

LA MAÑANA

DIARIO POLITICO DE AVISOS Y NOTICIAS

PUNTOS DE SUSCRICIÓN.

En la administración y en la librería de Bartolomé Rotger, Palacio, 4.

Teléfono núm. 190

Redacción y Administración: San Pedro Nolasco, 7 principal.

A todo aquel que reciba este periódico se le considerará suscriptor mientras no lo devuelva ó avise por escrito la baja á esta administración.

PRECIO DE SUSCRICIÓN

1'25 pesetas al mes.

Número suelto 5 cént. de peseta.

EDITORIAL

EL GOBIERNO Y LAS OPOSICIONES

Al solo anuncio de que era llegada la hora del turno constitucional en las regiones gubernamentales del partido conservador liberal de la monarquía, sonaron con estrépito las destempladas trompas de la fusión, y que de fatídicos augurios, que de estemporáneas lamentaciones, que de improcedentes amenazas! No hubo medio ni recurso alguno, sin excepción de los menos admitidos y correctos, que dejara de utilizarse en cambio de la prolongación del codiciado poder, siquiera tan solo fuese por unos cuantos meses ó días más. Las composiciones de todo género entre los distintos girones de la que fué fusión liberal en el nombre, la habilitosa explotación de numerosas y encontradas ambiciones, el halago incesante de todo género de concupiscencias, los alardes irrespetuosos de fuerzas, la audaz proclamación de una especie de soberanía de partido, sobreponiéndose de hecho á los más altos poderes del Estado y aun á las instituciones que la Nación se ha dado: todo esto y algo más se empleaba por los hombres de un partido, que no podía transigir con la idea de verse sustituido por otro en los consejos de la Corona.

Pero tantos y tan ruidosos esfuerzos, tan inconvenientes como visibles alharacas, tan inusitado lujo de procedimientos, nuevos en su clase y nada compatibles con la seriedad de los hombres de gobierno, no consiguieron variar ni tampoco detener en la menor parte, la marcha natural de los sucesos, y llegó el que inevitablemente había de llegar, y ocurrió lo que á una voz reclamaban el bien de la patria y las buenas prácticas constitucionales, siendo llamado por la régia prerrogativa á constituir Ministerio nuestro ilustre Jefe, el Sr. Cánovas del Castillo.

Si antes no dejaron de prodigarse las muestras de despecho por quienes, según es visto, soñaban en una vinculación *ad perpetuum* de todos los poderes públicos, aquellas traspasaron los límites de lo inconcebible, al realizarse un hecho tan natural como lógico y esperado.

En la memoria existe de todos el espectáculo que ofrecieron á la Nación los hombres más notables del partido, que, por los trámites de la Ley, y en los momentos que lo exigía imperiosa necesidad, acababan de abandonar las poltronas ministeriales, tan luego como se vieron alejados del poder. Ellos no se limitaron á formar digna y decorosamente, y aunque siempre algo prematuro hubiera sido, en las filas de una oposición franca y leal. Muy al contrario, con febril impaciencia, con enojo mal disimulado, con impremeditación sin ejemplo, con violencia y saña poco comunes, dieron ostensibles pruebas de su inconformidad con los sabios é indiscutibles acuerdos de la Corona, y llevando á vías de hecho sus amenazas anticipadamente lanzadas, acudieron al club, redoblaron sus protestas, predigieron terribles hecatombes, iniciaron activa propaganda y emprendieron con decisión el camino de rebeldes oposiciones, á la vez que predicaron y continúan predicando, de palabra y por medio de sus órganos en la prensa, una especie de guerra santa contra el partido conservador, por el grave, gravísimo delito de haberles sucedido en el poder.

