

IMPRESIONES

Los intereses creados

Las últimas noticias del conflicto entre el Derecho y la injusticia que tiene por teatro la tierra de Nicaragua y por intérpretes a este pueblo y al de Norteamérica dejan vislumbrar un horizonte de paz. No nos referimos tanto a las negociaciones que se han iniciado cerca del Presidente popular y revolucionario Saca, rebujadas noblemente por éste con el aplauso de Hispanoamérica, como al clamor de opinión norteamericana contra la guerra posible con los liberales nicaragüenses. Y esta opinión no es la que en Norteamérica se pronunció desde el principio del conflicto en contra de la política del Coofide; la opinión liberal yanqui, La que ahora se une a ésta para pedir el aban dono de la intervención parece ser la opinión general, y no de partido, de Nueva York. La razón de este estado de ambiente no es al parecer otra que el deseo de evitar los obstáculos que al desarrollo de los negocios yanquis en Hispanoamérica opondría el sentimiento hostil de todos los países de habla española del nuevo continente. Saben los comerciantes yanquis, por experiencia de otras ocasiones, a donde llega el boyicot patriótico de los pueblos hispanoamericanos. Se comprende que no teniendo en la intervención en Nicaragua más propósito que el habitual de lucro, se prevengan contra la posibilidad de que la maniobra se vuelva contra ellos y ponga en peligro el hasta ahora plácido desarrollo de su expansión económica por aquél mundo, que tiene ya el precedente de Méjico para aprender a desembocar lindamente de la condición de países tributarios al capital ajeno.

Son pues los intereses creados los que se han puesto ya en contra de la intervención y difícil será que, si tal movimiento de alarma se confirma, prospere el plan de Coolidge y Kellogg. Verdaderos que en otra ocasión—1898—era impopular la guerra contra España, a pesar de lo cual el Gobierno yanqui la consumió. Pero ahora se ha pronunciado en Wall Street la palabra mágica: interés. Los intereses creados por los norteamericanos en el resto de América empiezan a temer por el resultado de la campaña impopularísima y depresiva para los demás países del continente. Si tal opinión se acentúa, indudablemente Nicaragua recobrará su tranquilidad, y como el Grispi sagaz de la aurea comedia de Benavente tenía previsto, los intereses creados habrán ganado, la batalla del ideal, y por los caminos oscuros de la vida vulgar se habrá llegado a consolidar lo que el Derecho y la Justicia y la Libertad demandaban en vano alargando la altura de sus mayúsculas gloriosas pero tristemente ineficaces.

Y he ahí por donde el diablo serviría a la Virtud.

En voz baja

Dónde están los aviadores uruguayos? Tras de qué nube, sobre qué playa, en qué punto del inmenso mar?

Ellos son los que a nuestros tripulantes del "Plus Ultra" dieron prez, honores, cariño; los que saludaron a España con alborozo en aquella ocasión memorable. España se enorgullece al oírse llamar por los hombres de esa lejana tierra "madre patria". Y nosotros, humildes y fervorosos españoles que sentimos la confraternidad con esos pájaros perdidos, hubiéramos querido saber que todos los aeroplanos españoles, que todos los barcos ligeros españoles andaban afanosos y angustiados buscando por el cielo y por el mar el rastro de los amigos que se perdieron al abandonar nuestra casa.

Azorín, litigante

Azorín, con furia creciente, con impenetrable voluntad, persigue a la crítica teatral. La insulta, la desprecia con gruesas palabras, hasta la inventa cargo infundado. Azorín el pequeño filosofo perdió los estribos, perdió el control, perdió la medida, la discreción, el sentido de la ponderación; todo lo cual vale tanto como decir que Azorín se perdió a sí mismo. El ilustre escritor cacique sobre la opinión enfundando su crédito, su gran reputación, todos los laureles de su magnífica obra literaria contra los críticos. Y escribe comedias, y azacenas visitando cómicos, empresarios, y se ha enrolado en la intriga del mundillo teatral. Este Azorín que sale de noche de casa para acudir a los estrenos es un personaje nuevo y extravagante. Y esta insistencia en冒achar a los críticos, en vengarse de ellos, con terquedad cíercristiana, es en extremo lamentable. Como en anterior artículo temamos, con dolor, ya le fallan al respeto, al autor de "Los pueblos". Enrique de Mesa le dice que deje esa insinuante pose de pardillo recién llegado de Monóvar. Luis Araujo Costa, indignado de ver que se comparados a Miró y Santa Teresa que se parecen como un huevo a una castaña, le llama "bobo". Todo esto es injusto y feo, pero es la réplica a los insultos no menos claros que Azorín dirige a los críticos desde que se metieron con una obra suya.

Es preciso que alguien con autoridad sobre el egregio escritor lo coja por un brazo y lo lleve de la plazaleta donde amenaza quedarse eternamente regateando con sus compañeros. Nadie que lo viése tal vez reconocería en él al autor de aquel bellísimo prólogo a "Los Lujos" en que exhortaba con unicidad a la literaria grey a poner encima de todo la soberanía del espíritu, elevándolo sobre los ruidos agresivos y materialistas de la vida. Tampoco resulta del

estilo del "pequeño filosofo" ese paso apresurado, ese arrobarlo de su paraguas rojo, esa participación en el escenario público en que ahora le venos.

Señor Azorín, señor Azorín: vuelvase al senderito de la montaña, vuelvase usted al paseo de la orilla del mar, vuelvase usted a acordarse en esa ventanita desde la cual veía usted tantas bellas cosas. Déjelas usted, hombre, dejélos usted!

