

Opinión

COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Con el Proyecto de comunicaciones marítimas no se trata de proteger a las industrias marítimas, en general, sino de proteger con más generosas dávidas que hasta aquí a la Compañía Transatlántica, asegurando por veinte años una especie de lista civil en el presupuesto nacional, manteniendo en su favor a la vez las mismas líneas que tiene y el mismo tonelaje y la misma velocidad de los buques que posee; como si en ese lapso de tiempo, las marinas extranjeras no hubieran de hacer extraordinarios progresos.

La prueba de esto es bien sencilla. La encontrara quien quiera en las mismas estadísticas anuales que publica el ministerio de Marina. Representa la Compañía Transatlántica poco más de la veinteava parte del tonelaje total de nuestra marina mercante. Pues a esa veinteava parte se le dan en el proyecto de ley diez millones de pesetas a las otras partes, que son diez y nueve veces más, se les dan cuatro millones. Y esto se ha hecho porque el renovamiento de la concesión a la Transatlántica exigía esa boja de parra, para impedir que los demás navieros protestaran.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la navegación de cabotaje, para los buques que van de puerto a puerto españoles, que recorren nuestro litoral, remedando, en mucho, las deficiencias de las comunicaciones interiores. En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la pesquería, que tan considerable riqueza representa y que tantos millones de familias sustenta; habiendo suprimido la comisión unas modestísimas primas que el Sr. Besada señaló en primitivo proyecto. Y es que la plutocracia amiga no se dedica a la navegación de cabotaje ni a la pesquería.

Para defender este proyecto se hacen circular dos afirmaciones totalmente, absolutamente falsas y se pretende con ello poner en alarma el patriotismo de las gentes. Se dice que las demás naciones también protegen a sus marinas mercantes con subvenciones y con primas y aun con anticipos de millones e ínfimo interés, y que España es la nación que gasta menos dinero en estas empresas. La verdad es que la que consume más alta cifra de todo el mundo, con menor resultado y con menor provecho que ningún otro país.

Es cómodo sistema ese de compararnos para realizar estas dilapidaciones, con Francia, con Inglaterra, con Alemania y con los Estados Unidos, para apoyar, como si nosotros tuviéramos la misma población, la misma extensión territorial, la misma riqueza y los mismos presupuestos que esas naciones. Claro es, que así comparados, cualquiera de ellas gasta más dinero que España en proteger sus marinas mercantes, como gastan más dinero en escuelas, en obras públicas, en Correos y Telégrafos.

Pero, proporcionalmente, sea cualquiera el término de comparación que se tome, España gasta mucho más que Inglaterra y que Alemania y que Francia. Encantado a la necesidad y a la eficacia de los servicios que la navegación subvencionada realiza, basta apuntar el hecho de que Francia necesita buques que vayan a Nueva Caledonia y a Madagascar, é Inglaterra los necesita en todos los mares, mientras que España no necesita, en realidad, para cumplir sus fines de raza, servir su tráfico y llenar sus deberes colonizadores más que una frecuente comunicación con América y con el golfo de Guinea.

Cabalgata de horas

Bocadillo ver hoy a Georgina. Yo no sé que extraña complicidad agrupa al aire encendido, a los canarios que pisan en los balcones; a los coches que ruedan gozosos y a las mujeres que taconean gráciles. No concibo a nadie, en pleno Abril, levantándose la tapa de los sesos devorando cavernosas metáficas por cualquier vulgaridad desapacible.

Si todo este tiempo acaricia! Si es que esta condonada primavera aturde y convierte tan en lo fondo que no hay otro remedio que ser bueno, y acordarse de los tristes, y tener una mirada de pavor para esta marginada de nuestros días que el tiempo se empeña en deshechar inúnicamente!

Hay que ver cómo ríe mi balcón, mi balcón de geranios que, con esos altos y esos geranios que, con esos altos y esos altos. Y hay que ver mi plu-

za—con su hierba bien suave, bien huenda, y las voces á punto de ilusión, y los encantos convulsionando su cortezza, todo rebolante de emociones infatiles con trajes blancos

¡Ay, quién quería tan alta como la luna, ¡ay! ¡ay!

Para ver los soldados de Cataluña; ¡ay! ¡ay!

de Cataluña...