El Gobierno entretanto, sin descender al terreno de mezquindades á que incesantemente se le llama, poseyendo cumplida conciencia, lo mismo de su propio valer, que de sus derechos y deberes, seseno y muy superior á esa mágica comparsería, cuyo aparato y ficción solo á expensas del Gobierno se sostiene todavía; ha demostrado y continuará demost-

trando, que cuenta con la verdadera y más legítima opinión del país, que no se preocupa en modo alguno por las vocinglerías, ni aún por las ventajas de sus adversarios, y, dejando á estos toda la responsabilidad de su desatentado proceder, cumplirá y hará cumplir la Ley, sin impacencias y sin temores, reservados únicamente á los que carecen de otra base para sostenerse, que sus atropellos y violencias desde el Gobierno y sus contraproducentes alardes desde la oposición.

La fiesta de hoy

EN BILBAO

La fiesta que ha tenido lugar esta tarde en la invicta Bilbao formará época seguramente en los anales ya esplendrosos de su industria y su riqueza, y España entera conservará de este día gratísimo recuerdo, como punto de partida que señale la regeneración de nuestras abatidas fuerzas marítimas. En nombre de esa misma nación ha acudido á la inauguración del acto la alta persona que simboliza el Trono y la monarquía, siempre unidos en esta hermosa tierra á todo lo que ha significado triunfos, poderío y gloria de la tierra. El acto de la botadura del crucero *Infanta María Teresa* encierra muchas esperanzas para el porvenir, que tal vez, fruto de una industria naciente, pueda convertirse muy pronto en poderosa, y sobre todo, acaso el día de mañana, pasee nuestro pabellón este crucero, ondeándolo victorioso por esos mares después de haber renovado para la patria los laureles de Churruca y Menéndez Nuñez.

La Iglesia se asocia también á este día de júbilo, y pone bajo su paternal protección los destinos de esa nave que ha de consagrarse á defender la honra y la dignidad de España.

La botadura al agua del crucero *Infanta María Teresa* representa la primera manifestación de una industria marítima nacional, que parece destinada á dar gloria á la patria y renombre á Vizcaya.

En Inglaterra, en todas partes se construyen buques de madera, hierro ó acero, están aquellos insularmente familiarizados con la botadura de buques al agua, hasta tal punto, que apenas habrá *miss* del Reino Unido que alguna vez no haya roto una botella de *Champagne* con sus propias manos, al caer un barco al agua, ó no la haya visto romper por otras manos tan delicadas como las suyas. Aquí no desperdiciamos *Champagne* para la ceremonia, lo bebemos y lo desperdiciamos cuando ya está el buque flotando, y mañana se hará con inusitada abundancia, dada la esplendidez que va siendo proverbial en los constructores.

En España bautizamos el buque con fórmula muy distinta; cuando todo está listo, cuando en medio del mayor silencio va á sonar la voz de mando á cuyo eco, como por efecto mágico, se desliza el monstruo sobre la grada, un venerable sacerdote, la más elevada dignidad eclesiástica de la localidad generalmente, dá al buque el nombre que ha de ser conocido en todos los mares, y rocía su roda con agua bendita.

Pero no anticipemos los sucesos. La inmensa mayoría de los españoles, como dice nuestro estimado colega *La Opinión*, no ha visto botar buques al agua, y para ellos escribimos. Huiremos del tecnicismo todo lo posible, sin dejar de usar aquellos términos que no tienen sustitución por palabras vulgares.

La grada para construir un buque está formada en primer lugar por una pieza de madera central que se llama *imada*, sobre la cual descansa y ha de deslizarse en la botadura la quilla, ó, en términos generales, la sección diametral y vertical del buque. La grada forma un plano de distintas inclinaciones, según la exten-

sión de agua que tiene enfrente, siendo menor en los caños ó rias, donde no es conveniente exagerar la velocidad del barco en su caída. En los astilleros del Nervion tienen las gradas una pendiente de 1/2° y las antiguas prolongación en el agua de las gradas, de 1/12.

El buque descansa en primer lugar sobre la *imada*, aunque no directamente, pues con objeto de evitar mayores rozamientos y entorpecimientos posibles en su caída lleva debajo de la quilla una pieza de madera, bien cepillada, que se llama *zapato*. Antes de pisar más adelante, hemos de decir que la grada ha de formar con el horizonte un ángulo tal, que la componente del peso del buque paralela al plano de la grada, sea mayor que el rozamiento á que dicho peso da lugar.