JUAN DE EGA.

BODAS DE PLATA

5 de Marzo de 1902.—Se celebró el Consejo de guerra contra los obreros que habían sido procesados con ocasión de los famosos sucesos de Mayo del año anterior. Era éste un asunto que apasionaba extraordinariamente a la opinión coruñesa y que daba lugar a frecuentes colisiones entre consumidores y obreros, según han visto los lectores de esta sección.

Por resultados del Consejo, se dictaron sentencias, algunas muy graves, contra los encartados; pero no tardó en ser alcanzado para ellos un indulto, que gestionó el inolvidable coruñés D. José Lombardero y que no regaló, ciertamente, una situación política cuya alma era don Segismundo Moret.

Ocurrió un accidente del trabajo, sin importancia mayor, en las obras del Teatro-Circo Concepción Arenal.

¿Pero qué teatro es ese?, preguntaron las gentes jóvenes que lean esta noticia:

Pues es aquél hermoso Teatro-Circo Pardo Bazán, que hubo en la Marina, en el lugar donde se instalará ahora su circo portátil D. Secundino Feijóo.

Y esto es lo que tiene de curioso la noticia. Que hace veinticinco años se estuviese construyendo un teatro, no de mampostería, sino de cal y canto, para vivir dos siglos; que este teatro se hubiese inaugurado y funcionado con temporadas de importancia y que, de repente, por una inexplicable pasión demódera, lo hubiesen derribado, sin que los muchachos que ahí tenían veinte años, recordaran apenas su existencia. Y más curioso todavía es que se invocó como pretexto de la demolición la urgencia de las obras de apertura de la Avenida de la Marina que acaban de realizarse ahora. Fué uno de tantos disparates como se han hecho en la Coruña, sin ton ni son y sin provecho para el pueblo.

D. Julio Wais

Está en la Coruña el exministro de Gracia y Justicia don Julio Wais San Martín.

El señor Wais viene acompañando a un diplomático que mañana embarcará en el "Alcántara" con rumbo a Montevideo.

El ilusor político, que ha sido visitado en su casa cincada por numerosos amigos y corsarios gironinos, irá también en el "Alcántara" hasta Vigo y de allí retornará a Madrid.

DE SOCIEDAD

Antyer se celebró en la iglesia de San Fermín de los Navarros, de Madrid, la boda de la bella señorita Carlota Martínez de Irrijo y Caro, hija de la marquesa de Marlboro, con el distinguido capitán de Artillería D. Gonzalo Taboada y Sangro, hijo de su condesa de la Almina y persona muy conocida y querida en la Coruña, como toda su familia.

Fué madrina de la boda la reina madre doña María Cristina y figuraron como testigos por parte de la novia, los duques de Sotomayor y d. Villahermosa, don Alejandro Pidal y Gutiérrez y D. José Caro, y por el centenarite, D. Pedro Sangro, D. Carlos Taboada, D. Álvarez Torres Taboada y el coronel Kindelan.

La boda, que una a dos ilustres familias, fué un suceso muy grande de gran resonancia en Madrid.

Desemos a los nuevos esposos una perdurable ventura.

LOS ROBOS EN EL ROSALIA

Cayó el rata

Al fin cayó en manos de la policía el autor de los robos que venían consti-
tuyendo en el teatro de Juan Rosalía Castro y de los cuales tienen noticia nues-
tros lectores.

Es un muchacho de 14 años llamado Francisco Bellas González, sin oficio y habitante en la calle de Juan Flórez.

En la madrugada de ayer, el conserje del teatro don Enrique Vázquez Valenzuela, que dormía en el edificio, oyó unos ruidos extraños que le hicieron sospechar que había gente dentro.

Tomó el hombre sus precauciones y avisó a la Comisaría de Policía, de donde acudieron los agentes señores Blas y Benigno, quienes hicieron un detenido registro en las dependencias del teatro.

Al llegar al amanecer, en el primer piso, vieron que la puerta de entrada estaba fracturada y con un cristal roto.

Entraron y sorprendieron un oculto tras de uno de los espejos al raspar el cristal, quién llevado a la Comisaría, co-
municó que el autor de los robos efectuados en el mismo local.

Se le puso a disposición del juez ins-
tructor de guardia.

NOTAS DEL CARNAVAL

EL BAILE DE BOY

Esta noche a las diez celebrará la Reunión de Artesanos y el tradicional baile de Piñata en el Teatro "Rosalía Castro".

Reina gran animación para este festi-
val, y todo hace suponer que sea uno de los mejores del año.

En el descanso se sortearán magníficas regalos entre las señoras y señoritas que asisten al baile.

NECFIOLOGÍA

Ayer tarde se verificó el entierro del joven Antonio López Membilla, un mu-
ñequito de 19 años, bueno e inteligente,

que desapareció para ser arrebatado por una cruel enferme-
dad y al acto concurren miles de personas que se presentan a despedirlo.

Salio de Las Palmas el cañonero "Bo-

nifaz"

A las 15'10 pasó por Cabo Juby el hidro portugués "Argus".

Este aparato había llegado a Casablanca a las cinco de la tarde del día 2,

procedente de Lisboa y sus tripulantes se

proponían entablar competencia con el

"Uruguay", dando la vuelta al mundo.

INTERESES LOCALES

La Casa de Correos y las Obras del Puerto

El emplazamiento del edificio de Correos. -- El día 10 comenzarán las nuevas obras del puerto. -- Los preparativos para el ataque de trasatlánticos

Durante estos días últimos se habló extensamente y en todos los sentidos del emplazamiento de la proyectada Casa de Correos, emplazamiento que aun se desconoce de un modo oficial.

