

Correos.—ENTRADAS.

De Palma los martes por la mañana el vapor «Menorca.»
De Barcelona y Alcudia los jueves por la tarde el vapor «Puerto-Mahon.»
De Ciudadela diariamente a las 11 de la mañana el coche-correo.

Correos.—SALIDAS.

Para Palma los miércoles a las 5 de la tarde el vapor «Menorca.»
Para Barcelona con escala en Alcudia todos los domingos a las 7 de la mañana el vapor «Puerto-Mahon.»
Para Ciudadela diariamente a las 2 de la tarde el coche-correo.

EL BIEN PUBLICO.

Redacción y Administración, Calle del Bastion núm. 39.

Precio de suscripción, 6 reales vn. al mes en toda la Isla.

CONSTRUCTORES NAVALES.

La carrera de constructor naval en España no existe, pero hay que advertir que tal como está hoy nuestra marina tampoco la necesitamos, pues no construyéndose ningun buque, los constructores están de más.

Buenos constructores hemos tenido, en particular en la costa de Cataluña, Mahon y Bilbao, constructores prácticos, pero cuyos cascos han sido admirados entre los inteligentes del extranjero, y no por la exageracion y novedad de sus perfiles, como ha sucedido muy especialmente en Inglaterra y Estados-Unidos, si por sus buenas condiciones de resistencia y marineras en buen gobierno y andar.

La construccion catalana se dice ó se ha querido decir que es muy cara; suponiendo que sea verdad preguntamos nosotros: si hay buque de ningun astillero extranjero que pueda compararse á uno de los buques que han salido de Lloret, Blanes ó Arenys, en cuanto á bondad de maderas y solidez de fábrica. Y para demostrar que los buques no salen más caros á los armadores, comparados con los que vienen del extranjero, tomamos las siguientes palabras de nuestro amigo el Sr. Lopez-Vello, al cual creemos autorizado en este asunto, como representante del «Veritas»:

«El carpintero, el calafate, el herrero; en una palabra, el obrero naval español nada tiene que envidiar al extranjero, á quien supera siempre en la viveza de imaginación que debe al espléndido sol de España.

Los buques construidos en España, bajo la inspeccion necesaria á los últimos adelantos, rivalizan en mano de obra con los de las naciones más adelantadas y son muy superiores sin duda alguna á los que se suelen mandar construir en el extranjero por un precio que ilusoriamente creen barato y suele resultar desastrosamente caro.

Es cierto que un buen buque construido en España no debe ahora costar menos de cien duros por tonelada Moorson; al paso que en Italia, por ejemplo, se puede obtener por ochenta otro de igual porte; supongamos que este buque sea de 500 toneladas Moorson equivalentes á 1,415 metros cúbicos. En España, bajo este supuesto, costaría 50.000 duros y en Italia 40.000; pero el buque italiano pagaría por abanderamiento más de nueve mil duros, y al buque construido en España abonaría el Gobierno una prima igual, lo que daría por coste efectivo del italiano más de 49.000 y por el español menos de 41.000; es decir, que se truecan los precios.

Y ante esta evidencia ¿quien se atreve á explicar esa afición irracional que algunos tienen por adquirir buques nuevos en el extranjero?

¿Cómo expresar la pretension absurda de solicitar del gobierno la reduccion del derecho de abanderamiento de los buques de madera cuando, precisamente, si en otros puntos merece quizás severa censura, en este hay que tributarle lisonjeros plácemes?

¿Cómo pretender cortar de un solo golpe la única esperanza que resta á esa pléyade de excelentes obreros navales, modelos de honradez y de laboriosidad, legítimo orgullo de la patria Española?» (1)

(1) Segun informes que hemos tomado á constructores prácticos

Las maderas de construccion nos resultan caras, por falta de vías de comunicacion, habiendo riqueza de ellas en muchas comarcas de la Península, por no citar las de Cuba y Filipinas. (1)

Todo lo dicho se refiere á la construccion de madera; pero como la marina del porvenir será la del hierro, á ella hay que dirigir toda nuestra atención.

Tenemos en España casas constructoras de máquinas y toda obra de hierro, montadas con todos los adelantos modernos y que han dado pruebas de hacer todo cuanto puede decirse en su ramo. Solo en Barcelona hay la «Maquinista terrestre y marítima» «El Vulcano» y la casa «Alexander Hermanos», cuyos talleres son capaces de construir cascos metálicos de las mayores dimensiones, tanto por los recursos de material como por la direccion facultativa á cargo de acreditados ingenieros industriales.

