazado la iluminación y la batalla de flores.

Con motivo de esta variación, las regatas marítimas se verificarán el jueves próximo, á las diez de la mañana, á fin de que pueda celebrarse por la tarde el gran torneo.

Los demás números se han cumplido. El consumo de escapatorias ha resultado brillantísimo.

Todo el comercio ha rivalizado en lujo y buen gusto.

El Jurado otorgará mañana los premios. Ha agradado generalmente el penúltimo de María Pita, que en la función del voto, celebrada hoy en San Jorge, pronunció el cántico del Seminario de Astorga, don José Martín.

El Ayuntamiento, que asistió en corporación, imprimió dicha oración notabilísima. Han llegado para el concurso hipico los oficiales de los regimientos de Parnesio y Numanzia. Sres. Sarría, Riaño, Ruibal, Aparicio, Reina, Leño y Cros, y el oficial de Borbón, Sr. Cibrán.

Se ha celebrado en el balneario de Riazor la fiesta blanca, asistiendo todo el elemento joven de la localidad y forastero.

Hubo muchas loterías, carreras, y además numerosos puestos de leche, dulces, cigarrillos y flores, habiéndose destinado el producto de la venta al Dispensario de tuberculosos.

Mañana llega la rondalla de Zaragoza con varias parejas de baile y cantadores aragoneses, á fin de tomar parte en el festejo de la jota, que se celebrará en la Plaza de Toros, junto con un concurso de bailes y cantos gallegos.

En el Teatro-Circo se ha celebrado un soberbio concierto de gala, organizado por la Sociedad Filarmónica Coruñesa.

Hubo un gran llanto, abundando el elemento forastero.

Tocaron los Justices músicos Sres. Rault Pugno, del Conservatorio de París, y Hol-

Las tarifas de ferrocarriles

Del discurso pronunciado por el representante de las Empresas de ferrocarriles, parece desprenderse que su aquiescencia á discutir esta cuestión es puramente voluntaria, y ante tal manifestación, la primera pregunta que salta á la vista, es la de si el Estado puede hacer una revisión de las tarifas para modificar sus precios máximos legales, y además de que en la mayor parte de concesiones hay reservado este derecho, nos viene á dar una respuesta afirmativa el artículo 31 de la Ley general de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, que dice:

«Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después, de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas. Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de las Empresas, pudiesen bajarse los precios de ellas y ésta no conviniere en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año, y además, el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.»

Queda sentado que el Gobierno tiene un máximo derecho para revisar los precios de las tarifas de las compañías de ferrocarriles, y disponer, si lo estima conveniente, su reducción.

Pero aquí empieza el primer problema si las Compañías, como es lógico suponer, se oponen á la reducción.

Conviene al Estado garantizar á las Empresas los productos totales del último año, con más el aumento progresivo del último quinquenio.

Creemos que nada se pierde con intentar la cerca de las Compañías y conocer sus disposiciones á este efecto, porque de lo contrario, si se parte del principio de que las Compañías no han de ceder algo de su parte para llegar á una inteligencia, debe abandonarse la idea, porque todo cuanto se proyecta sin haber llegado á un acuerdo en este punto concreto, sería completamente inútil.

No todas las líneas tendrían que garantizarse, puesto que no todas tendrían que reducir sus precios. Hay algunas que tienen unos tipos máximos bastante reducidos, á las cuales no tan solo no alcanzaría la reducción, sino que se las habría de autorizar para que los aumentaran á los tipos que se establecieran en general, y á éstas, en vez de garantizarles sus productos, se les podrían, por el contrario, hacer otras concesiones, si pertenecieran á Compañías que tuvieran líneas en las que hubiera que hacer una rebaja, podría compensarse lo que perderían en unas, con lo que se beneficiarían en las otras.

Con un poco de buena voluntad por cada parte, no sería difícil llegar á un acuerdo respecto á las concesiones en que debe hacerse la revisión, sobre las cuales nada podemos decir, porque ignoramos la disposición en que se hallan las Compañías, pero no estará de más repetir que exigiéndoles estrictamente el cumplimiento de todos sus deberes se las puede humanitar para que no sean intrínsecas.

UNIFICACION. Es conveniente la unificación de las tarifas máximas de los ferrocarriles.