Con el Proyecto de comunicaciones marítimas no se trata de proteger a las industrias marítimas, en general, sino de proteger con más generosas dávidas que hasta aquí a la Compañía Transatlántica, asegurando por veinte años una especie de lista civil en el presupuesto nacional, manteniendo en su favor a la vez las mismas líneas que tiene y el mismo tonelaje y la misma velocidad de los buques que posee; como si en ese

lapso de tiempo, las marinas extranjeras no hubieran de hacer extraordinarios progresos.

La prueba de esto es bien sencilla. La encontrara quien quiera en las mismas estadísticas anuales que publica el ministerio de Marina. Representa la Compañía Transatlántica poco más de la veinteava parte del tonelaje total de nuestra marina mercante.

Pues a esa veinteava parte se le dan en el proyecto de ley diez millones de pesetas a las otras partes, que son diez y nueve veces más, se les dan cuatro millones. Y esto se ha hecho porque el renovamiento de la concesión a la Transatlántica exigía esa boja de parra, para impedir que los demás navieros protestaran.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la navegación de cabotaje, para los buques que van de puerto a puerto españoles, que recorren nuestro litoral, remedando, en mucho, las deficiencias de las comunicaciones interiores.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la pesquería, que tan considerable riqueza representa y que tantos millones de familias sustenta; habiendo suprimido la comisión unas modestísimas primas que el Sr. Besada señaló en primitivo proyecto. Y es que la plutocracia amiga no se dedica a la navegación de cabotaje ni a la pesquería.

Para defender este proyecto se hacen circular dos afirmaciones totalmente, absolutamente falsas y se pretende con ello poner en alarma el patriotismo de las gentes. Se dice que las demás naciones también protegen a sus marinas mercantes con subvenciones y con primas y aun con anticipos de millones e ínfimo interés, y que España es la nación que gasta menos dinero en estas empresas.

La verdad es que la que consume más alta cifra de todo el mundo, con menor resultado y con menor provecho que ningún otro país.

Es cómodo sistema ese de compararnos para realizar estas dilapidaciones, con Francia, con Inglaterra, con Alemania y con los Estados Unidos, para apoyar, como si nosotros tuviéramos la misma población, la misma extensión territorial, la misma riqueza y los mismos presupuestos que esas naciones. Claro es, que así comparados, cualquiera de ellas gasta más dinero que España en proteger sus marinas mercantes, como gastan más dinero en escuelas, en obras públicas, en Correos y Telégrafos.

Pero, proporcionalmente, sea cualquiera el término de comparación que se tome, España gasta mucho más que Inglaterra y que Alemania y que Francia. Encantado a la necesidad y a la eficacia de los servicios que la navegación subvencionada realiza, basta apuntar el hecho de que Francia necesita buques que vayan a Nueva Caledonia y a Madagascar, é Inglaterra los necesita en todos los mares, mientras que España no necesita, en realidad, para cumplir sus fines de raza, servir su tráfico y llenar sus deberes colonizadores más que una frecuente comunicación con América y con el golfo de Guinea.

Bocadillo ver hoy a Georgina. Yo no sé

que extraña complicidad agrupa al aire encendido, a los canarios que pisan en los balcones; a los coches que ruedan gozosos y a las mujeres que taconean gráciles. No concibo a nadie, en pleno Abril, levantándose la tapa de los sesos devorando cavernosas metáficas por cualquier vulgaridad desapacible.

Si todo este tiempo acaricia! Si es que esta condonada primavera aturde y convierte tan en lo fondo que no hay otro remedio que ser bueno, y acordarse de los tristes, y tener una mirada de pavor para esta marginada de nuestros días que el tiempo se empeña en deshechar inúnicamente!

Hay que ver cómo ríe mi balcón, mi balcón de geranios que, con esos altos y esos geranios que, con esos altos y esos altos. Y hay que ver mi plu-

za—con su hierba bien suave, bien huenda, y las voces á punto de ilusión, y los encantos convulsionando su cortezza, todo rebolante de emociones infatiles con trajes blancos

¡Ay, quién quería tan alta como la luna, ¡ay! ¡ay!

Para ver los soldados de Cataluña; ¡ay! ¡ay!

de Cataluña...