No obstante, á pesar de todas las buenas construcciones salidas de nuestros astilleros, y atendiendo la mayor complicacion, y por lo tanto suma de conocimientos científicos que exige la construccion metálica y su relacion con las máquinas motoras, que es lo más regular salgan de los mismos talleres, es nuestra opinion que el Gobierno establezca la carrera de constructor naval. Pero como esta carrera tiene que ser muy científica y por lo tanto esto implica mucho tiempo y dinero, no respondiendo las construcciones que de mucho tiempo se hagan en nuestra patria á tanto sacrificio, y existiendo en la Armada esta carrera con el título de ingeniero naval, creemos es preferible que perteneciera á dicho cuerpo la direccion facultativa de todas las construcciones, así como en tierra pertenece la misma direccion facultativa de todo edificio á los arquitectos, por más que sean contratistas y albañiles los que llevan la construccion práctica. A este fin el Gobierno debería exigir que todo plano con los cálculos correspondientes de construccion naval se hiciera por la direccion del cuerpo de ingenieros en el respectivo departamento; que uno de los ingenieros visitase la obra ó casco antes de la colocacion de los forros; que la varada se efectuara bajo su direccion después de reconocido completamente antes de ella, y luego hacer un nuevo y último reconocimiento á flote. Por redundar todo este servicio en bien de la Nacion, pues de él dependerian las buenas construcciones, que serian gloria de nuestra industria y su crédito en los puertos extranjeros, el Gobierno debería procurar que al comercio solo costara lo menos posible esta direccion facultativa, esto es, solo los gastos espesos del ingeniero encargado, para ir desde la capital del departamento al taller ó astillero de construccion.

El dia, por ahora muy lejano desgraciadamente, que tuviéramos mucho movimiento en construccion de buques, se podría crear la carrera de constructores navales, carrera á la cual podrían optar con mucha preferencia los ingenieros industriales en la seccion mecánica. A este fin en las escuelas náu-

de Cataluña, el precio á que resulta un buque de primera clase no pasa de 75 duros la tonelada, y por informes que nos han dado del astillero de Sestri (Génova), el precio es allí el mismo.

(1) La madera de roble que se ha empleado en la construccion de la corbeta «Nueva Lautaro», concluida hace un año en Blanes, resultó colocada en el astillero á 2'37 pesetas el quintal catalan, advirtiéndose que procedía de Olot, cerca del Pirineo catalan.

cas oficiales, y mejor aun en el colegio de ingenieros navales del Ferrol, podrían crearse las cátedras facultativas necesarias, pues de todas maneras los constructores navales tendrían, en nuestra opinion, que depender de la direccion general de ingenieros navales.

Lo que sí, en resúmen, ha de procurar el Gobierno, es que no se pierda la construccion española, comprando el comercio buques extranjeros. Contrista completamente nuestro espíritu el recorrer las ándanas del puerto de Barcelona, y ver que nuestro pabellon ondea casi en totalidad en buques que antes llevaron otra enseña, bajo la cual lucieron su juventud, viniendo á ser españoles cuando viejos.

La parte referente á la instruccion de la marina está, en nuestro concepto, completamente enlazada con las matrículas ú organización expresa de la gente de mar.

El español tiene todas las buenas condiciones para ser un buen marino, presentando, segun las comarcas del litoral, los diferentes caracteres en su parte buena de los extranjeros. Fama grande ha tenido nuestra gente de mar, dígalo la Historia en sus páginas de descubrimientos y atrevidas expediciones.

Sóbrio, sufrido, vividor en todo clima y con toda clase de alimentos, cualidades estas últimas que no tienen las marinas extranjeras: acompaña además al español un génio alegre y resignado que le hace salir airoso en toda empresa.

Pero nuestros marineros quieren ser marineros en toda la estension de la palabra, considerando á los «terrestres» como gente distinta, tienen el orgullo propio de su clase, que les daba las antiguas franquicias de las Ordenanzas de matrículas; y desde el momento que se igualen en un todo con el primer advenedizo terrestre, pierden este amor á su profesion, ya no tienen el estímulo que les daba un tipo propio de tecnicismo y honradez, ensalzado en la novela y el teatro, y emigran ó buscan dedicarse á faenas terrestres que por igual lucro no les presentan las inexplicables penalidades de la mar.

Al dar el presente informe, solo nos ha animado el amor que profesamos á nuestra carrera, amor de instinto adquirido desde nuestra infancia en el estudio de la Historia y aumentado con la navegacion, en la cual aprendimos prácticamente lo que es nuestra marina y descubrimos con entusiasmo lo que puede ser. Este porvenir risueño es el que buscamos; para alcanzarlo, dedicamos todos nuestros esfuerzos, siendo nuestra plegaria diaria, rogar al Eterno que nos permita ver el Renacimiento de nuestra marina, hasta volver á pasear su hermoso pabellon por todos los mares.