Quienes presumen de estar bien enterados afirman que el nuevo edificio se levantará en el terreno que hoy ocupan los cobertizos números 3 y 4, o sean el que acaba de construirse, y el paralelo, en donde están instalados los carabineros marítimos, y se despachan los paquetes postales procedentes del extranjero.

Se atribuye la designación de este terreno al ministro de Fomento, después de haber visto en los planos correspondientes las distintas soluciones que se habían ofrecido para el asunto.

Sabido es, porque de ello se habló cien veces, que en una entrevista celebrada hace tiempo por el arquitecto municipal señor Mariño, el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, señor Pan de Soraluce y el entonces gobernador civil señor Llosas, se estimó como la mejor solución construir el edificio en el terreno de la antigua batería de salvavidas, cerrándolo previamente con valla.

En los primeros tiempos, como la draga habrá de elevar más fango que el que se puede verter en San Diego, precisamente en el fondo de la bahía, se ha de arrajar una parte en el mar, cerca de la Torre; pero en cuanto haya suficiente escollera y se coloque la primera hilada de bloques, todo el fango se destinará a rellenar en ambos sitios.

Para esta operación de llenado no se instalará un elevador como el empleado en las obras de las muelas de Linares Rivas sino que se utilizará una especie de draga de succión que colocada en la Palloza expulsará el fango, por medio de una tubería subterránea de gran diámetro. Por este procedimiento, con solo aumentar o disminuir tubos, se vierte el producto del dragado donde se dese.

Y del ataque de los buques de la Compañía Transatlántica al muelle de la Palloza, se puede decir algo?

— Que por la Junta de obras no ha de haber más que facilidades para los viajeros que efectúan las intemperies, como sucede en Santander.

— Nada puedo decir a ustedes—arguyó—por que nadie se ofrecio y si bien es cierto que el ministro tuvo la atención de comunicarme su pensamiento, no me creo autorizado por ahora para hablar de ello.

No nos satisface la respuesta y aún preguntamos al señor Pan de Soraluce que se haría de los cobertizos números 3 y 4, en el caso de resultar cierta nuestra noticia del emplazamiento.

— Desde luego derribarlos, tan pronto como el ministerio de Fomento dicte la real orden mandando entregar el terreno.

Recientemente regresado de Madrid, el ingeniero jefe de las Obras del Puerto, que había sido llamado por el conde de Guadalhorce para estudiar el asunto, creímos que nadie mejor que aquél podría facilitarnos las noticias que el público espera con interés acerca del destino asiento de la Casa de Correos; pero el señor Pan de Soraluce a quien abordamos en aquella zona, para que la aduana no temiera que efectuar el reconocimiento de equipajes la intemperie, como sucede en Santander.

— De momento, nada más se puede hacer alif, pero con esto basta para que los pasajeros puedan saltar a tierra cómodamente mediante la plancha que también se está confeccionando.

Más adelante dragaremos en el muelle de Santa Lucía y entonces la línea de tráfico será mucho mayor y más fácil para buques de gran porte, que podrán así esperar a que se construya el muelle de transatlánticos.

De todos modos, si la Compañía Transatlántica quiere poner el tren de lujo al costado del buque, puede hacerlo desde ahora mismo, pues la vía está tendida y el material puede bajar al muelle sin ninguna dificultad, como baja el de carga.

Repite lo que les dije a ustedes. A la Junta de Obras del Puerto no se podrá achacar la menor dificultad para establecer cualquier servicio. Cuanto sea factible ha de hacerse, en bien del puerto y de la Coruña.

con un recorrido total de 42.000 kilómetros.

Antes de partir expresaron su confianza en el éxito del viaje y declararon que, en vista de que ningún aviador había logrado hacer la travesía del Atlántico sin escala de las costas de África a Suramérica, ellos la intentarían de Bolama a Natal, cosa que no pudo lograr el italiano Di Pineto, en su reciente viaje.

EL "ARGUS" AMARA EN RÍO DE ORO.

A las cinco y media de la tarde dicen de Tenerife, que se recibió un aviso de Río de Oro, comunicando que a las 14'35 amarró el hidro portugués "Argus", en su viaje de vuelta al mundo.

A las 12'30 había pasado por Cabo Juby.

EAS PESQUISAS NO DAN RESULTADO.

A las seis y media dió la Telegrafía sin Hilos un despacho de Rabat, que dice:

— A las 17 el transporte "Fart-Fait" se encontró a quince millas de Fuenteventura y otro vapor francés estaba a treinta millas al Norte de Lanzarote, sin encontrar vestigio alguno del "Uruguay".

De Río de Oro telegrafían a Tenerife que no tienen noticia alguna.

Otro despacho del gobernador de Tenerife al ministro de Estado, dice:

— No hay noticia del hidro "Uruguay".

Telegrafio a las demás islas para que me digan lo que serán y lo comunicaré seguidamente.

En la Legación del Uruguay tampoco habla de ello.

A las cinco y media de la noche recibieron dos radios de Tenerife, diciendo que las pesquisas de un barco español y dos franceses no dieron resultado.

ESCUADRILLAS EN BUSCA DEL "URUGUAY".

En la Comandancia de Melilla recibieron órdenes del presidente del Consejo para que salgan a buscar del "Uruguay" dos hidroaviones de la base de Mar Chica.

Así que se presentan a la bahía de Mar Chica, y la escuadra saldrá al amanecer.

Así que se presentan a la bahía de Mar Chica, y la escuadra saldrá al amanecer.