Con el Proyecto de comunicaciones marítimas no se trata de proteger a las industrias marítimas, en general, sino de proteger con más generosas dávidas que hasta aquí a la Compañía Transatlántica, asegurando por veinte años una especie de lista civil en el presupuesto nacional, manteniendo en su favor a la vez las mismas líneas que tiene y el mismo tonelaje y la misma velocidad de los buques que posee; como si en ese

lapso de tiempo, las marinas extranjeras no hubieran de hacer extraordinarios progresos.

La prueba de esto es bien sencilla. La encontrara quien quiera en las mismas estadísticas anuales que publica el ministerio de Marina. Representa la Compañía Transatlántica poco más de la veinteava parte del tonelaje total de nuestra marina mercante.

Pues a esa veinteava parte se le dan en el proyecto de ley diez millones de pesetas a las otras partes, que son diez y nueve veces más, se les dan cuatro millones. Y esto se ha hecho porque el renovamiento de la concesión a la Transatlántica exigía esa boja de parra, para impedir que los demás navieros protestaran.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la navegación de cabotaje, para los buques que van de puerto a puerto españoles, que recorren nuestro litoral, remedando, en mucho, las deficiencias de las comunicaciones interiores.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la pesquería, que tan considerable riqueza representa y que tantos millones de familias sustenta; habiendo suprimido la comisión unas modestísimas primas que el Sr. Besada señaló en primitivo proyecto. Y es que la plutocracia amiga no se dedica a la navegación de cabotaje ni a la pesquería.

Para defender este proyecto se hacen circular dos afirmaciones totalmente, absolutamente falsas y se pretende con ello poner en alarma el patriotismo de las gentes. Se dice que las demás naciones también protegen a sus marinas mercantes con subvenciones y con primas y aun con anticipos de millones e ínfimo interés, y que España es la nación que gasta menos dinero en estas empresas.

La verdad es que la que consume más alta cifra de todo el mundo, con menor resultado y con menor provecho que ningún otro país.

Es cómodo sistema ese de compararnos para realizar estas dilapidaciones, con Francia, con Inglaterra, con Alemania y con los Estados Unidos, para apoyar, como si nosotros tuviéramos la misma población, la misma extensión territorial, la misma riqueza y los mismos presupuestos que esas naciones. Claro es, que así comparados, cualquiera de ellas gasta más dinero que España en proteger sus marinas mercantes, como gastan más dinero en escuelas, en obras públicas, en Correos y Telégrafos.

Pero, proporcionalmente, sea cualquiera el término de comparación que se tome, España gasta mucho más que Inglaterra y que Alemania y que Francia. Encantado a la necesidad y a la eficacia de los servicios que la navegación subvencionada realiza, basta apuntar el hecho de que Francia necesita buques que vayan a Nueva Caledonia y a Madagascar, é Inglaterra los necesita en todos los mares, mientras que España no necesita, en realidad, para cumplir sus fines de raza, servir su tráfico y llenar sus deberes colonizadores más que una frecuente comunicación con América y con el golfo de Guinea.

Bocadillo ver hoy a Georgina. Yo no sé

que extraña complicidad agrupa al aire encendido, a los canarios que pisan en los balcones; a los coches que ruedan gozosos y a las mujeres que taconean gráciles. No concibo a nadie, en pleno Abril, levantándose la tapa de los sesos devorando cavernosas metáficas por cualquier vulgaridad desapacible.

Si todo este tiempo acaricia! Si es que esta condonada primavera aturde y convierte tan en lo fondo que no hay otro remedio que ser bueno, y acordarse de los tristes, y tener una mirada de pavor para esta marginada de nuestros días que el tiempo se empeña en deshechar inúnicamente!

Hay que ver cómo ríe mi balcón, mi balcón de geranios que, con esos altos y esos geranios que, con esos altos y esos altos. Y hay que ver mi plu-

za—con su hierba bien suave, bien huenda, y las voces á punto de ilusión, y los encantos convulsionando su cortezza, todo rebolante de emociones infatiles con trajes blancos

¡Ay, quién quería tan alta como la luna, ¡ay! ¡ay!

Para ver los soldados de Cataluña; ¡ay! ¡ay!

de Cataluña...