La Comisión que al efecto se nombró en 1882, al acordar por unanimidad su 8.ª conclusión, nos contesta que: «Es conveniente se unifiquen las tarifas máximas dentro de cada red, tomando las precauciones necesarias para que esta unificación no perjudique los intereses del público.» Y en su conclusión 5.ª, acordada por unanimidad también, nos dice: «Es de suma conveniencia y necesidad proceder á una clasificación uniforme de mercancías dentro de una misma red, como clave para la clasificación uniforme, aplicable en lo posible á todas las redes, salvo en los ferrocarriles mineros ó de interés puramente local.»

Queda sentado, que no tan solo es conveniente la unificación de las tarifas, sino que es necesario que se efectúe, como se hizo en 1882; cuando más lo será ahora, que el tráfico es mucho mayor y hay más líneas abiertas á la explotación.

Alguien se pregunta qué ventajas podría reportarnos la unificación, y los que tal pregunta hacen es seguro que no han intervenido en transportes por ferrocarril, y por lo mismo ignoran la anarquía que reina en la cuestión de precios, pues se hacen tantas aplicaciones por los mismos empleados, algunos que tienen las Empresas, mucho más lo será para los noveles y muchísimo más aún para el público que en la inmensa mayoría de los casos ignora lo que ha de pagar y paga lo que le cobran sin poder hacer la oportuna comprobación.

Hoy día, si se paga un transporte en una estación del ferrocarril, es lo mismo que ir á hacer algún cobro y no contar la moneda que nos entregan. Para que contaría si es como no saber contar. Nos dicen que vale tanto, y esto debe ser sin discusión.

Con la unificación fácilmente podría todo el mundo saber exactamente lo que habría de pagar por un transporte. Los empleados aplicarían con más acierto las tarifas, y no se daría el caso, presenciado millares de veces, de que un consignatario de un pueblo muy distante de la estación, al recibir el talón, ha calculado inconscientemente lo que tenía que pagar por la mercancía, ha ido á retirarla con el dinero exacto, y por error del factor en la aplicación de una base en una de las líneas por que ha pasado la mercancía, ha querido cobrar mayor precio, y el buen consignatario ha tenido que regresar al pueblo sin la mercancía, para volver al siguiente día con la mayor cantidad, cargada con los derechos de almacenaje correspondientes.

Se nos podría argüir que podría discutirse con el empleado y aclarar el error; perfectamente puede darse el caso de que el empleado llegue á convencerse de que se equivocó; pero una vez sentada en sus libros una cantidad, hay que abonarla, y la inevitable respuesta de esos empleados es, en todos los casos, la de que se y reclama, que el Centro se la devolviera, y hay que perder tiempo y dinero en sellos, reclamando una cantidad que no siempre es devuelta.

Juzguese de la diversidad de precios. En la línea de Almansa á Valencia, el precio de las mercancías clasificadas en la primera clase es de 0,235 pesetas tonelada y kilómetro, y en las de Córdoba y Sevilla y otras del Mérida, á 0,1605; de Lérida á Hues y Tarazona, á 0,30, y la del Central de Aragón á 0,14625.

La Compañía de los Andaluces explota once líneas y tiene nueve clasificaciones de precios distintas, y todas por este mismo patrón, excepto la del Mediodía, que ya tiene todas sus líneas de la red antigua clasificadas en solo dos grupos.

No tan solo esto, sino que encontramos que dentro de esas divisiones de precios tan diferentes, una misma mercancía está clasificada en unas líneas como de primera clase y en otras como de tercera; y no se crea que ello es debido á que se ha procurado adaptarla á igualdad de precio, prescindiendo de la clase, puesto que nos encontramos, por ejemplo, en la Compañía del Sur de España, que en su línea de Linares á Almería, tiene clasificadas los aduques en primera clase con un precio de 0,235, y en su línea de Moreda á Granada, como de tercera clase, al precio de 0,09.

¿Puede darse mayor contrariedad, considerando además los aduques como la serie de otros objetos de valor?

Y se diga que este ejemplo es una excepción, sino que por no cansar al lector no citamos más ejemplos, asegurándole que es la regla general de lo que ocurre con las clasificaciones de las tarifas de ferrocarriles.

Ahora bien, convenido que es banalísima y necesaria la unificación, nos preguntamos: ¿Es posible esta unificación?