Descansando el buque principalmente sobre esa gran pieza central, la *imada*, en el momento de lanzarlo al agua, se apoya además por los costados en unos paralelepípedos de madera que se llaman *anguilas*, cuya longitud es próximamente la eslora del buque, entre las cuales y el costado se colocan otras piezas de madera que se llaman *almohaditas*. Las anguilas y almohaditas impiden las caídas de costado al deslizarse el buque hacia el agua.

El buque está también apoyado por las escoras, que vienen á ser los puntales que vemos en las fachadas de las casas que amenazan ruina.

Miramos detenidamente al buque, listo para botarse al agua, antes de ir á ocupar el puesto en las elegantes graderías levantadas para colocar á los convidados á la ceremonia, elegantemente adornadas con banderas y gallardetes de todos colores. El buque lleva á popa el pabellón de Castilla en prolongada asta de bandera, y también está empavesado para la ocasión con otras de diferentes y vivos matices.

Antes de llegar nosotros se han engrasado perfectamente con jabón y sebo todas las partes en que ha de haber rozamiento, se han quitado la mayor parte de las escoras, no dejando sino algunas de la fila más alta y se ha preparado la *linterna* y demás aparatos de retenida, para evitar que el buque teme demasiada velocidad, sobre todo cuando ha de caer en poca extensión de agua, como sucede en los astilleros del Nervion.

Esta *linterna de retenida* consiste en lo siguiente: tanto la *imada* como las *anguilas* unidas en su extremidad debajo del pie de roda por un tablón grueso que se llama *cruceta*, tiene unas groceras por las cuales se pasan calabrotes que van á dar vueltas á unas *bitas de madera* ó cañones empotrados. El objeto de estos calabrotes es sujetar al buque parcial ó totalmente, según las necesidades que se presenten en la botadura.

Hay también cables de retenida que entran en el buque por los escobones y que sirven, no para detener al buque en las gradas, sino para impedir que ya á flote vare en la costa de enfrente, con cuyo objeto suelen usarse también otros calabrotes llamados *guías* ó *conductores* que van amarrados á *muerdos* ó *boyas* fondeados en lugar conveniente.

Todo el mundo está en su sitio. El sacerdote ha cumplido ya su religioso cometido: los obreros están listos; unos con mandarrías para si fuere necesario golpear algunas euñas, otros en la *linterna de retenida*, otros dentro del buque para las escoras y falta todavía una hora para la pleamar.

Empiezan á quitarse las esloras por pares, una de cada costado, hasta que el buque queda solamente descansando sobre la *imada* y las *almohadas*. En este momento y á la voz de *pica retenida*, operación de cortar un cabo que en esta ocasión va á ser practicada por su majestad la Reina, es preciso, si el buque no lo hace por sí mismo, levantar el casco de su descanso, por decirlo así darle el

primer impulso y de esto se encarga una prensa hidráulica, cuyo émbolo se aplica sobre un tojino apoyado en el pie de roda.

El buque hace un primer movimiento, se oye un ruido especial de madera que cruje, y allá vá el monstruo de acero, montado en nubecillas de humo producidas por la evaporación de las grasas con que están fabricadas todas las partes que rozan. Caen la popa en el agua al separarse de los últimos picaderos de la antegrada, y después de un chapuzón, se levanta erguida cuando flota ya el casco entero. En Ferrol, por ejemplo, la operación es la más bonita, porque el barco, con solo la velocidad inicial, se desliza dos ó tres millas sobre las aguas; en la Carraca y en el Nervion queda inmediatamente parado por medio de las guías ó conductores de que ya hablamos, fondeando un ancla, y en muchos casos recorriendo á unas balsas de tablones colocadas para interceptar el paso del buque, y que éste destroza en su caída, rompiendo los cables que las ligan, y amortiguando ó aniquilando su velocidad.

He aquí trazado á grandes rasgos el acto que ha tenido lugar hoy en las orillas del Nervion.