Así que se presentan a la bahía de Mar Chica, y la escuadra saldrá al amanecer.

Así que se presentan a la bahía de Mar Chica, y la escuadra saldrá al amanecer.

Así que se presentan a la bahía de Mar Chica, y

escapar rápidamente, en paños menores, a casa de una tía suya.

LAS HERIDAS DE LAS VICTIMAS

Maria Aspera apareció muerta en su propia cama. Tiene una extensa herida transversal en el cuello que raya la que le privó de la vida, y otra de unos cuatro centímetros de extensión en la mano izquierda. En las paredes de la habitación se ven señales ensangrentadas de manos y en el piso una regular cantidad de sangre.

Su madre, Carmen Piñón, estaba tendida, con la ropa de dormir, en una habitación contigua, en posición de estúpido.

Presentaba una extensa herida transversal en el cuello que le llega a las vértebras cervicales.

El arma con que se cometió el doble parricidio no fue hallada, pero se cree que ha sido una navaja corriente y muy afilada.

SUICIDIO DEL CRIMINAL

Espareido el rumor de la tragedia se reunieron gente en el lugar del suceso y unos vecinos de aquellos contornos se pusieron en seguimiento del criminal, cuyas huellas se veían claras en el terreno.

A eso de las nueve de la mañana lograron darle alcance a orillas del río Ferriego. Manuel Aspera, desde lejos, les hizo señas de que no se acercasen y gritando: "Adiós Porta Moscoso"—pombre con que al parecer se conocía la casa que habitaba—se arrojó de cabeza al río.

Vieron los vecinos como Manuel juchaba un rato y se hundió luego en las aguas sin volver a aparecer.

El cadáver del criminal, pese a las pesquisas realizadas, aún no ha sido descubierto.

LOS MOVILES Y OTROS DETALLES

En sus declaraciones, Aurora Aspera dice que no había notado nada anormal en su padre últimamente, que éste trabajaba como de ordinario y que no habría tenido ningún disgusto con la familia.

Son contradictorios los rumores que corren entre el vecindario acerca de los móviles que impulsaron a Manuel Aspera a realizar su salvaje hecho, pues si bien se habla de que interviene padecía trastornos mentales, también hay quien atribuye el hecho a los celos.

Además de la hija Aurora, superviviente de la tragedia, quedan otros dos hijos llamados Manuel y Armando, ausentes desde hace tiempo en Buenos Aires.

la pierna derecha con desgarramiento de los tejidos blandos.

Hubo que darle catóteros puntos de sutura.

CARICIAS DE PERRO

Al dirigirse al establecimiento de compra-venta que en la carretera de comarca de Gijón de Limia tiene don Alfonso Alonso Tejedor, el vecino de aquella villa don José Fernández, fue mordido por un perro de la propiedad de aquél, que le produjo una grava herida en el bajo vientre.

El monumento a Cervantes

Se siguen recibiendo donativos de las escuelas de Cesuras, Dumbriá, Culleredo, Oza de los Ríos, Fene, Brío, Villamayor, Sobrado, Serantes, Neda, Vimianzo, Rianxo, Cabana, Mugardos, Son, Maipu, Ordenes y Enfesta.

M. CORREDOIRA

MÉDICO

de los Hospitales de Madrid y del servicio del Prof. Sergent de Paris. Especialista en enfermedades del Pecho. Rayos X.—Pneumotorax artifical. San Andrés, 20, 1º. Consulta de lunes a viernes.

VIAJEROS

Está en la Coruña el diputado a Cortes don Alfonso Senra.

Regresó ayer a Cedeira el médico don Andrés Villabril con sus hermanas.

Llegó de Madrid el marqués de Yilavverde.

CRONICA JUDICIAL

La mañana en la Audiencia

UN REGOCIJO CARO

La vecina de Calo, en el Ayuntamiento de Teo, Concepción Furelo Losada, ganó un juicio en el Juzgado municipal de aquel término y tuvo tal su regocijo al enterarse de ello que quiso celebrar el acontecimiento disparando unas bombas.

Al efecto, ordenó a su criada que comprase los explosivos, pero como ésta no los encontró tuvo la desdicha ocurrencia de coger un revólver de su marido y lanzar unos tiros al aire ante la puerta de su casa, a eso de las nueve de la noche del 28 de Agosto del año pasado.

Como la buena señora carecía de licencia para el uso de armas, la guardia civil la detuvo y la condujo a la cárcel de Padron, instruyéndole un sumario.

Ayer se sentó don Concepción en el banquillo de los acusados y el fiscal señor Pardo de Andrade le pidio un mes y un día de arresto y la consignó multa de 100 pesetas.

Más la valiera perder el juicio.

Lo defendió el señor Méndez Gil.

COMO SE COBRA UNA DEUDA

Pedro Vila Lorenzo había prestado días antes cinco pesetas a su vecino Manuel Castañeira Moreira y como éste se retrasase en saldar su crédito, una madrugada, la del 11 de Julio del año último, cuando Manuel se dirigió a su casa acompañado de Francisco Suárez Martínez, le salió al encuentro el aerodromo en el punto llamado Rego Furado, de la parroquia de Allones, término municipal de Puenteceso, y, hoz en mano, la exigió el pago de la deuda.

—O me das agora mesmo o peso que me debes o recháname o pescoso—amenazó.

Y Castañeira, que no llevaba un céntimo consigo, temeroso de que su acreedor cumpliese la amenaza, pidió el duro prestado a su acompañante y se lo entregó.

También a esto procesado, más la valiera perder el duro.

Lo defendió el señor Suárez Carrero.

Un abogado de pobres.