Ciertamente que no, en una pregunta que puede contestarse así, á la ligera, sin hacer un detenido estudio de los distintos precios

Las tarifas de ferrocarriles

REVISIÓN. Del discurso pronunciado por el representante de las Empresas de ferrocarriles, parece desprenderse que su aquiescencia á discutir esta cuestión es puramente voluntaria, y ante tal manifestación, la primera pregunta que salta á la vista, es la de si el Estado puede hacer una revisión de las tarifas para modificar sus precios máximos legales, y además de que en la mayor parte de concesiones hay reservado este derecho, nos viene á dar una respuesta afirmativa el artículo 31 de la Ley general de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, que dice:

«Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después, de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas. Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de las Empresas, pudiesen bajarse los precios de ellas y ésta no conviniere en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año, y además, el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.»

Queda sentado que el Gobierno tiene un máximo derecho para revisar los precios de las tarifas de las compañías de ferrocarriles, y disponer, si lo estima conveniente, su reducción.

Pero aquí empieza el primer problema si las Compañías, como es lógico suponer, se oponen á la reducción.

Conviene al Estado garantizar á las Empresas los productos totales del último año, con más el aumento progresivo del último quinquenio.

Creemos que nada se pierde con intentar la cerca de las Compañías y conocer sus disposiciones á este efecto, porque de lo contrario, si se parte del principio de que las Compañías no han de ceder algo de su parte para llegar á una inteligencia, debe abandonarse la idea, porque todo cuanto se proyecta sin haber llegado á un acuerdo en este punto concreto, sería completamente inútil.

No todas las líneas tendrían que garantizarse, puesto que no todas tendrían que reducir sus precios. Hay algunas que tienen unos tipos máximos bastante reducidos, á las cuales no tan solo no alcanzaría la reducción, sino que se las habría de autorizar para que los aumentaran á los tipos que se establecieran en general, y á éstas, en vez de garantizarles sus productos, se les podrían, por el contrario, hacer otras concesiones, si pertenecieran á Compañías que tuvieran líneas en las que hubiera que hacer una rebaja, podría compensarse lo que perderían en unas, con lo que se beneficiarían en las otras.

Con un poco de buena voluntad por cada parte, no sería difícil llegar á un acuerdo respecto á las concesiones en que debe hacerse la revisión, sobre las cuales nada podemos decir, porque ignoramos la disposición en que se hallan las Compañías, pero no estará de más repetir que exigiéndoles estrictamente el cumplimiento de todos sus deberes se las puede humanitar para que no sean intrínsecas.

UNIFICACION.

Es conveniente la unificación de las tarifas máximas de los ferrocarriles.

La Comisión que al efecto se nombró en 1882, al acordar por unanimidad su 8.ª conclusión, nos contesta que: «Es conveniente se unifiquen las tarifas máximas dentro de cada red, tomando las precauciones necesarias para que esta unificación no perjudique los intereses del público.» Y en su conclusión 5.ª, acordada por unanimidad también, nos dice: «Es de suma conveniencia y necesidad proceder á una clasificación uniforme de mercancías dentro de una misma red, como clave para la clasificación uniforme, aplicable en lo posible á todas las redes, salvo en los ferrocarriles mineros ó de interés puramente local.»

Queda sentado, que no tan solo es conveniente la unificación de las tarifas, sino que es necesario que se efectúe, como se hizo en 1882; cuando más lo será ahora, que el tráfico es mucho mayor y hay más líneas abiertas á la explotación.

Alguien se pregunta qué ventajas podría reportarnos la unificación, y los que tal pregunta hacen es seguro que no han intervenido en transportes por ferrocarril, y por lo mismo ignoran la anarquía que reina en la cuestión de precios, pues se hacen tantas aplicaciones por los mismos empleados, algunos que tienen las Empresas, mucho más lo será para los noveles y muchísimo más aún para el público que en la inmensa mayoría de los casos ignora lo que ha de pagar y paga lo que le cobran sin poder hacer la oportuna comprobación.

Hoy día, si se paga un transporte en una estación del ferrocarril, es lo mismo que ir á hacer algún cobro y no contar la moneda que nos entregan. Para que contaría si es como no saber contar. Nos dicen que vale tanto, y esto debe ser sin discusión.