Quizás vayamos equivocados en nuestras ideas, que hemos confiado á la pluma, con toda sinceridad, sí; nuestro anhelo ha sido el contribuir con lo poco que valemos, á levantar el hoy tan derruido edificio de la marina española.

Barcelona 15 Febrero 1879.—José Ricart Giralt, *Piloto de todos los mares, graduado de Alférez de navío de la Real Armada, Caballero del Mérito naval con distintivo blanco, premiado en las Exposiciones universales de Viena, y marítima de Barcelona, Presidente del Centro naval español, Director de la «Revista Marítima», etc., etc.*

(«Revista Marítima.»)

Seccion de noticias.

BUQUES Á VAPOR SIN HÉLICE NI RUEDAS.—Uno de estos días se hará en Marsella la prueba de un buque á vapor sin ruedas ni hélice y que marcha por medio de un propulsor inventado por un ingeniero americano. El mismo inventor dirigirá los experimentos en el buque que ha hecho construir en los Estados-Unidos llamado «City-of-Baltimore.» Este buque es de las dimensiones de un remolcador, maniobrando por medio de una máquina de vapor de 16 caballos con caldera tubular horizontal. La bomba, de mucha potencia, aspira considerables cantidades de agua, que despiden por medio de tubos dirigidos á proa y popa, los cuales pueden cerrarse á voluntad por medio de las válvulas correspondientes. El agua la toma la bomba del costado, y puede en caso de mover el buque una vía de agua, tomarla de la bodega, no perjudicando en nada el buen camino del buque.

Cuando se quiere marchar para adelante, se cierran los dos tubos de proa, se abren los de popa, y los dos chorros de agua hacen de propulsor. Para ir para atrás, la operacion es inversa: ciérranse los tubos de popa y ábrense los de proa. Con este sistema ninguna vibracion se produce, teniendo además la ventaja de que la misma bomba de propulsion puede servir de bomba de incendios con la adiccion de las correspondientes mangueras.

Otra buena condicion de este sistema, y es: que si hay algun buque que hace agua, se coloca este á su costado y por medio de mangueras le toma el agua de su bodega, remolcándolo al mismo tiempo.

En su travesía de ensayo desde América, este nuevo buque ha dado un camino medio de 10 millas por hora bajo una presion de 30 atmósferas. Si las pruebas definitivas dan el mismo buen resultado, será un gran descubrimiento, en particular para la navegacion fluvial.

ADUANAS DE BUENOS-AIRES.—Estado de sus entradas durante los últimos ocho años:

1871.	9.372,181	pesos.
1872.	14.144,049	»
1873.	16.492,836	»
1874.	12.169,409	»
1875.	12.560,122	»
1876.	10.065,700	»
1877.	10.733,460	»
1878.	11.824,146	»

DATO CURIOSO.—Hé aquí la lista de los vapores que el 20 de los corrientes llevaba ya fletados el Gobierno inglés para conducir tropas á la Colonia del Cabo de Buena Esperanza:

Nombre de los buques.	Largo.		Toneladas netas.	Toneladas brutas.
	Pies.	Pulg.		
Egipt.	440	3	2,959	4,670
England.	437	9	3,112	4,898
Spain.	425	4	2,876	4,512
France.	385	6	2,429	3,572
Rusia.	358	0	1,710	2,960
China.	326	2	1,614	2,538
Olympus.	340	0	1,585	2,415
Palmyra.	290	8	1,382	2,144
Manora.	380	3	2,120	3,242
Clyde.	325	7	1,456	2,283
City of Venice.	379	5	2,092	3,207
City of Paris.	327	7	1,975	3,031
Queen Margaret.	371	7	2,044	3,138
Dublin Castle.	344	9	1,856	2,911
Pretoria.	350	0	2,040	3,199

(«Revista Marítima.»)

PRECAUCIONES CONTRA LA TRIQUINA.

En Barcelona ha causado gran alarma, como saben nuestros lectores, la aparicion de la triquina en un par de cerdos sacrificados en aquel matadero, y tanto la prensa, como los centros científicos, se han ocupado con vivo interés de la triquinosis, sus efectos y preservativos.

Aunque nos ocupamos estensamente de todo ello cuando cundió la alarma en Valencia, por las desgracias del Villar del Arzobispo, creemos conveniente reproducir los consejos dados á los consumidores de carne de cerdo por el Dr. D. Ramon Codina Langlin, en una Memoria que leyó ante la academia de ciencias médicas de Cataluña.