CLINICA DE LOS ESPECIALISTAS

B. J. y E. LÓPEZ LACARRERE

CONSULTAS DE LA

Y. M. LÓPEZ LACARRERE

De once a una

Plaza de Ourense, 2 A, piso 1º. Tel. 1.000

Información de América

Argentina

EL SERVICIO AEROPOSTAL CON FRANCIA

El director general de Correos y Telégrafos de la Argentina y el representante de la Compañía de Transportes Aéreos Latécoere, firmaron el 23 de Enero pasado un contrato, al referéndum del Poder Ejecutivo, para implantar un servicio aéreo postal entre la Argentina y Francia, que comenzaría a regir el primero de Septiembre del año en curso, y por el cual la citada compañía se comprometía a transportar la totalidad de la correspondencia que le entregue la Dirección General, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario fijo para el transporte de la correspondencia entre Buenos Aires y Europa, de acuerdo con las disposiciones y convenciones que rijan, siendo responsable de los despachos que conduzca y deviendo abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de extravío, inutilización, demoras, etc. La Compañía deberá efectuar, por lo menos, un viaje semanal de ida y otro de vuelta, entre la Argentina y Europa, el cual no durará, al principio, más de siete días y medio, que deberán reducirse a cuatro días dentro de los tres primeros años de funcionamiento de la línea. A los seis meses de funcionar esta, la Compañía establecerá un horario f

SALON PARIS CINEMATOGRÁFO DE MODA

II COLOSAL ACONTECIMIENTO ARTÍSTICO!
HOY: PROYECCIÓN COMPLETA de la grandiosa producción de la Goldwyn, en DIEZ GRANDES PARTES,

BAJO LA PÚRPURA CARDENALICIA

Inmortal historia de amor, colosalmente filmada en todo su esplendor, en la corte de la FRANCIA de RICHELIEU.

Es una página de romanticismo histórico, que pone de manifiesto el esplendor de una época, la magnificencia de un trono, el heroísmo de una raza y el sacrificio de la lealtad.

Drama de amor y de intrigas, en los célebres días de hazañas caballerescas.

El más bello drama creado para la pantalla, inspirado en la célebre obra teatral de STANLEY WEYNAU.

Película cuya costa ascendió a una suma fabulosa inconcebible.

INTERPRETES PRINCIPALES: Robert B. Mantell, John Charles Thomas, Alma Rubens, Mary Mac Laren, A. Mac Laren, Otto Kruger y William P. Powell.—DIRECTOR: Alan Crosland.

TRIBUNALES

Sentenciamientos para hoy.—Tribunal de lo Contencioso: Don Joaquín García Tardío, contra un acuerdo del Ayuntamiento de Serantes sobre la división del término municipal a los efectos de la asistencia facultativa gratuita y que cada médico titular residía dentro de su término. Letrados Juega y Dafonte.

De Instrucción pública

La Sección Administrativa despachó los asuntos siguientes:

Se envían a la Dirección general pretensiones de treinta días de licencia, de don Daniel Cendón Castro, maestro propietario de la escuela de Mandía, en Serantes, y don José Alvarez Rico, de Coleso, en Boquejón.

Sancionados por la inspección de la segunda zona, se envían a los maestros de las escuelas de Ervívou, en Buján; Palmeira (número 4 niñas), y Oleiros (niños), ambas en Santa Eugenia de Riveira, los presupuestos de material para el corriente año. Igualmente se envían sancionados por la inspección de la tercera zona los de Larago (niños), en Cabafás; Eume, en Capela, Feda, en Santa María de Ortigueira; Ferreira (niñas), en San Saturnino, y Caranteira, en Serantes. Aprobada por la Inspección, se envía el correspondiente presupuesto a la maestra de Laraña, en Santiago de Compostela.

La Delegación de Hacienda abonó a la Habilitación del partido de Puentedeume nominillas especiales de asignaciones del ejercicio semestral de 192, a favor de doña Asunción Trillo, maestra de la escuela de Lagares, en Monfero, y don David Fernández, de Carantona, en Muño.

Se envía a la Inspección de primera zona hoja de servicios certificada de doña María de las Nieves Torrado Llorente, maestra propietaria de la Escuela de San Félix de Salas, en Viedra.

Se reitera a la Alcaldía de Abegondo el encargo de que emita dictamen en

la reclamación de indemnización de vivienda de doña Avelina Gacheiro, maestra que falleció de la escuela de Viones.

Se devuelven a don Manuel Gil, maestro propietario de la escuela de Barcodos, en Tordoya, papeleta de petición de destino por cuarto turno, para que le envíe directamente a la Dirección General.

Se resuelve conducta de la Presidencia de la Junta local de Ortigueira, concediendo que los maestros propietarios electos de las escuelas de Devesos y Mera, tienen derecho a la posesión con la fecha del día en que se presenten para ello.

Sección Religiosa

Santos de hoy: Eusebio, Teófilo y Nuestra Señora de África.

Idem de mañana: Víctor, Victorino, Olegario, Cirilo y Basilio.

Los cofrades del Amor Hermoso deben visitar mariana a la Virgen de los Dolores en la Orden Tercera.