Con la unificación fácilmente podría todo el mundo saber exactamente lo que habría de pagar por un transporte. Los empleados aplicarían con más acierto las tarifas, y no se daría el caso, presenciado millares de veces, de que un consignatario de un pueblo muy distante de la estación, al recibir el talón, ha calculado inconscientemente lo que tenía que pagar por la mercancía, ha ido á retirarla con el dinero exacto, y por error del factor en la aplicación de una base en una de las líneas por que ha pasado la mercancía, ha querido cobrar mayor precio, y el buen consignatario ha tenido que regresar al pueblo sin la mercancía, para volver al siguiente día con la mayor cantidad, cargada con los derechos de almacenaje correspondientes.

Se nos podría argüir que podría discutirse con el empleado y aclarar el error; perfectamente puede darse el caso de que el empleado llegue á convencerse de que se equivocó; pero una vez sentada en sus libros una cantidad, hay que abonarla, y la inevitable respuesta de esos empleados es, en todos los casos, la de que se y reclama, que el Centro se la devolviera, y hay que perder tiempo y dinero en sellos, reclamando una cantidad que no siempre es devuelta.

Juzguese de la diversidad de precios. En la línea de Almansa á Valencia, el precio de las mercancías clasificadas en la primera clase es de 0,235 pesetas tonelada y kilómetro, y en las de Córdoba y Sevilla y otras del Mérida, á 0,1605; de Lérida á Hues y Tarazona, á 0,30, y la del Central de Aragón á 0,14625.

La Compañía de los Andaluces explota once líneas y tiene nueve clasificaciones de precios distintas, y todas por este mismo patrón, excepto la del Mediodía, que ya tiene todas sus líneas de la red antigua clasificadas en solo dos grupos.

No tan solo esto, sino que encontramos que dentro de esas divisiones de precios tan diferentes, una misma mercancía está clasificada en unas líneas como de primera clase y en otras como de tercera; y no se crea que ello es debido á que se ha procurado adaptarla á igualdad de precio, prescindiendo de la clase, puesto que nos encontramos, por ejemplo, en la Compañía del Sur de España, que en su línea de Linares á Almería, tiene clasificadas los aduques en primera clase con un precio de 0,235, y en su línea de Moreda á Granada, como de tercera clase, al precio de 0,09.

¿Puede darse mayor contrariedad, considerando además los aduques como la serie de otros objetos de valor?

Y se diga que este ejemplo es una excepción, sino que por no cansar al lector no citamos más ejemplos, asegurándole que es la regla general de lo que ocurre con las clasificaciones de las tarifas de ferrocarriles.

Ahora bien, convenido que es banalísima y necesaria la unificación, nos preguntamos: ¿Es posible esta unificación?

Ciertamente que no, en una pregunta que puede contestarse así, á la ligera, sin hacer un detenido estudio de los distintos precios

Las tarifas de ferrocarriles

REVISIÓN. Del discurso pronunciado por el representante de las Empresas de ferrocarriles, parece desprenderse que su aquiescencia á discutir esta cuestión es puramente voluntaria, y ante tal manifestación, la primera pregunta que salta á la vista, es la de si el Estado puede hacer una revisión de las tarifas para modificar sus precios máximos legales, y además de que en la mayor parte de concesiones hay reservado este derecho, nos viene á dar una respuesta afirmativa el artículo 31 de la Ley general de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, que dice:

«Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después, de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas. Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de las Empresas, pudiesen bajarse los precios de ellas y ésta no conviniere en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año, y además, el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.»

Queda sentado que el Gobierno tiene un máximo derecho para revisar los precios de las tarifas de las compañías de ferrocarriles, y disponer, si lo estima conveniente, su reducción.

Pero aquí empieza el primer problema si las Compañías, como es lógico suponer, se oponen á la reducción.

Conviene al Estado garantizar á las Empresas los productos totales del último año, con más el aumento progresivo del último quinquenio.

Creemos que nada se pierde con intentar la cerca de las Compañías y conocer sus disposiciones á este efecto, porque de lo contrario, si se parte del principio de que las Compañías no han de ceder algo de su parte para llegar á una inteligencia, debe abandonarse la idea, porque todo cuanto se proyecta sin haber llegado á un acuerdo en este punto concreto, sería completamente inútil.