Con el Proyecto de comunicaciones marítimas no se trata de proteger a las industrias marítimas, en general, sino de proteger con más generosas dávidas que hasta aquí a la Compañía Transatlántica, asegurando por veinte años una especie de lista civil en el presupuesto nacional, manteniendo en su favor a la vez las mismas líneas que tiene y el mismo tonelaje y la misma velocidad de los buques que posee; como si en ese

lapso de tiempo, las marinas extranjeras no hubieran de hacer extraordinarios progresos.

La prueba de esto es bien sencilla. La encontrara quien quiera en las mismas estadísticas anuales que publica el ministerio de Marina. Representa la Compañía Transatlántica poco más de la veinteava parte del tonelaje total de nuestra marina mercante.

Pues a esa veinteava parte se le dan en el proyecto de ley diez millones de pesetas a las otras partes, que son diez y nueve veces más, se les dan cuatro millones. Y esto se ha hecho porque el renovamiento de la concesión a la Transatlántica exigía esa boja de parra, para impedir que los demás navieros protestaran.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la navegación de cabotaje, para los buques que van de puerto a puerto españoles, que recorren nuestro litoral, remedando, en mucho, las deficiencias de las comunicaciones interiores.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la pesquería, que tan considerable riqueza representa y que tantos millones de familias sustenta; habiendo suprimido la comisión unas modestísimas primas que el Sr. Besada señaló en primitivo proyecto. Y es que la plutocracia amiga no se dedica a la navegación de cabotaje ni a la pesquería.

Para defender este proyecto se hacen circular dos afirmaciones totalmente, absolutamente falsas y se pretende con ello poner en alarma el patriotismo de las gentes. Se dice que las demás naciones también protegen a sus marinas mercantes con subvenciones y con primas y aun con anticipos de millones e ínfimo interés, y que España es la nación que gasta menos dinero en estas empresas.

La verdad es que la que consume más alta cifra de todo el mundo, con menor resultado y con menor provecho que ningún otro país.

Es cómodo sistema ese de compararnos para realizar estas dilapidaciones, con Francia, con Inglaterra, con Alemania y con los Estados Unidos, para apoyar, como si nosotros tuviéramos la misma población, la misma extensión territorial, la misma riqueza y los mismos presupuestos que esas naciones. Claro es, que así comparados, cualquiera de ellas gasta más dinero que España en proteger sus marinas mercantes, como gastan más dinero en escuelas, en obras públicas, en Correos y Telégrafos.

Pero, proporcionalmente, sea cualquiera el término de comparación que se tome, España gasta mucho más que Inglaterra y que Alemania y que Francia. Encantado a la necesidad y a la eficacia de los servicios que la navegación subvencionada realiza, basta apuntar el hecho de que Francia necesita buques que vayan a Nueva Caledonia y a Madagascar, é Inglaterra los necesita en todos los mares, mientras que España no necesita, en realidad, para cumplir sus fines de raza, servir su tráfico y llenar sus deberes colonizadores más que una frecuente comunicación con América y con el golfo de Guinea.

Bocadillo ver hoy a Georgina. Yo no sé

que extraña complicidad agrupa al aire encendido, a los canarios que pisan en los balcones; a los coches que ruedan gozosos y a las mujeres que taconean gráciles. No concibo a nadie, en pleno Abril, levantándose la tapa de los sesos devorando cavernosas metáficas por cualquier vulgaridad desapacible.

Si todo este tiempo acaricia! Si es que esta condonada primavera aturde y convierte tan en lo fondo que no hay otro remedio que ser bueno, y acordarse de los tristes, y tener una mirada de pavor para esta marginada de nuestros días que el tiempo se empeña en deshechar inúnicamente!

Hay que ver cómo ríe mi balcón, mi balcón de geranios que, con esos altos y esos geranios que, con esos altos y esos altos. Y hay que ver mi plu-

za—con su hierba bien suave, bien huenda, y las voces á punto de ilusión, y los encantos convulsionando su cortezza, todo rebolante de emociones infatiles con trajes blancos

¡Ay, quién quería tan alta como la luna, ¡ay! ¡ay!

Para ver los soldados de Cataluña; ¡ay! ¡ay!

de Cataluña...