SAN EUSEBIO, MARTIR

Ay en el Martirio Romano como en otros, se hace mención de los Santos Eusebio, Palatino, Pedro Bástico, Herero, Mario Palatino y otros ocho socios en el martirio, los cuales, según escriben varios, padecieron en el África, sin especificarnos el sitio de su combate ni los gérmenes de tormentos que sufrieron en defensa de la fe de Jesucristo. Pedro Gregorio Cardoso, en el Hagiólogo Luisiano; Martín Carrillo, en el Crónica de España; y Bernabé Moreno de Vargas, en la Historia de Mérida, sostienen que padecieron martirio en un pueblo llamado Medellín, poco distante de Mérida, donde sufrieron rigurosa prisión. No hay datos fijos que indiquen la clase de su martirio; pero, según las tradiciones y algunos manuscritos, fueron padeciendo su glorioso tránsito unos días después de otros, para que les sirviesen de mayor tormento, siendo unos quemados y otros degollados.

Conferencias Telefónicas

(SERVICIO DE NUESTRO CORRESPONDENTE EN MADRID)

Palatinas

Madrid 4.

EL DESPACHO ORDINARIO
Despacharon con el rey los ministros de Fomento y Trabajo.

AUDIENCIA MILITAR

El monarca recibió una numerosa audiencia militar, figurando entre los que la visitaron el vicealcalde Yolit y varios jefes y oficiales.

SANJURIO EN PALACIO

También le cumplió el alto ammirario general Sanjurjo, quien al salir de Palacio dijo a los periodistas que había visitado al soberano para ofrecerle sus respects.

Se le preguntó acerca de la fecha de su regreso a Marruecos y contestó:

—Lo ignoro todavía; lo mismo puede ser hoy, que mañana que pasado. Depende de que resuelva algunos asuntos particulares.

DESPUES DE UN VIAJE A CUBA.—UN SALUDO DEL PRESIDENTE MACHADO.—EL CENTRO ASTURIANO PIDE UN RETRATO DEL PRINCIPE DE ASTURIAS.—EL VIAJE DEL REY A AMERICA.

También cumplió al monarca el coronel médico D. Agustín Vanhaugen.

Al abandonar el regic alcázar manifestó este señor a los informadores de la prensa que había dado cuenta al rey de su viaje a Cuba y del salud afectuoso del presidente de aquella república para el soberano.

Expósito, además, el deseo expresado por el Centro Asturiano de La Habana de poseer un retrato del príncipe de Asturias, deseo al cual accedió gustoso el rey haciendo en el acto indicaciones al conde del Grove para complacer a aquella sociedad.

Añadió que en aquella república se estaban viviendo el anhelo de ver realizado el anhelado viaje del rey por América.

Por último, le dió también cuenta del Congreso internacional sanitario celebrado recientemente en Ginebra.

De Gracia y Justicia

COMBINACION DE JUECES

Ha sido nombrado juez de primera instancia de Benabarre, don Santiago Serratos.

Idem de Mora de Rubielos, don Baltasar Rul.

Idem de Osuna, D. Gonzalo Fernández Espinar.

Idem de Lalín, D. Rafael León Brezoza.

Idem de Pedraza, D. Bracamonte, D. José Muñoz.

Idem de Montalbán, D. Mariano Sánchez Climos.

Idem de Cangas de Tineo, D. Aurelio Burgos Cruzado.

Idem de Castellote, D. Manuel Mera Bolgado.

Idem de Balbastro, D. Rafael Gómez Contreras.

Idem de Tremp, D. Paulo Balsells.

Idem de La Cañiza, D. Arturo Serrano.

Idem de Caneiro, D. António Laguna.

Idem de Sos, D. Carlos Vázquez.

Idem de Murias de Paredes, D. José Espinosa.

Idem de Fonsagrada, D. José Antonio Cereijo.

Idem de Puerto de Cabras, D. Manuel Pajos Cío.

Idem de Urge, D. Félix Villanueva.

TRIBUNAL DE HONOR A UN JUEZ OPONENTE.

El ministro de Gracia y Justicia recibió anche una real orden del ministerio de Instrucción Pública, acompañando certificación en la cual se acreditó que el Tribunal de oposiciones a la cátedra de Derecho Civil de las Universidades de Oviedo y Salamanca el día anterior a su fallecimiento excluyó de los ejercicios al opositor D. Eugenio Tarragó por determinadas incorrecciones atribuidas a éste, y como el Sr. Tarragó es juez de primera instancia del Colmenar Viejo, el ministro de Gracia y Justicia

Justicia, ejercitando las facultades que confiere el Gobierno en el decreto orgánico del Consejo judicial, dirigió una real orden al presidente del Tribunal Supremo y a este organismo para que constituyese en Tribunal de honor, oída lo procedente sobre la conducta del citado Sr. Tarragó.

El nuevo rector de la Universidad Central

TOMA DE POSESION

A las seis y media de la tarde tomó posesión de su cargo el nuevo rector de la Universidad Central.

Al acto asistieron los catedráticos de todas las Facultades y gran número de estudiantes.

En la presidencia aparecía vacío el sillón rectorial.

A la izquierda sentóse el vicrector Sr. Tormo.

El Sr. Rodríguez Carracido ocupaba un sillón entre sus compañeros de claustro.

El Sr. Tormo dió posesión al nuevo rector, pronunciando un breve discurso.

El Sr. Bermúdez posó a ocupar su puesto y pide la colaboración de todos para realizar las tareas que le están encuadradas.

Tuvo frases de cariño y respeto para el Sr. Rodríguez Carracido.

Este agradeció los elogios y da la bienvenida a su sucesor.

Terminado el acto, un grupo de estudiantes acompañó al rector hasta su despacho, aplaudiéndole.

De Marruecos

PROYECTOS PARA CEUTA.—UNA CONFERENCIA.

Conferenciaron extensamente esta mañana el director general de Colonias y Marruecos, general Jordana, y el presidente de la Junta municipal de Ceuta, coronel de ingenieros señor Gareca Benítez.