No todas las líneas tendrían que garantizarse, puesto que no todas tendrían que reducir sus precios. Hay algunas que tienen unos tipos máximos bastante reducidos, á las cuales no tan solo no alcanzaría la reducción, sino que se las habría de autorizar para que los aumentaran á los tipos que se establecieran en general, y á éstas, en vez de garantizarles sus productos, se les podrían, por el contrario, hacer otras concesiones, si pertenecieran á Compañías que tuvieran líneas en las que hubiera que hacer una rebaja, podría compensarse lo que perderían en unas, con lo que se beneficiarían en las otras.

Con un poco de buena voluntad por cada parte, no sería difícil llegar á un acuerdo respecto á las concesiones en que debe hacerse la revisión, sobre las cuales nada podemos decir, porque ignoramos la disposición en que se hallan las Compañías, pero no estará de más repetir que exigiéndoles estrictamente el cumplimiento de todos sus deberes se las puede humanitar para que no sean intrínsecas.

UNIFICACION.

Es conveniente la unificación de las tarifas máximas de los ferrocarriles.

La Comisión que al efecto se nombró en 1882, al acordar por unanimidad su 8.ª conclusión, nos contesta que: «Es conveniente se unifiquen las tarifas máximas dentro de cada red, tomando las precauciones necesarias para que esta unificación no perjudique los intereses del público.» Y en su conclusión 5.ª, acordada por unanimidad también, nos dice: «Es de suma conveniencia y necesidad proceder á una clasificación uniforme de mercancías dentro de una misma red, como clave para la clasificación uniforme, aplicable en lo posible á todas las redes, salvo en los ferrocarriles mineros ó de interés puramente local.»

Queda sentado, que no tan solo es conveniente la unificación de las tarifas, sino que es necesario que se efectúe, como se hizo en 1882; cuando más lo será ahora, que el tráfico es mucho mayor y hay más líneas abiertas á la explotación.

Alguien se pregunta qué ventajas podría reportarnos la unificación, y los que tal pregunta hacen es seguro que no han intervenido en transportes por ferrocarril, y por lo mismo ignoran la anarquía que reina en la cuestión de precios, pues se hacen tantas aplicaciones por los mismos empleados, algunos que tienen las Empresas, mucho más lo será para los noveles y muchísimo más aún para el público que en la inmensa mayoría de los casos ignora lo que ha de pagar y paga lo que le cobran sin poder hacer la oportuna comprobación.

Hoy día, si se paga un transporte en una estación del ferrocarril, es lo mismo que ir á hacer algún cobro y no contar la moneda que nos entregan. Para que contaría si es como no saber contar. Nos dicen que vale tanto, y esto debe ser sin discusión.

Con la unificación fácilmente podría todo el mundo saber exactamente lo que habría de pagar por un transporte. Los empleados aplicarían con más acierto las tarifas, y no se daría el caso, presenciado millares de veces, de que un consignatario de un pueblo muy distante de la estación, al recibir el talón, ha calculado inconscientemente lo que tenía que pagar por la mercancía, ha ido á retirarla con el dinero exacto, y por error del factor en la aplicación de una base en una de las líneas por que ha pasado la mercancía, ha querido cobrar mayor precio, y el buen consignatario ha tenido que regresar al pueblo sin la mercancía, para volver al siguiente día con la mayor cantidad, cargada con los derechos de almacenaje correspondientes.

Se nos podría argüir que podría discutirse con el empleado y aclarar el error; perfectamente puede darse el caso de que el empleado llegue á convencerse de que se equivocó; pero una vez sentada en sus libros una cantidad, hay que abonarla, y la inevitable respuesta de esos empleados es, en todos los casos, la de que se y reclama, que el Centro se la devolviera, y hay que perder tiempo y dinero en sellos, reclamando una cantidad que no siempre es devuelta.

Juzguese de la diversidad de precios. En la línea de Almansa á Valencia, el precio de las mercancías clasificadas en la primera clase es de 0,235 pesetas tonelada y kilómetro, y en las de Córdoba y Sevilla y otras del Mérida, á 0,1605; de Lérida á Hues y Tarazona, á 0,30, y la del Central de Aragón á 0,14625.

La Compañía de los Andaluces explota once líneas y tiene nueve clasificaciones de precios distintas, y todas por este mismo patrón, excepto la del Mediodía, que ya tiene todas sus líneas de la red

El edificio en el puerto, de arribada por averías, el vapor francés Morca...

El público que se hallaba en la Plaza de Toros...