Con el Proyecto de comunicaciones marítimas no se trata de proteger a las industrias marítimas, en general, sino de proteger con más generosas dávidas que hasta aquí a la Compañía Transatlántica, asegurando por veinte años una especie de lista civil en el presupuesto nacional, manteniendo en su favor a la vez las mismas líneas que tiene y el mismo tonelaje y la misma velocidad de los buques que posee; como si en ese

lapso de tiempo, las marinas extranjeras no hubieran de hacer extraordinarios progresos.

La prueba de esto es bien sencilla. La encontrara quien quiera en las mismas estadísticas anuales que publica el ministerio de Marina. Representa la Compañía Transatlántica poco más de la veinteava parte del tonelaje total de nuestra marina mercante.

Pues a esa veinteava parte se le dan en el proyecto de ley diez millones de pesetas a las otras partes, que son diez y nueve veces más, se les dan cuatro millones. Y esto se ha hecho porque el renovamiento de la concesión a la Transatlántica exigía esa boja de parra, para impedir que los demás navieros protestaran.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la navegación de cabotaje, para los buques que van de puerto a puerto españoles, que recorren nuestro litoral, remedando, en mucho, las deficiencias de las comunicaciones interiores.

En el proyecto de ley no hay protección de ninguna clase para la pesquería, que tan considerable riqueza representa y que tantos millones de familias sustenta; habiendo suprimido la comisión unas modestísimas primas que el Sr. Besada señaló en primitivo proyecto. Y es que la plutocracia amiga no se dedica a la navegación de cabotaje ni a la pesquería.

ción de los dos huevos que puso la hembra eran negros y brillantes como el azabache.

Cuando los hijos estaban en condiciones de ganarse el alimento con el esfuerzo de su vuelo y su trabajo, los padres abandonaron aquella selva encantada, sin que nadie haya vuelto a verlos.

Los dos hermanos «blancos» vivieron sin la tutela materna no se sabe cuánto: poco tiempo debió ser, porque casi sin cubrirse de plumaje, uno de los gemelos murió de una pedrada propinada por un rapaz y comido por un gato que devoraba por la espalda; el otro hermano a los pocos días fue herido en un ataque por un machacón de unos catorce años. Un vecino de Gondomér, llamado Manuel García, herrador de oficio, comprendiendo del hermoso pájaro, lo adquirió y crió tan hábilmente, que de la herida no queda en la actualidad señal alguna.

En poder del García ha estado el mirlo blanco un año, hasta que el señor Salgado en una de sus excursiones al río de agua de «Pego negro», vió el raro ejemplar y propuso su compra al caritativo herrador, que no la aceptó a pesar del elevado precio ofrecido. Tres semanas después el vecino de Gondomér llevaba al señor Salgado el hermoso pájaro dentro de una teca junta de caña.

No quería venderle, se lo regalaba al hombre que con su gran voluntad y genio industrial había proporcionado a su pueblo «luz, buenas y baratas, energías eléctricas en pro del progreso agrícola y medios de vida industrial».

El redactor de «Vida Gallega» viendo la modesta jaula que guardaba el interesante mirlo, dijo al señor Salgado:

«Esta casa es muy pobre para un inquilino de tal importancia.

Y el Sr. Salgado:

«Ya están haciendo para él un palacio en la Isla Madre—le contestó—. Quiero que la mansión sea digna del personaje. ¡Ya, ya lo verán ustedes en la Exposición de Santiago! Allí quiero que vea y admire mi mirlo blanco. Quiere que los sabios y naturalistas estudien este caso raro; a las Exposiciones debe llevarse todo lo que se salga de lo corriente, lo que se separa de lo del montón, y este pájaro, que parece un copo de nieve, es una excepción de su especie, es un fenómeno fisiológico digno de estudio».

El periódico «Vida Gallega» dice, haciendo ciertas suposiciones sobre el color del pájaro que posee el señor Salgado:

«Puede obedecer a un caso de albino, llamado también «leucopatía» o «leucotriptia», producido por anomalía congénital, caracterizada por la ausencia de materias colorantes o por degeneración de la especie?»

Puede haber influido en la alteración del color de la pluma el reflejo constante de las aguas iluminadas por los rayos del sol que herían tan de cerca el nido de los mirlos?»

«Será un caso de stavismo?

Los naturalistas y los hombres de ciencia podrán contestar a estas preguntas, después de sus investigaciones microscópicas.