LA BOTADURA DEL CRUCERO

LOS PERIODISTAS EN BILBAO

Como decíamos ayer, los periodistas invitados al acto de la botadura del crucero llegaron á Bilbao, en cuya estación les aguardaba el señor Urquijo, hijo político del Sr. Rivas, varios compañeros de la prensa y mucha parte de la colonia madrileña.

Inmediatamente se trasladaron al muelle del Arenal, donde les aguardaba el lindo yacht «Lily» del Sr. Martínez Rivas á cuyo acto fueron llevados á Las Arenas, donde tenían preparado lujosamente un hotel para su alojamiento.

Por la tarde visitaron detenidamente los periodistas los astilleros del Nervion

EL CRUCERO

Al entrar en el recinto de los talleres, sorprendía el casco del crucero «Infanta María Teresa», que se elevaba gallardamente sobre la *imada* de la primera grada.

El aspecto del buque es hermosísimo, sus líneas elegantes y robustas y su capacidad enorme.

Con arreglo á las condiciones del contrato, el crucero deberá estar listo y completamente armado el 1.º de Junio de 1891.

Colocándose el espectador en la proa del barco, que es de corte ligero y sutil, con potente tajamar, ofrece la extensa cubierta la perspectiva de una espaciosa plaza de guerra.

Será de 7,000 toneladas, el mayor y más poderoso de los construidos hasta ahora en España, pudiendo rivalizar con los de la escuadra italiana. Esta los tiene iguales y mayores: pero no saben qué hacer de ellos, porque no pueden fondear en muchos puertos.

Las dimensiones principales son. Eslora total 110.946 metros. Manga extrema 19.981, y desplazamiento 7,000 toneladas.

Naturalmente, falta colocar las máquinas, armamento ó instalaciones generales.

Tendrá dos máquinas verticales de triple expansión y hélices gemelas capaces de desarrollar 13,000 caballos de fuerza indicados con tiro forzado, dando al buque una velocidad de 20 nudos por hora y 9,000 caballos de fuerza indicados con tiro natural, dando una velocidad al buque de 18 nudos.

Los cilindros de alta presión serán de 42 pulgadas de diámetro, los intermedios de 62 y los de baja presión de 92, siendo el curso de todos 46 pulgadas.

Las calderas serán 6, cuatro de hornos en los dos extremos de 15 pies y 3

pulgadas de diámetro y 16 pies y 3 pulgadas de y dos o larg con hornos solo por un lado de 15 pies y 3 pulgadas de diámetro por 10 pies y 9 pulgadas de largo, teniendo en total 40 hornos de 3 pies y 3 pulgadas de diámetro.

La superficie de caldeo de las seis calderas tendrá 25.920 pies cuadrados; la superficie total del emparrillado de las mismas será de 849 pies cuadrados y la superficie total de los tubos de 22.280 pies cuadrados. La presión de funcionar será de 150 libras por pulgada cuadrada. Nueve ventiladores de paletas con máquinas separadas de cinco pies y seis pulgadas de diámetro producirán el tiro forzado.

El casco, construido de acero dulce, suministrado por *Altos Hornos de Bilbao* y *La Felguera* Asturias, es del sistema celular comunmente adoptado en esta clase de buques. Su estructura y trabazón es tan fuerte como requiere sus grandes dimensiones y poderoso armamento; además, la subdivisión en departamentos estancos, el doble fondo y la consistente cubierta protectora de acero proporcionan al barco condiciones de estabilidad y defensa para las contingencias de su empleo.

El sistema de protección es muy parecido al del tipo *Orlando* de la marina real inglesa, pero más completo y resistente.

Las máquinas propulsoras, pañoles de pólvora, de balas, etc. estarán protegidos por faja blindada de 0.m309 de espesor y tendrá 0.n458 sobre la línea de flotación y 1.m219 bajo dicha línea.