Decia el doctor Codina Langlin: la coccion es una de las medidas indispensables para destruir las triquinas, caso que las tuviera la carne que se destina al consumo, y siempre que se aplique una temperatura de 75° C.° sobre toda masa y profundidad de la carne, se podrá comer impunemente. Con mayor motivo una ebullicion prolongada dará los mismos resultados.

Entre la carne cruda del cerdo se halla el hígado, los riñones, la manteca, el tocino gordo (cansalada), en que no se han encontrado jamás triquinas.

Las carnes magras sin ningun adobo, como el solomo, solomillo y las chuletas, y la cabeza, orejas y lengua, debe sujetarselas á una coccion bien completa; si son asadas bastará que la accion del fuego sea de tres cuartos de hora, si hervidas una hora.

Las manos ó piés de puerco, á causa de las partes tendinosas y membranosas de que están formados en su mayor parte, y debiendo sufrir una fuerte temperatura, cualquiera que sea la forma rutinaria que se adopte, tambien pueden comerse sin peligro.

La sangre, que junto con el hígado y un poco de cebolla forma un esquisito plato de nuestras cocinas, deberá cortarse muy menuda y hacer que penetre bien el calor antes de mezclarse el hígado, que ya se ha dicho que no acostumbra á contener triquinas.

En cuanto á los embuchados, pueden comerse sin ningun cuidado las morcillas hervidas, ya sean hechas de sangre sola y alguna sustancia escitante (morcillas negras), ó las de carne magra y grasa (morcillas blancas); puesto que ya los tocineros para conservarlas las sujetan á la accion del agua hirviendo. Pero las morcillas crudas (morcillas rojas) y las salchichas que no han recibido la accion del calor, deben comerse despues de haberlas hervido media hora, ó asado durante ocho minutos por lo menos. Iguales precauciones deben tomarse con las sobreasadas y los chorizos que solo han recibido una ligera ahumacion.

Los salchichones formados de carne magra y grasa, que se les prepara por presion y se conservan por medio de una desecacion prolongada, no es conveniente comerlos crudos, sino al cabo de mucho tiempo de ser confeccionados y de haber resistido la accion de una temperatura fria.

Los jamones dulces, ó hervidos con jarabe, despues de salados y ahumados, han recibido una temperatura suficiente para suponer que las triquinas hayan perecido; pero los jamones únicamente salados y ahumados, no se comerán crudos si no han experimentado una fumigacion caliente de 24 horas ó una ahumacion fria de tres meses.

El queso de Italia, formado de hígado, tocino gordo y manteca azasonada con sal y diversas sustancias aromáticas, cocido todo al horno despues de embutido, no puede ofrecer peligro alguno al co-

merlo.

El queso de cabeza de cerdo tambien ha sufrido una coccion al agua hirviendo antes de prepararlo y espenderlo al público.

Una salazon prolongada, y que haya invadido todo el espesor de la carne cruda, produce los mismos efectos que la ebullicion.

El tribunal de apelacion de Roma acaba de rechazar las pretensiones de la condesa Lambertini, que reclamaba la herencia del cardenal Antonelli en concepto de hija natural del célebre purpurado. La sentencia es bastante estensa y muy razonada.

En uno de los cafés de Málaga falleció el sábado último un bailarín en el momento de estar bailando.

Ha fallecido en Cádiz, á la avanzada edad de 103 años, un individuo que habia desempeñado por espacio de largo tiempo un empleo en la aduana de aquella ciudad.

En Poggiolo (Florencia) se ha venido abajo el campanario, matando á dos sacerdotes é hiriendo á 24 personas. Este siniestro ha sido ocasionado por un huracan.

Por la misma causa se desplomó la bóveda de la iglesia de Montanto, muriendo entre sus escombros un sacerdote, que se hallaba diciendo misa, y varias personas.

El doctor Haro, médico militar francés, ha propuesto un método muy económico para bañar á los soldados. Consiste simplemente en someter á cada uno, colocado de pié dentro de una cuba de agua caliente, que sirve para bañarse los piés, á una ducha pulverulenta de agua caliente, durante algunos minutos; una vez remojado, el mismo soldado se frota el cuerpo con un pedazo de jabon negro y una brocha. Una segunda ducha quita todos los residuos, y la operacion se completa lavándose la cara con agua fria.

Una compañía de 80 á 100 hombres puede sufrir todos los días una locion de limpieza, sin que el gasto total se eleve á mas de 0.12 francos por persona.