Esto tanto, el mirlo blanco, inciende su plumaje de nieve, dará un misterio a la paradoja.

El Vivillo

Ha llegado a Cádiz procedente de Buenos Aires el vapor «Patrício Santistegui», en el cual viene el célebre banderillero el «Vivillo».

Durante la permanencia del barco en Santa Cruz de Tenerife fué custodiado por una pareja de la Guardia civil y fuerza de Marinas; esta vigilancia es innecesaria, pues el andaluz caballista viene cargado de cadenas, en la más obvia de su sentencia del barco.

En el mismo buque vienen la esposa e hijos del «Vivillo».

Tanto el preso como su familia se muestran muy agradecidos a las autoridades de la Argentina; hace el relato de su odisea en Orán, Canarias y Buenos Aires.

Ha negado ser el autor de los cuatro delitos que se le imputan y por los que el Gobierno español ha establecido la extradición.

Varios fotógrafos estuvieron a bordo del vapor intentando retratar al banderillero; pero éste se negó rotundamente.

El «Vivillo» ha prometido hacer importantes revelaciones acerca del banderillero en Andalucía.

Automóvil mata-niños

Seis víctimas

Ha ocurrido, en la pequeña ciudad de Ashton, (Inglaterra) un terrible suceso, que ha causado consternación general.

En una de las calles menos céntricas jugaban varios niños de corta edad.

Todos ellos, gritando y riendo, se pergeñan, corriendo por la acera.

De pronto, un automóvil, que marchaba a toda velocidad, apareció en un extremo de la calle.

El «chauffeur» vió a los niños, pero creyó poder pasar sin atropellarlos, y no mimoró la rapidez con que corría el vehículo.

En el momento en que éste llegaba al sitio donde jugaban las críaturas, una de ellas quiso cruzar la calle.

Todos los transeúntes lanzaron un grito de horror.

El «chauffeur» arrojó bajo las ruedas del auto, que le aplastó espantosamente.

El «chauffeur» quiso entonces frenar, pero su vehículo fué proyectado, como una bala, contra la pared de la derecha de la calle.

La enorme masa cayó en medio del grupo de niños, aplastando a cinco de ellos.

El conductor del vehículo, aterrado por esta avara desgracia, lo abandonó y echó a correr, desapareciendo.

Llenó la calle de gente.

A fuerza de palancas, consiguieron levantar el auto, asesino de tantas vidas.

Los cinco niños presentaban heridas espantosas, magullamientos, fracturas y contusiones.

Dos de ellos murieron pocos momentos después.

Los otros están gravísimos.

Ante suceso tan horrible, la indignación ganó todos los corazones.

La multitud destrozó el auto á pedradas, martillazos y palos.

Cuando estaba entregada á esta obra de destrucción, apareció otro automóvil, conduciendo á dos damas londinenses.

Cientos de personas salieron al encuentro del vehículo, vociferando.

Una lluvia de piedras cayó sobre él, rompiendo sus cristales y su faro.

El «chauffeur» tuvo que dar la vuelta y el auto se alejó á toda máquina de aquella ciudad inhospitalaria.

A última hora, un telegrama de Ashton dice que «chauffeur» del vehículo asesino, ha sido preso.

La multitud, enfurecida, quería lincharle.

«Esta casa es muy pobre para un inquilino de tal importancia.

Y el Sr. Salgado:

«Ya están haciendo para él un palacio en la Isla Madre—le contestó—. Quiero que la mansión sea digna del personaje. ¡Ya, ya lo verán ustedes en la Exposición de Santiago! Allí quiero que vea y admire mi mirlo blanco. Quiere que los sabios y naturalistas estudien este caso raro; a las Exposiciones debe llevarse todo lo que se salga de lo corriente, lo que se separa de lo del montón, y este pájaro, que parece un copo de nieve, es una excepción de su especie, es un fenómeno fisiológico digno de estudio.

El periódico «Vida Gallega» dice, haciendo ciertas suposiciones sobre el color del pájaro que posee el señor Salgado:

«Puede obedecer a un caso de albino, llamado también «leucopatía» o «leucotriptia», producido por anomalía congénital, caracterizada por la ausencia de materias colorantes o por degeneración de la especie?»