La cubierta protectora que se extiende de proa a popa estará en línea con la faja blindada en su extremo superior y un poco inclinada a los extremos para mayor protección. Las planchas que las constituyen serán de acero de un espesor de 0.m25. Se colocará doble espesor en la parte horizontal y triple en la inclinación.

Sobre la cámara de máquinas forma un levantamiento, cuyas portas inclinadas tienen un blindaje de 0.m152, con objeto de darla mayor altura y proteger la parte superior de los cilindros.

Todo lo que constituye la vitalidad de un buque de guerra está protegido por dicha cubierta.

La torre del comandante de fuerte estructura y blindaje de 0 m 300 contendrá tubos acústicos, telégrafos, rueda del serremotor y todos los demás accesorios usuales para la dirección general del buque en combate.

El branque y espolón horizontal de acero fundido y fuerte trabazón puede emplearse como poderoso medio de ataque.

Las planchas de blindaje de la faja, torres, barbetas y torre del comandante son con cara de acero y estaño, suministrados por las poderosas firmas MM. Cammell y Brown. El aparato del gobierno puede trabajar á mano á vapor. El servomotor tiene un poder suficiente para llevar la caña de una banda á otra ó sea formando un ángulo de 7 grados en 30 segundos cuando el buque navegue á toda marcha.

Puede manejarse desde la torre blindada y desde el puente de guardia y en la eventualidad de no poder hacer uso de la torre, desde una posición protegida, situada en la cubierta de la plataforma directamente bajo la torre y por último desde el comportamiento de la caña del timón á popa y bajo la cubierta protectora.

Una máquina de vapor será situada para el cabrestante y anclas.

Todo el buque estará alumbrado con unas 400 lámparas incandescentes y tres poderosos focos de exploración, dos á proa y uno á popa.

La instalación para el achique del buque es muy completa. Puede efectuarse á mano por medio de bombas de Downton ó á vapor.

Será adoptado un sistema perfecto de ventilación, combinando la natural con la artificial.

El armamento consiste en dos cañones de 28 centímetros sistema González Hontoria colocados en barbetas con blindaje de 267 milímetros de espesor.

10—de 140 m. sobre la cubierta superior, cuatro en reductos reducidos con un campo de tiro de 160° y seis á los costados y en el centro del buque con un campo de tiro de 120°.

8—de tiro rápido de 57 milímetros Nordenfeli situados en la cubierta principal, dos á proa con un campo de tiro de 130°, dos á popa con 120° y cuatro en el centro y á los costados con 120°.

8—de tiro rápido de 37 milímetros

Hotchleiss también situados en la cubierta principal con un campo de tiro de 60° á cada lado. Además se colocarán otros en las cofas militares y botes, así como para desembarco.

8—tubos lanzatorpedos, 6 sobre la línea de flotación y 2 bajo de ella, situados 4 á los costados, 2 á proa y 2 á popa. Los de popa y proa son fijos, los situados sobre la cubierta protectora tienen un campo de tiro de 80°.

El director de las construcciones navales, que es el notable ingeniero Mr. Wilson bajo cuya dirección se han construido buques tan hermosos como el «City of Rome» y «City of Paris», se muestra orgulloso y afirma que el «Infanta María Teresa» es el mejor crucero de cuantos hoy surcan los mares.

Si al botarse el buque no se desliza con suficiente velocidad á causa de la poca inclinación de la grada que obedece á la angostura de la ría y al temor de que el crucero puede embarrancar en la orilla opuesta, será impulsada por un energético motor hidráulico que se emplea en estos casos y en todos los astilleros que se encuentra en análogas condiciones.

PREPARATIVOS

En la orilla opuesta de la ría se han colocado numerosas tribunas.

Dentro de los astilleros y junto á la proa que corresponde á la parte más alta de la grada, se levanta un airoso templete cubierto de follaje, sobre el cual ondean flámulas y gallardetes.

En él se colocará S. M. la Reina Regente y allí cortará el cable de retenida con unas tijeras de oro de cuatro pulgadas de largo, cuyos ojos tienen la forma de anclas, y están adornadas con una corona sostenida por dos delfines de brillantes.