Una gran compañía manufacturera de Chicago tiene por cajero á una jóven de 13 años. Esta niña ha pagado en seis meses á los 400 obreros de la fábrica mas de 250.000 duros, y al mismo tiempo lleva los libros de contabilidad.

Cada semana recibe de 4 á 5.000 duros del Banco, y los distribuye en pequeñas cantidades á los obreros.

El sueldo de esta niña es de 625 duros al año; toma dos lecciones de música por semana y asiste por la noche á los cursos de comercio que se esplan en el colegio.

(«Las Provincias» del 9.)

Gacetilla.

En la mañana de hoy las tripulaciones de la «Numancia» y «Tornado» han verificado un paseo militar hasta San Luis, habiendo hecho lo propio la fuerza destacada en los cuarteles de la Esplanada.

Los mozos de Alayor, Mercadal y Ferrerías comprendidos en el actual reemplazo marcharon ayer á Palma por via de Alcudia.

En las próximas elecciones vuelve a presentarse candidato por esta isla el señor Duque de Almenara Alta, verificándolo también según tenemos entendido el republicano don Teodoro Ládico.

La fragata «Numancia» y corbeta «Tornado» mañana deben abandonar las aguas de este puerto dirigiéndose á las de Alcudia.

Para Palma salió ayer á bordo del vapor «Menorca» el diputado provincial por Alayor don Francisco Mercadal y Pons.

La precipitada marcha del compositor de música y capitán graduado del primer Batallón del Regimiento infantería de Tetuan don Francisco Gándara, le ha impedido el poderse despedir personalmente de todos sus amigos con que cuenta en esta ciudad, rogándonos lo hiciéramos nosotros en su nombre.

Cartas detenidas en la Administración de correos de esta ciudad por insuficiente franqueo.

Sres. Fontanals Llampallas. Habana.
D. Miguel Mezaguer. Cartagena.

Un hecho raro y curioso ha pasado en un pueblo de los alrededores de París.

La semana última, Mr. André oyó gran ruido en el gallinero y bajó para ver qué sucedía, y se encontró con que una culebra se había introducido en el corral, costándole gran trabajo defenderse de las

HISTORIA DEL BORDADO.

El origen del bordado se pierde en la noche de los tiempos.

Homero en la Iliada nos presenta á Helena teniendo una gran tela de púrpura, en la cual reproducía con la aguja los grandes combates de los troyanos contra los griegos.

Virgilio y Plinio atribuyen la invención del bordado á los frigios.

El primero de los Tarquinos, según dicen los historiadores, ostentó por primera vez una túnica bordada.

El uso del bordado se extendió entonces con rapidez en Grecia y en Italia, y tomó tales proporciones, que Alejandro Severo prohibió que se empleasen más de seis onzas de oro en la confección de los velos. Estos bordados, de oro y plata, se fabricaban en el Asia menor, y costaban sumas fabulosas.

Es necesario distinguir el bordado matizado de oro, de plata, de seda ó de lana, con colores diferentes, del bordado blanco, que consiste en un dibujo trazado con hilo sobre una pieza de tela blanca. Sólo el primero es de origen antiguo; el segundo es una imitación del encaje, y ha sido una consecuencia de la invención de este último.

Es difícil precisar el momento en que se introdujo en Europa el uso de los vestidos bordados.

Pero indudablemente los cruzados aportaron de Oriente el gusto de los bordados de oro y de piedras preciosas.

Venecia inauguró este comercio, y á él debe la mayor parte de sus riquezas.

En la Edad Media el bordado estaba de moda, y las reinas y las grandes señoras no se desdaban de bordar tejidos que regalaban á las iglesias. El famoso vestido de Razeux, representando la conquista de Inglaterra por Guillermo el Conquistador, fué bordado por la reina Matilde.

En el siglo XIV, el bordado era una industria que producía mucho; en esta época se bordaban, como en tiempo de los griegos, los guantes, los za-

gallinas. Después de un largo combate contra una vigorosa gallina de la India, quedó sin vida, y cuando el ave iba á gozar de los beneficios de su victoria comiéndose á su enemiga, otra gallina saltó sobre la culebra y la devoró.

Dos días después, visitando Mr. André sus gallinas, cogió un huevo de la India y notó que tenía en una de sus extremidades una aspereza singular, y conoció después de observarla que era la imagen de la culebra muerta días antes.

La pobre gallina había tenido «un deseo ó capricho» y su producto tenía la señal.

El dueño la ha conservado, y gran número de personas han ido á admirar este huevo, ilustrado por la naturaleza.