Durante la entrevista se examinaron proyectos de gran interés en relación con el futuro desarrollo de aquella ciudad.

RINA SANGRIENTA

Melilla.—Un soldado de artillería, conocido por "Trompeta", riñó con Francisco González, recientemente licenciado del Tercio, al cual causó con una navaja siete heridas graves en el cuello.

OBSEQUIO A LOS TRIPULANTES DE LA ATLANTIDA

Melilla.—La Junta de arbitrios observó con un lunch a los tripulantes de la "Atlántida".

El señor Llorente, en nombre de sus compañeros, agradeció el homenaje.

El general González Carrasco bebió una copa de champagne con los soldados mecánicos, regalando a cada uno mil pesetas

Información política

EL CAPITAN GENERAL DE CATALUÑA EN MADRID

Esta mañana llegó a Madrid el capitán general de Cataluña, teniente general Barraquer.

Le recibieron en la estación sus amigos particulares.

A media mañana estuvo en el ministerio de Guerra saludando al ministro.

VISITAS A DON GALO PONTE

Esta mañana visitaron al ministro de Gracia y Justicia el gobernador, el alcalde y un teniente alcalde de Jaén, para hablar de la construcción de la prisión provincial de aquella ciudad, y el gobernador civil de Soria.

LA TARDE DEL PRESIDENTE

El jefe del Gobierno despachó en el ministerio de la Guerra con el ministro de Gobernación, el secretario de Estado y el oficial mayor de la Presidencia.

Después recibió al general Sanjurjo, al almirante Carranza y al presidente de la Diputación de Lérida.

VISITA A CALVO SOTEO

El presidente de la Cámara de la Propiedad de La Coruña visitó al ministro de Hacienda.

PRIMO DE RIVERA TRABAJA

El presidente pasó toda la tarde trabajando en su despacho del ministerio de la Guerra.

Allí lo visitó el ministro argentino señor Levíng.

CONSEJO DE MINISTROS

Parce que mañana habrá Consejo de ministros.

NUEVOS COMITES PARITARIOS

Reunión de la comisión intertemporal de Corporaciones, aprobando numerosas peticiones para la constitución de comités paritarios.

ASAMBLEA DE ESTUDIANTES

En la Casa de los Estudiantes celebróse la tercera sesión de la asamblea de estudiantes católicos.

HOMENAJE A MARTINEZ ANIDO

En el ministerio de la Gobernación viose este mañana el acto de entregar al señor Martínez Anido las insignias de la cruz de Carlos III, que le regala la ciudad de Barcelona.

Las insignias van encerradas en una artística arqueta de plata.

PRIMO DE RIVERA DEJARA DE CONCURRIR A LAS COMIDAS Y FIESTAS

En el Gabinete de censura dieron una nota diciendo que por prescripción facultativa y por exigencias de la labor pendiente, el general Primo de Rivera resolvió no aceptar invitaciones para comidas

ni otras fiestas que no sean de carácter protocolario e inexcusable.

También reduce a una semanal las audiencias.

Para justificar ante el público esta medida enumera los más importantes asuntos que penden de su personal estudio y del Consejo de ministros para llevárselos a la "Gaceta".

Firma del Rey

El monarca firmó las siguientes disposiciones:

DE TRABAJO

Real decreto admitiendo la dimisión al delegado regional, presidente de la Junta regional de enseñanza industrial de Sevilla, don Nicolás Luza de Tena.

Otro nombramiento para sustituirle, a don Antonio Ollerols, teniente coronel de Artillería.

En la presidencia aparecía vacío el sillón rectorial.

A la izquierda sentóse el vicrector Sr. Tormo.

El Sr. Rodríguez Carracido ocupaba un sillón entre sus compañeros de claustro.

En la presidencia aparecía vacío el sillón rectorial.

A la izquierda sentóse el vicrector Sr. Tormo.

El Sr. Rodríguez Carracido ocupaba un sillón entre sus compañeros de claustro.

En la presidencia apare

MALA REAL INGLESA

Viajes rápidos de la Coruña a Buenos Aires en 17 días con escalas en Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires

Precio en 3.^a clase. En camarotes cerrados.

ALCANTARA	6 Marzo	Ptas. 609,90	644,90
ALMANZORA	20 Marzo	> 609,90	644,90

Los vapores de la Serie D no hacen escala en Montevideo

La tercera clase está dotada de espléndidos salones, comedor, fumador, magníficos camarotes cerrados de dos, cuatro y seis camas. Comida a la española, servida por camareros españoles.

Agente: RUBINE E HIJOS.—La Coruña—Telegrafos y Teléfonos: RUBINE

Tome buen café.

"La Flor de España" (antes "Libes")

(MARCA REGISTRADA)

elabora todos sus cafés diariamente de las mejores clases que existen

Cuenta además con una máquina de tostar por calefacción de cok, que es la más perfecta que se conoce hasta la fecha.

¡Pruébalo y se convencerá! — San Andrés, 28

Lloyd Norte Alemán

D. BREMEN

LÍNEA DE AMÉRICA DEL SUR
Servicio de vapores corriendo desde el Puerto de la Coruña a Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.

PROXIMAS SALIDAS

SIERRA MORENA 22 Marzo
Precio en 3.^a clase. Ptas. 634,90
En camarotes cerrados. 669,90

KOELN 13 Abril
Precio en 3.^a clase. Ptas. 569,90
En camarotes cerrados. 604,90

En los vapores tipos SIERRA se admiten pasajeros de primera de lujo, primera y tercera clase.