Las tijeras, construidas por los joyeros de Madrid Sres. García Villalva y Flores, tienen grabada la siguiente inscripción:

«Botadura del crucero de la marina real española *Infanta María Teresa*.—Astillero del Nervión.—30 de Agosto de 1890.»

Cuando visitaron los periodistas los astilleros, se terminaban los preparativos del banquete.

Será para 500 cubiertos, y el salón en que ha de verificarse está adornándose con banderas y escudos de todas las naciones.

En un extremo del salón se ha construido una habitación que es un modelo exacto de la cámara del comandante del crucero, con todo su mobiliario y accesorios, y que se destinará á tocador de S. M. la Reina Regente.

Las ventanas del camarote son cuatro cristales pintados, con una toldina circular con vistas á Bilbao, á la ría y á los astilleros. En cada una de ellas cabe una eléctrica con un intenso foco.

El tocador está decorado con mucho arte.

Es obra del tapicero bilbaino D. Juan Lorra.

LA CONCURRENCIA

A juzgar por el número de forasteros y extranjeros que se hallan en Bilbao, y que llenan todas las fondas y casas de huéspedes, puede calcularse que habrán presenciado el solemne acto de la botadura del crucero más de cien mil personas.

Los asientos de las tribunas se cotizaban á precios elevados.

Se ha llegado á dar tres duros por uno de ellos y cien pesetas por un palco.

Anoche llegó á Bilbao el Sr. Romero Robledo, acompañado de muchos de sus amigos de San Sebastian, entre ellos los Sres Ulloa, Muro, Miramón, Arizpez, Eulate, Bermegillo (D. Eugenio), Delgado, Laffite, Bermegillo (don Manuel), Irastorza (D. Miguel).

El Sr. Martos ha suspendido el viaje por hallarse indispueta una persona de su familia.

El obispo de la diócesis que había de bendecir el crucero llegó á Bilbao ayer tarde.

El Sr. Rodríguez Arias, ministro que fué de Marina cuando se firmó el contrato para la construcción del crucero, fué obsequiado anoche con una serenata.

EL VIAJE DE S. M. LA REINA

Para tratar de si seria posible hacer el viaje de S. M. por mar, reuniéronse ayer, de cinco á siete de la tarde, en San Sebastian, los Sres presidentes del Consejo, ministros de Marina y Fomento, el comandante del puerto, los de *El Destructor* y *El Luzon* y los prácticos mayores de Bilbao y la capital de Guipuzcoa.

Con arreglo al dictamen de las personas peritas atendiendo lo alborotado del mar, decidóse que el viaje se hiciera por tierra.

El presidente del Consejo, terminada esta reunión, estuvo en el palacio de Ayete á visitar á S. M. para darle cuenta de dicha conferencia, resolviendo en su vista desistir del viaje por mar ya que era peligroso, según los prácticos, el trasbordo en el abra del *Reyna Regente* al *Destructor*; necesitar emplearse seis horas en el crucero *Luzon*, y no ofrecer las debidas comodidades *El Destructor*.

Parece cosa decidida que S. M. no podrá honrar con su presencia el descubrimiento de la estatua que se levanta en Bilbao en honor de D. Diego Lopez de Aró.

Las horas de estancia son tan pocas y las distancias tan largas, que aun cuando se procure emplear el menor tiempo posible en el acto de la botadura del crucero y en la recepción que se proyecta, no será dable invertir menos de hora y media en cada uno, transcurriendo con ambas ceremonias el tiempo que S. M. tiene señalado.

EL TREN REAL

Una vez decidido que S. M. hiciera el viaje por tierra, confirió el ministro de Fomento con el jefe del movimiento del ferro-carril del Norte Sr. Rivera, circulándose las oportunas órdenes á la línea de Miranda.