La señora Tartilan en su última revista escribe sobre la moda los siguientes párrafos:

«La moda sigue ofreciéndonos sus novedades con gran parsimonia, y lo único que hemos visto es que los abrigos van cediendo el puesto á las túnicas. En estos detalles cada cual sigue su gusto; de modo que no podemos sentar como segura que la chaqueta «Luis XV» domine sobre el gaban «Breton» ni sobre la forma «Princesa.» Se llevan indistintamente los cuerpos de frac, de chaquet, Lavandera y los arriba indicados, con la sola diferencia de que, las señoras de más de 25 años, prefieren la chaqueta bretona, por ser menos llamativa. En cuanto á los recogidos de las sobrefaldas sucede lo propio; cada señora sigue su gusto, segura de no

patos, los sombreros y hasta las pieles.

Cuando la reina Juana de Borgoña fué consagrada en Reims en 1316, se adornó su cuarto con terciopelo forrado de raso verde primorosamente bordado. Había en este forro 1.321 loros bordados en oro y en seda, 661 mariposas con las alas desplegadas y bordadas con las armas de Borgoña, y siete mil tréboles.

Los bordados de oro y plata continuaron siempre de moda en tiempo de los Capetos y de los Valois, pero á fines del reinado de Francisco I se promulgó la primera ley prohibiendo su uso.

En efecto, la Francia acababa de perder el Milanesado, en donde se fabricaban estos artículos, y como los pedidos hechos á la industria italiana ocasionaban una gran exportación de numerario, Enrique II renovó esta prohibición.

Al mismo tiempo se introducía en Francia el uso del encaje y del bordado blanco; en tiempo de Carlos IX y de sus antecesores se hizo de esta clase de bordado un gran abuso, hasta el punto que, bajo el reinado de Luis XIII, el cardenal Richelieu proscribió los bordados, los encajes y las blondas.

Estas prohibiciones sucesivas dieron vida á la industria francesa; los hermosos terciopelos y los rasos de colores fueron bordados por obreros del país, imitando flores naturales; de suerte, según dice un escritor, «que los mortales se vistieron como los sillones.» Un jardinero llamado Juan Robin creó un jardín para uso de los que bordaban, y en este jardín el bordador de Enrique IV dibujaba é iluminaba sus modelos. Este establecimiento se convirtió más tarde en una dependencia del Jardín de Plantas de París.

El reinado de Luis XIV se abrió con una ley sumaria, más severa que las precedentes; la corte la recibió muy mal. Pero este estoicismo no duró mucho tiempo, y los elegantes pudieron resarcirse durante la continuación de aquel reinado y bajo el de Luis XV.

En tiempo de Luis XVI, y bajo el Directorio, sólo se usaban los bordados blancos y los encajes, hasta que las costumbres militares del Imperio necesita-

llamar la atención en medio de la anarquía que reina.

Los colores son los mismos que indicamos en las pasadas revistas, y los adornos preferidos los «plexis», algunos flecos y los terciopelos picados.

La botonadura es el principal adorno de los actuales vestidos de calle, habiendo en botones cosas verdaderamente bellas, sobre todo en acero y nácar.

Los botones dorados pasarán de moda pronto como pasa todo lo que es llamativo y chocarrero. Veremos lo que nos trae la Pascua, y, como siempre, daremos de todo noticia á nuestras lectoras.»

SORTEO 11.

En el sorteo de la Rifa celebrado hoy lunes á beneficio de los establecimientos de Beneficencia de esta ciudad han alido premiados los números siguientes:

Suertes.	Ptas.	Suertes.	Ptas.	Suertes.	Ptas.
225	50	2077	15	3344	10
287	10	2179	10	3361	10
298	10	2240	50	3474	15
399	10	2376	10	3497	15
513	15	2581	15	3511	15
645	80	2616	15	3603	60
748	10	2876	20	3655	20
839	15	2974	15	3959	10
897	10			3960	500
927	20			3961	10
		3148	10		
1350	10	3241	15		
1357	10	3296	5		
1532	20	3297	125		
		3298	5		
2049	10				

Se han distribuido 4000 cédulas.

ron los bordados de oro y de plata.

En nuestros días, el bordado de color sólo se aplica á los uniformes militares y á los adornos de iglesia, y se fabrica principalmente en Lyon; pero el uso del bordado blanco y de los encajes se ha extendido en todas las clases sociales, y es al mismo tiempo una ocupación de salón y una industria floreciente. Esta industria se cultiva en París y en los departamentos, y se divide en varios géneros, siendo los principales el pasado y el plumetis. El pasado es un bordado completamente mate, sin derecho ni revés, cuyos dibujos convienen á los objetos de cierta dimensión. El plumetis es también un bordado mate, al cual reúnen colores y puntos de encaje; generalmente se bordan al plumetis los cuellos y los pañuelos.