El precio de la Intermedia es de Líbras 29 a 39, según camarote. Esta clase es en el centro del vapor y es la primera a bordo, contando además con lujosas instalaciones como un comedor, salón de banda de música.

Estos vapores tienen una tercera clase excelente con espléndidos comedores con sillas giratorias, fumadores y salones de señoras, además llevan un comedor y sala para jugar los niños. Camarotes cerrados, baños, etc., etc. La orquesta y banda de música también va al servicio de la tercera clase.

PRECIO DE PLAZAS.—Para poder reservar sitio se ruega a los pasajeros de tercera clase que envíen directamente a la Agencia un depósito de 150 pesetas cada carta pasajero. Este depósito debe enviar con la suficiente anticipación de cada salida.

para informes dirigirse a su agente en la Coruña:

FELIPE RODRIGUEZ RAY

Plaza de la Coruña número 1-bajo —

Dicción telegáfica: Nordlloyd

ALCANTARA	6 Marzo	Ptas. 609,90	644,90
ALMANZORA	20 Marzo	> 609,90	644,90

Los vapores de la Serie D no hacen escala en Montevideo

La tercera clase está dotada de espléndidos salones, comedor, fumador, magníficos camarotes cerrados de dos, cuatro y seis camas. Comida a la española, servida por camareros españoles.

Agente: RUBINE E HIJOS.—La Coruña—Telegrafos y Teléfonos: RUBINE

Lloyd Real Holandés

(KONINKLIJKE HOLLANDSCHE LLOYD)
AMSTERDAM

Servicio rápido postal a la América del Sur por los vapores a dos hélices "GELRIA", "FLANDRIA", "ORANIA" y "ZEELANDIA".

Próximas salidas del "GELRIA" Coruña para Las Almas, Pernambuco, Bahía, Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires:

ORANIA 12 Marzo

FLANDRIA 16 Abril

ORANIA 14 Mayo

FLANDRIA 18 Junio

Precio en tercera clase. Ptas. 609,90

En camarotes cerrados. 644,90

En estos precios y n incluidos los impuestos.

Admiten carga y pasajeros de primera y segunda intermedia y tercera clase.

El vapor "ZEELANDIA" solamente admite carga y pasajeros de primera interna y tercera clase.

Estos vapores tienen a disposición de los pasajeros que viajan en tercera clase corriente, amios, comedores fijos, magníficos fumadores, cubiertas resguardadas, en donde se dan sesiones de cinematografía durante el viaje, para recreo de los señores pasajeros, cuartos de baño, duchas, etc., llevando a bordo a todo el servicio de los mismos médico, prakticante, enfermeros, enfermeras, camareros y cocineros españoles.

Magníficas instalaciones en camarotes de dos, cuatro y seis camas.

Las comidas, a la española, son servidas en los amplios comedores de tercera clase corriente.

Niños menores de dos años gratis; de 2 a 10 años, medio pasaje; mayores de 10 años, pasaje entero.

Se ruega a los señores pasajeros pidan las plazas con la mayor anticipación posible, enviando al mismo tiempo un depósito de 100 pesetas, por cada una que soliciten para reservar cabida.

Informará sobre precios de Cámaras y plazas disponibles el representante general de la Compañía:

DON RAIMUNDO MOLINA Y COUCEIRO — CONSIGNATARIO —

La Coruña, Marina, núm. 23

EL ORZAN se vende en el establecimiento de D. Antonio González Balbás - Plaza de San Roque, 8.

SADA

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

MONTE OLIVIA — 6 Marzo

Tercera corriente. Ptas. 659,90

Tercera en camarote. 694,90

BAYER — 14 Marzo

Tercera corriente. Ptas. 609,90

Tercera en camarote. 644,90

MONTE SARMIENTO — 4 Abril

Tercera corriente. Ptas. 659,90

Tercera en camarote. 694,90

WURTTEMBERG — 11 Abril

Tercera corriente. Ptas. 609,90

Tercera en camarote. 644,90

En todos los vapores de esta Compañía están a disposición de los pasajeros, que vienen en la tercera clase corriente, amplios y ventilados dormitorios, cuartos de baño, duchas, etc. La comida completamente española, es servida en amplios y confortables comedores con sillas giratorias.

Tercera clase de preferencia:

En el vapor "CAP POLONIO", pesetas 25 de aviso sobre el precio de tercera clase corriente.

PRECIOS DE CAMARA

Primera clase en el vapor "Cap Polonio":

Para Río Janeiro, libras 67.—Para Montevideo, libras 43.—Para Buenos Aires, libras 76.

En los vapores "Cap Norte" y "Antonio Delfino":

Para Río Janeiro, libras 63.—Para Montevideo, libras 70.—Para Buenos Aires, libras 72.

Segunda clase, solamente en el "Cap Polonio":—Para Río Janeiro, libras 38,16.—Para Montevideo, libras 39,10.—Para Buenos Aires, libras 40,10.

Los pasajeros que deseen se les reserva cabida necesitan enviar como garantía 100 pesetas.

Agente general en la Coruña

ENRIQUE FRAGA.—Compostela, núm. 2

EL ORZAN se vende en el establecimiento de D. Antonio González Balbás - Plaza de San Roque, 8.

SADA

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

CRISTOBAL COLÓN. 8 Mayo

Alfonso XI II. 30 Mayo

Alfonso XIII. 21 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 5 Marzo

CRISTOBAL COLÓN. 25 Marzo

ALFONSO XIII. 16 Abril

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Mayo

CRISTOBAL COLÓN. 21 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 16 Junio

Próximas salidas para Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, de los vapores

ALFONSO XIII. 1