Constará el tren real de trece unidades, llevando el orden siguiente:

Después de los furgones contiguos á la máquina, seguirá un coche salón para el jefe del Gobierno y ministros, viniendo luego por el orden que les citamos: un coche berlina para la servidumbre real; coche cocina; salón-comedor; salón de recepción; salón perla y salón azul para S. M. la Reina; coche berlina para la oficialidad de la escolta real, la inspección del gobierno, la compañía del ferro-carril y el servicio telegráfico de la casa: un coche de segunda para la escolta y un furgon.

Formando cola irá un salón para el ingeniero de la división de ferro-carriles, el jefe del movimiento del Norte y el inspector general de ferro carriles.

LOS ASTILLEROS DEL NERVIÓN

El magnífico establecimiento montado por los Sres. Martinez Rivas Palmers, y en donde ha sido hoy botado al agua el crucero *Infanta María Teresa*, se halla situado en la orilla izquierda del Nervión, á unos cinco kilómetros de la embocadura de la ría y á unos diez de la villa de Bilbao.

En su recinto contiénesse el astillero propiamente dicho, los talleres de construcción de máquinas y calderas, el dique seco, los talleres de artillería, los de forja, una poderosa machina de 100 toneladas, almacenes de efectos y herramientas, y las oficinas situadas á la entrada del establecimiento.

El astillero consta de las gradas de construcción, el taller de herreros de ribera, las herrerías, el taller de ajuste, el taller de carpinteros y la sala de gálibos.

Las gradas de construcción son tres, de direcciones paralelas, y en sentido opuesto á la corriente de la ría.

Cada grada tiene 110 metros de longitud total con pendiente de 1:20; la antegrada tiene 21,50 centímetros, con pendiente de 1:12. Tanto la grada como la antegrada consiste en un plano inclinado hácia la ría, destinado á servir para la construcción del buque hasta que se halla en condiciones de ser botado al agua. El plano está sembrado de maderos de grande escuadria, embutidos en la grada de metro y medio en metro y medio.

El taller de herreros tiene 125 metros de largo por 31 de ancho, y está dividido en naves.

La armadura de la cubierta está sostenida por piés derechos de fundición de secciones H, colocados á 10'50 unos de otros, recibiendo en sus cabezas una solera armada donde descansan las cerchas de celosía de dos en dos metros.

La parte comprendida entre este taller y las gradas de construcción está destinada al armado y remachado de las piezas de los buques, y la comprendida entre el recinto para depósito de materiales.

Hállase dotado con todos los elementos y maquinaria que exige la construcción moderna, llamando en él la atención dos hornos para planchas angulares, un acumulador hidráulico que trabaja á 106 kilogramos por centímetro

cuadrado, una prensa de doblar en frío quillas de 20 milímetros de espesor, los cilindros de aplanar y voltear, los punzones, tijras y barrenas y un martinete de doble efecto de 250 kilogramos.

Hay además grúas, bombas, remachadoras, etc.

La planta de las herrerías tiene 31 metros de largo por 31 de ancho, con otra adicional de 15 metros de largo por 15 de ancho; sus armaduras son de hierro y madera. Encierra fraguas y martinetes de doble efecto, alguno de éstos de 1.000 kilogramos.

El taller de carpinteros es de una planta de 61 metros de largo y 18,28 de ancho, siendo su altura de 4,10 metros. Está construída con piés derechos de fundición de sección H de 6,70 metros de alto á 6,40 de distancia uno de otro, sobre los cuales corre á todo lo largo del taller una solera armada de madera, en la cual descansan las cerchas en celosía, también de madera, á 2,12 metros de distancia una de otra. La cubierta es de tabla delgada lo mismo que para el taller de herreros de ribera. A la altura ya indicada de 4,10 metros está el techo de dicho taller, formado con vigas transversales de madera, á la distancia de 2,12 metros, sobre las cuales están colocados tablones de madera de 0,50 metros de grueso, que constituyen el piso de la sala de gálibos.

La motora situada debajo del piso del taller comunica su movimiento á un eje transversal situado también debajo del mismo, el cual eje lo comunica á su vez por una correa cruzada á otro longitudinal situado á 3,50 metros sobre el piso y del otro lado que la motora. Esta actúa sobre sierras, cepillos, escoplos y tornos de los últimos y mejores modelos.