El bordado francés, que es el más perfecto, consume cada año 12.000.000 de francos en lana, seda, cañamazo y algodón, y ocupa 300.000 obreros.

Para completar este interesante trabajo, diremos que hoy el bordado de color de lana y seda vuelve á estar de moda, y figura en los trajes de visita y baile. En cuanto al bordado de plumetis, los telares mecánicos le ponen al alcance de las fortunas más modestas. Argenteuil es un centro industrial de esta clase de bordados, que vende á precios módicos. Los hermosos bordados de los Vosges continúan siendo caros, y por esto solo los usan las familias ricas. Son completamente modernos el bordado inglés, el bordado al feston, y actualmente una infinidad de puntos nuevos, imitaciones de los bordados antiguos, que se emplean para adornar la tela fina y las mantillas, y también para estas labores de fantasía que hoy son una de las ocupaciones más agradables de los jóvenes.

Los puntos de bordado son tan numerosos, que su enumeración es imposible, porque los bordadores inventan todos los días un nuevo punto. Considerados detalladamente, no tienen nada de particular, pero producen un gran efecto en el conjunto de una labor.

(«Gaceta Universal.»)

Sección Religiosa.

Santo de hoy.

San Patricio y Sta. Gertrudis.

CULTOS.

Corte de María. Mañana se hace la visita á Ntra. Sra del Carmen en su propia iglesia.

Esta noche toca la diaria exposición de S. D. M. despues del Smo. Rosario, sermón moral á cargo de D. Jaime Tutzó Pbro.

En la iglesia de San José, mañana al anochecer completas solemnes en preparacion á su fiesta; miércoles á las 8 y 1/2 misa mayor con sermón y al anochecer se dará principio al solemne acostumbrado Septenario con sermón predicando el Licenciado D. Francisco Cardona y Orfila Pbro. Padrenuestros y gozos á voces y con acompañamiento de armonium.

Santo de mañana

San Gabriel Arcangel.

Movimiento del Puerto.

Comandancia de Marino.

Entrados el 16.

De Palma en 2 dias laud San José pat. Antonio Juan con 3 trips. 2 ps. y yeso.

Despachados el 17.

Para Palma en lastre laud anterior.

PARTES TELEGRAFICAS PARTICULARES DE EL BIEN PUBLICO.

Madrid 14.—5 t.

Ha sido nombrado el Sr. Albacete ministro de Ultramar. El Marqués de Molins ha llegado esta noche y jurarán ambos sus cargos.

Ha sido nombrado segundo Cabo de Cataluña el Sr. Gamir.

Existen dificultades entre Austria y Turquía.

Se ha aplazado la salida de la escuadra inglesa del mar de Mármara.

Interior, 14'25.

Exterior, 14'90.

Madrid 15.—5 t.

Han jurado los nuevos ministros. Dícese se presentan varios candidatos radicales y tradicionalistas.

Los rusos han abandonado Rumanía. Inglaterra ha dirigido el ultimatum á Birmania. Témesse la guerra.

Interior, 14'27.

Exterior, 14'90.

Bonos, 88'40.

Madrid 16 —10'55 m.

La Gaceta publica el decreto de

disolucion de las Córtes y la convocatoria de las nuevas para el 1.º de Junio: el indulto á los periódicos que estinguen condena: disponiendo que el Marqués de Molins y el Sr. Albacete se encarguen respectivamente de los ministerios de Estado y Ultramar.

Anuncios.

D. José M.^a Ramirez de Aguilera
Juez de 1.ª instancia del Partido de Mahon.

Hago saber: Que el dia diez y seis de Abril próximo y hora de las once de su mañana se celebrará en este juzgado y en el municipal de Ciudadela simultaneamente, la subasta y remate con arreglo al pliego de condiciones obrante en los mismos, de una casa sin número, sita en dicha ciudad de Ciudadela y calle del Conquistador, lindante á la derecha con otra de D. Serafin Cavaller, á la izquierda con terreno de D. Simon M.^a de Sintas y por el fondo con terreno del Excmo. Sr. Marqués de Albranca, la cual es de valor de dos mil quinientas pesetas y no se admitirá postura inferior; pues así lo tengo mandado en providencia de hoy en el espediente sobre autorizacion para la venta de dicha finca que pertenece á los menores Juan Ferrer y Aguiló y José Ferrer y Capó. Dado en Mahon á once de Marzo de mil ochocientos setenta y nueve.—José M.^a Ramirez de Aguilera.—Juan Allés, Esno.