Barcelona 8. En la Catedral se han celebrado hoy solemnes funerales por el alma del Sr. Villaverde.

El templo no ostentaba adorno alguno. Asistieron el capitán general, Sr. Delgado...

Han sido comentadas las ausencias del cardenal-arzobispo Sr. Casañas...

HACIA LA PAZ

LA CONFERENCIA

Retraso de los plenipotenciarios. Salida de Witte.

El armisticio. Otra vez los pesimismo.

Desde Nueva York comunican que, conforme se temía...

Los referidos barcos estuvieron detenidos más de doce horas en alta mar...

Como es imposible que los comisionados rusos y japoneses lleguen a Portsmouth...

Desde este punto partirán para Portsmouth.

En San Petersburgo se espera con gran ansiedad el resultado de la primera conferencia.

En los círculos oficiales se sigue con avidez todos los detalles preparatorios de las conferencias...

Este pesimismo es el que sigue predominando.

Según rumor que se asegura salido de la Legación japonesa...

En los círculos oficiales se advierte mucha calma absoluta...

Ninguno cree en la paz, y todo el mundo afirma que Rusia ha ido a la Conferencia...

Todos los elementos directores del Imperio están conformes en que éste no puede ceder al Japón...

Los crepusculares, reuniendo en sus informaciones este modo de pensar...

Despachos recibidos de Oyster Bay comunican que el barón Kaneko...

El Presidente y Kaneko celebraron una larga entrevista...

NOTAS MUNICIPALES

La Comisión de Consumos. Conforme al acuerdo tomado hace poco...

Con esta medida supónese en el Ayuntamiento necesario para los derribos...

Para los pobres. El Banco Hispanoamericano se ha inscrito por 100 pesetas mensuales...

Nuevos urbanarios. El alcalde ha ordenado hagan los arquitectos municipales un proyecto...

La cantidad a que asciende el proyecto se consignará en el próximo presupuesto municipal...

Elevadora de agua. Ya ha quedado aprobado por la Comisión

de obras el presupuesto de 50.000 pesetas para la instalación por la casa Morzan del motor elevador...

Las fies de vida. El alcalde ha enviado una orden circular a los tenientes alcaldes...

Respecto a este asunto se propone el señor Vincenti...

RUSIA Y JAPON

VARIOS ENCUENTROS. París 8. El general Linievich ha telegrafado dando cuenta de diversos encuentros...

Los rusos están fortificando la embocadura del Amour...

PLANES JAPONESES. París 8. Dicen desde Tokio que el movimiento envolvente japonés...

Desde Lidziapuzda telegrafan que el general Oyama ha concentrado frente al ejército ruso...

El tiempo es claro y las carreteras están secas.

La escuadra japonesa ha aparecido al Nordeste de Vladivostok.

ACADEMIA DE INFANTERÍA. EXAMENES DE INGRESO. Los aspirantes aprobados el día 6 han sido los siguientes...

Primer ejercicio. Chusta Villanova, Javier de la...

Segundo ejercicio. Arias Jiménez, Pablo. Solís...

Tercer ejercicio. Vitoria S. Ocasas, Antonio. Serrano...

Los desechos de la guerra. Siguen las conferencias.

San Sebastián 7. El Presidente del Consejo de Ministros...

A Holanda. El ministro de Marina ha resuelto enviar a Holanda...

De viaje. Con dirección a Vichy ha salido en el segundo...

Despachando. El Sr. Montero Ríos pasó toda la mañana del día...

De toros. De hoy a mañana son esperados los toros de la ganadería...

Para estas corridas, en que trabajaron Bombilla, Fuentes y Legatillo, hay gran animación.

Los amigos del Sr. Moret aseguran que éste llegará a San Sebastián...

La Infanta Isabel. San Sebastián 8. En el rápido de esta mañana...

De hoy a mañana son esperados los toros de la ganadería...

Para estas corridas, en que trabajaron Bombilla, Fuentes y Legatillo, hay gran animación.

Los amigos del Sr. Moret aseguran que éste llegará a San Sebastián...

La Infanta Isabel. San Sebastián 8. En el rápido de esta mañana...

De hoy a mañana son esperados los toros de la ganadería...

Para estas corridas, en que trabajaron Bombilla, Fuentes y Legatillo, hay gran animación.

Los amigos del Sr. Moret aseguran que éste llegará a San Sebastián...