¿Puede haber influido en la alteración del color de la pluma el reflejo constante de las aguas iluminadas por los rayos del sol que herían tan de cerca el nido de los mirlos?»

«Será un caso de stavismo?

Los naturalistas y los hombres de ciencia podrán contestar a estas preguntas, después de sus investigaciones microscópicas.

Esto tanto, el mirlo blanco, incide su plumaje de nieve, dará un misterio a la paradoja.

Todos los transeúntes lanzaron un grito de horror.

El «chauffeur» arrojó bajo las ruedas del auto, que le aplastó espantosamente.

El «chauffeur» quiso entonces frenar, pero su vehículo fué proyectado, como una bala, contra la pared de la derecha de la calle.

La enorme masa cayó en medio del grupo de niños, aplastando a cinco de ellos.

El conductor del vehículo, aterrado por esta avara desgracia, lo abandonó y echó a correr, desapareciendo.

Llenó la calle de gente.

A fuerza de palancas, consiguieron levantar el auto, asesino de tantas vidas.

Los cinco niños presentaban heridas espantosas, magullamientos, fracturas y contusiones.

Dos de ellos murieron pocos momentos después.

Los otros están gravísimos.

Ante suceso tan horrible, la indignación ganó todos los corazones.

La multitud destrozó el auto á pedradas, martillazos y palos.

Cuando estaba entregada á esta obra de destrucción, apareció otro automóvil, conduciendo á dos damas londinenses.

A última hora, un telegrama de Ashton dice que «chauffeur» del vehículo asesino, ha sido preso.

La multitud, enfurecida, quería lincharle.

«Esta casa es muy pobre para un inquilino de tal importancia.

Y el Sr. Salgado:

«Ya están haciendo para él un palacio en la Isla Madre—le contestó—. Quiero que la mansión sea digna del personaje. ¡Ya, ya lo verán ustedes en la Exposición de Santiago! Allí quiero que vea y admire mi mirlo blanco. Quiere que los sabios y naturalistas estudien este caso raro; a las Exposiciones debe llevarse todo lo que se salga de lo corriente, lo que se separa de lo del montón, y este pájaro, que parece un copo de nieve, es una excepción de su especie, es un fenómeno fisiológico digno de estudio.

El periódico «Vida Gallega» dice, haciendo ciertas suposiciones sobre el color del pájaro que posee el señor Salgado:

«Puede obedecer a un caso de albino, llamado también «leucopatía» o «leucotriptia», producido por anomalía congénital, caracterizada por la ausencia de materias colorantes o por degeneración de la especie?»

¿Puede haber influido en la alteración del color de la pluma el reflejo constante de las aguas iluminadas por los rayos del sol que herían tan de cerca el nido de los mirlos?»

«Será un caso de stavismo?

Los naturalistas y los hombres de ciencia podrán contestar a estas preguntas, después de sus investigaciones microscópicas.

Esto tanto, el mirlo blanco, incide su plumaje de nieve, dará un misterio a la paradoja.

Todos los transeúntes lanzaron un grito de horror.

El «chauffeur» arrojó bajo las ruedas del auto, que le aplastó espantosamente.

El «chauffeur» quiso entonces frenar, pero su vehículo fué proyectado, como una bala, contra la pared de la derecha de la calle.

La enorme masa cayó en medio del grupo de niños, aplastando a cinco de ellos.

El conductor del vehículo, aterrado por esta avara desgracia, lo abandonó y echó a correr, desapareciendo.

Llenó la calle de gente.

A fuerza de palancas, consiguieron levantar el auto, asesino de tantas vidas.

Los cinco niños presentaban heridas espantosas, magullamientos, fracturas y contusiones.

Dos de ellos murieron pocos momentos después.

Los otros están gravísimos.

Ante suceso tan horrible, la indignación ganó todos los corazones.

La multitud destrozó el auto á pedradas, martillazos y palos.

Cuando estaba entregada á esta obra de destrucción, apareció otro automóvil, conduciendo á dos damas londinenses.

A última hora, un telegrama de Ashton dice que «chauffeur» del vehículo asesino, ha sido preso.

La multitud, enfurecida, quería lincharle.

«Esta casa es muy pobre para un inquilino de tal importancia.