En virtud del presente se cita llama y emplaza á Lorenzo y Rafael Orfila y Eshert, y Lorenzo Orfila y Florit vecinos que fueron de Alayor y en el dia ausentes de ignorado paradero á fin de que se presenten en este Juzgado en el juicio necesario de testamentaria de su padre y abuelo respectivo Lorenzo Orfila y Olivar, pendiente en este Juzgado; parándoles si no hicieren el perjuicio que hubiere lugar; pues así lo tengo mandado en dicho juicio en providencia de diez y nueve Febrero próximo pasado. Dado en Mahon á primero de Marzo del mil ochocientos setenta y nueve.—José M.^a Ramirez de Aguilera.—Por su mandado, Juan Pons, Esno.

Ayuntamiento de Mahon.

REEMPLAZOS.

El dia 19 del corriente mes deben emprender la marcha los mozos sorteados en el presente reemplazo, para ingresar en la Caja de la Provincia.

Lo que se publica para conocimiento de los interesados, además de las cédulas individuales que se distribuirán á domicilio para que se eviten el incurrir en las severas penas que impone la Ley de reemplazos á los que no se presentan en el dia señalado.

Los mozos que deseen utilizar los beneficios que les concede el caso 4.º del art. 159 de la Ley, redimiendo su suerte a metálico, habrán de justificar su derecho con certificacion de los Rectores ó Directores de los Establecimientos en que cursen, si se dedican á carrera; con igual documento espedido por los Gefes de las fábricas ó talleres, visados por esta Alcaldía si se dedican á una industria ú oficio, y con documento igual espedido por la autoridad local, si se dedican á labores ó faenas agrícolas. Mahon 11 Marzo de 1879.—El Alcalde Presidente.—P. I.—José Vidal.

Alcaldía de Villa-Carlos.

PRESUPUESTOS.

El dia 20 del actual á las diez de su mañana tendrá lugar en estas Casas Consistoriales la aprobacion definitiva del presupuesto ordinario de gastos é ingresos correspondiente al próximo año económico de 1879 á 1880, por el Ayuntamiento y asociados en Junta Municipal segun previene el art. 145 de la ley municipal vigente; y en conformidad con el artículo 146 de la misma se convoca á dichos señores asociados por medio de este adicto para que concurren á la espresada reunion, que será anunciada una hora antes de empezarse, á toque de campana.

Villa-Carlos 17 Marzo de 1879.—El Alcalde, José Victori.

JARABE DE RABANO IODADO
de GRIMAULT y Cia, Farmacéuticos en PARIS

Desde hace veinte años este medicamento dió los resultados mas notables en las enfermedades de los niños, reemplazando de una manera muy ventajosa el aceite de hígado de bacalao y el jarabe antiscorbutico.

Es un remedio soberano contra los infartos é inflamaciones de las glándulas del cuello, el gumenio y todas las erupciones de la piel, de la cabeza y de la cara; excita el apetito, tonifica los tejidos, combate la palidez y la flojedad de las carnes, y devuelve á los niños el vigor y la vivacidad naturales. Es un admirable medicamento contra las costillas hácetas y un excelente depurativo.

Depósito en las principales Farmacias y Droguerías.

ASMA
ALIVIADA Y CURADA POR MEDIO DE LOS
CIGARRILLOS INDIOS
de GRIMAULT y Cia, Farmacéuticos en Paris.

Este nuevo medicamento es de una aplicacion excelente para combatir las afecciones de las vias respiratorias. Basta aspirar el humo de los Cigarrillos indios para hacer desaparecer por completo los mas violentos accesos de Asma, la Tos nerviosa, la Ronquera, la Extincion de la voz, las Neuralgias de la faz, el Insomnio, y combatir la tisis laríngea.

Cada cigarrillo lleva la firma GRIMAULT y Cia.

Depósito en las principales Farmacias y Droguerías.

D. JOSEFA BAEZA Y MENDEZ
CONSORTE DE D. CRISANTO MUÑIZ
INGENIERO DE PRIMERA CLASE
DE LA ARMADA.
HA FALLECIDO.
(Q. E. P. D.)

Su desconsolado esposo é hijas, al participar á sus amigos y conocidos tan irreparable pérdida les ruegan la tengan presente en sus oraciones.

El entierro tendrá lugar mañana á las 10.

Casa mortuoria calle del Castillo número 94.