La Infanta Isabel. San Sebastián 8. En el rápido de esta mañana...

De hoy a mañana son esperados los toros de la ganadería...

Para estas corridas, en que trabajaron Bombilla, Fuentes y Legatillo, hay gran animación.

Los amigos del Sr. Moret aseguran que éste llegará a San Sebastián...

La Infanta Isabel. San Sebastián 8. En el rápido de esta mañana...

De hoy a mañana son esperados los toros de la ganadería...

Para estas corridas, en que trabajaron Bombilla, Fuentes y Legatillo, hay gran animación.

Los amigos del Sr. Moret aseguran que éste llegará a San Sebastián...

La Infanta Isabel. San Sebastián 8. En el rápido de esta mañana...

De hoy a mañana son esperados los toros de la ganadería...

Para estas corridas, en que trabajaron Bombilla, Fuentes y Legatillo, hay gran animación.

Los amigos del Sr. Moret aseguran que éste llegará a San Sebastián...

La Infanta Isabel. San Sebastián 8. En el rápido de esta mañana...

De hoy a mañana son esperados los toros de la ganadería...

Para estas corridas, en que trabajaron Bombilla, Fuentes y Legatillo, hay gran animación.

Los amigos del Sr. Moret aseguran que éste llegará a San Sebastián...

LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA.

de jornada, llevando cartera; pero sin deseos para la firma.

El Sr. Montero Ríos conversó durante largo rato con el Rey sobre las excursiones próximas...

Viaje a Bilbao. Al regresar al Hotel de Londres manifestó el Sr. Mellado...

Agredó que presentará las regalías que se jugarán en aquella capital...

El Sr. Mellado acompañará al Rey en esta extensión.

Don Alfonso mientras esté en Bilbao permanecerá a bordo del Gracía.

El regreso de Montero. El Presidente del Consejo se encontrará de regreso en Madrid el próximo sábado...

El decreto de disolución. Es seguro que el decreto de disolución se acordará en uno de los primeros Consejos de ministros...

El general Polavieja se propone estar aquí dos o tres días...

El general Polavieja saludó también al ministro de la guerra.

El Sr. Lamayer, preguntándole una nota para su jefe.

Quiroga. BOLSA. COTIZACIONES. DIA 7 DIA 8.

INTERIOR. Fin corriente. 75.65 75.70. Fin próximo. 75.65 75.70.

AMORTIZABLE. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

ya han sido lanzadas contra mí, por los juicios, dos bombas de dinamita.

Yo prevengo a todo judío perteneciente a alguna Sociedad israelita...

El Sr. Mellado acompañará al Rey en esta extensión.

Don Alfonso mientras esté en Bilbao permanecerá a bordo del Gracía.

El regreso de Montero. El Presidente del Consejo se encontrará de regreso en Madrid el próximo sábado...

El decreto de disolución. Es seguro que el decreto de disolución se acordará en uno de los primeros Consejos de ministros...

El general Polavieja se propone estar aquí dos o tres días...

El general Polavieja saludó también al ministro de la guerra.

El Sr. Lamayer, preguntándole una nota para su jefe.

Quiroga. BOLSA. COTIZACIONES. DIA 7 DIA 8.

INTERIOR. Fin corriente. 75.65 75.70. Fin próximo. 75.65 75.70.

AMORTIZABLE. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

Cuarto. Fanjarrón, número 20, retinto y bien armado.

Es un toro bravo y de poder. Acepta siete carnicías...

El Sr. Mellado acompañará al Rey en esta extensión.

Don Alfonso mientras esté en Bilbao permanecerá a bordo del Gracía.

El regreso de Montero. El Presidente del Consejo se encontrará de regreso en Madrid el próximo sábado...

El decreto de disolución. Es seguro que el decreto de disolución se acordará en uno de los primeros Consejos de ministros...

El general Polavieja se propone estar aquí dos o tres días...

El general Polavieja saludó también al ministro de la guerra.

El Sr. Lamayer, preguntándole una nota para su jefe.

Quiroga. BOLSA. COTIZACIONES. DIA 7 DIA 8.

INTERIOR. Fin corriente. 75.65 75.70. Fin próximo. 75.65 75.70.

AMORTIZABLE. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

OTROS VALORES. Serie A de 5000 ptas. nomina. 75.65 75.70.