Y el Sr. Salgado:

«Ya están haciendo para él un palacio en la Isla Madre—le contestó—. Quiero que la mansión sea digna del personaje. ¡Ya, ya lo verán ustedes en la Exposición de Santiago! Allí quiero que vea y admire mi mirlo blanco. Quiere que los sabios y naturalistas estudien este caso raro; a las Exposiciones debe llevarse todo lo que se salga de lo corriente, lo que se separa de lo del montón, y este pájaro, que parece un copo de nieve, es una excepción de su especie, es un fenómeno fisiológico digno de estudio.

El periódico «Vida Gallega» dice, haciendo ciertas suposiciones sobre el color del pájaro que posee el señor Salgado:

«Puede obedecer a un caso de albino, llamado también «leucopatía» o «leucotriptia», producido por anomalía congénital, caracterizada por la ausencia de materias colorantes o por degeneración de la especie?»

¿Puede haber influido en la alteración del color de la pluma el reflejo constante de las aguas iluminadas por los rayos del sol que herían tan de cerca el nido de los mirlos?»

«Será un caso de stavismo?

Los naturalistas y los hombres de ciencia podrán contestar a estas preguntas, después de sus investigaciones microscópicas.

Esto tanto, el mirlo blanco, incide su plumaje de nieve, dará un misterio a la paradoja.

Todos los transeúntes lanzaron un grito de horror.

El «chauffeur» arrojó bajo las ruedas del auto, que le aplastó espantosamente.

El «chauffeur» quiso entonces frenar, pero su vehículo fué proyectado, como una bala, contra la pared de la derecha de la calle.

La enorme masa cayó en medio del grupo de niños, aplastando a cinco de ellos.

El conductor del vehículo, aterrado por esta avara desgracia, lo abandonó y echó a correr, desapareciendo.

Llenó la calle de gente.

A fuerza de palancas, consiguieron levantar el auto, asesino de tantas vidas.

Los cinco niños presentaban heridas espantosas, magullamientos, fracturas y contusiones.

Dos de ellos murieron pocos momentos después.

Los otros están gravísimos.

Ante suceso tan horrible, la indignación ganó todos los corazones.

La multitud destrozó el auto á pedradas, martillazos y palos.

Cuando estaba entregada á esta obra de destrucción, apareció otro automóvil, conduciendo á dos damas londinenses.

A última hora, un telegrama de Ashton dice que «chauffeur» del vehículo asesino, ha sido preso.

La multitud, enfurecida, quería lincharle.

«Esta casa

Infalible medio de que el capital produzca el interés deseado

COMERCIANTES E INDUSTRIALES

Ya en el Invierno, la época de más movimiento comercial en Palma, conviene que los Establecimientos

Sedería, Lanería, Muebles,

Sastrería, Sombrerería, Modas,

Zapatería, Almonedas, Labores, Sombrilles, etc.,

se apresten á hacer la propaganda de sus respectivos artículos, abandonando los ineficaces medios que para ello algunos emplean y acudiendo sólo á la Prensa, único procedimiento de seguros y prácticos resultados. No dudar de cuanto queda expuesto y pedid la tarifa de periódicos combinados, á la base de la gran economía, al Centro de Anuncios de Serra,

Plaza de Sta. Eulalia, 10.—Palma.

Triunfan siempre aún después de fracasar los bromores
30 AÑOS DE ÉXITO

EPILEPSIA O ACCIDENTES NERVIOSOS
CURACIÓN RADICAL CON LAS
Pastillas Antiepilécticas de OCHOA

Cortan rápidamente los accesos

Venta al por mayor: Pérez Martín Velasco y C. Alcalá, 7 y Mañón y Durán, Tetuán, 3, Madrid. Al por menor en tiendas las farmacias.

NO QUITAN EL APETITO
NO DEPRIMEN

Admitten carga y pasajeros; debiendo declarar con anticipación la carga que tengan que embarcar

y reservar la cabida necesaria.

en cada uno de los puertos.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.

Admitten carga y pasaje para dichos puntos.

Prestan este servicio magníficos vapores de gran marcha con espaciosas camareras de 1.º y 2.º clase

sobre cubierta.—Camarero de lecho, y de preferencia.—El pasaje de tercera clase se sirve en amplios

deportamientos, sirviéndose de comidas en mesa.—Alumbrado eléctrico.