La sala de gálibos tiene 61 metros de largo por 18,28 de ancho y muy poca altura; recibe la luz de anchas ventanas laterales que sólo se elevan sobre el suelo 30 centímetros. Este es el sitio donde se hace el dibujo del barco en verdadera magnitud, con objeto de sacar de aquí las plantillas, gálibos en Marina, que sirven para dar forma á las diferentes partes del buque, cuadernas, baos, vagras, etc., etc.

Los talleres de construcción en que se hacen las máquinas y calderas constan de cuatro naves, ocupando un espacio de 52 metros de largo por 49 de ancho. Cada nave de las dos centrales tiene 14 metros de ancho y 11,59 de alto y 10,38 metros de ancho las laterales, con una altura de 9,14 metros. Está construída con columnas de fundición de sección H á 5,79 de distancia una de otra, descansando sobre macizos de hormigón; sobre ellas corre una solera, en la que se hallan las cerchas en celosía á 2,90 metros de distancia.

Aparte de los talleres dichos, hay el de artillería, sito al otro lado de los cargaderos de Triano, y que funcionará muy en breve, almacenes, un magnífico pabellón para oficinas y multitud de dependencias y accesorios.

El dique seco tiene, ó mejor dicho, tendrá las dimensiones siguientes:

| | |
|--|------------|
| Eslera total. | 143 254 m. |
| Idem interior. | 121 158 |
| Manga interior en el medio en el plan del dique. | 20 728 |
| Idem la entrada en el plan | 20 728 |
| Calado medio de pleamarrivas. | 6 858 |
| Idem id. id. muertas. | 6 024 |
| Idem id. id. bajamarres vivas. | 2 591 |

Las cuales concuerdan con las de los buques.

También está indicado el sistema de construcción, que consiste en un pilotaje de tubos huecos de fundición de 2,134 metros de diámetro y 1,83 m. de alto, á 2,565 m. de distancia de eje á eje, que forman como el cimientó de los muros de sostenimiento, descendiendo á 2,50 m. próximamente, por debajo del plan del dique.

Estos muros laterales y el plan son de hormigón hidráulico.

La casa constructora del dique se ha comprometido á terminarle para el 1.º de Octubre de 1891.

La machina es de cien toneladas. Con estos datos bien merecen un aplauso los señores Martinez Rivas Palmers, y si se tiene en cuenta además que dichos señores estaban obligados por el contrato á ampliar y contémpor tan pródigamente una factoria que figura ya, entre las primeras y más importantes de Europa.

LAS AVENTURAS DE UNA FAVORITA

Los periódicos de París dan cuenta de haber sido presa en Lyon cierta aventurera acusada de estafa, intercalando en el relato de sus fechorías el nombre de un español que principalmente se hizo célebre por su poco aventajadas empresas amorosas.

Al leer Mme. Guy de Jouffroy d' Abbans, nombre bajo el que se ha presentado ante el tribunal, es difícil que los madrileños reconozcan en la estafadora á la célebre condesa de Beauregard, largo tiempo alistada en el batallón de Citerea antes de ingresar en el mustio «pare aux cerfs» que un tiempo hubo á orillas del Manzanares.

Su verdadero nombre es Maria Chaboud; su origen oscuro, pero ambiciosa y ladina, logró sobre-alar del monton, alcanzando alguna notoriedad en el mundo de la galanteria. Llegó á rodar coche y habitar hotel, colgándose, por cuenta propia, el título y los blasones de condesa. Su dispendioso lujo obligó á contraer deudas de importancia, reparadas por estafas que la llevaron ante la policia correccional.

Los jueces condenaronla en rebeldia á un año de prision, llegando su audacia á presentarse en el palacio de Justicia, haciéndose pasar por acreedora de si misma y entablando en forma una querrela criminal. Los curiales no la conocieron y dijeronla que Maria Chaboud habia sido ya condenada y que la policia la buscaba, siendo seguro que la aprehenderian en breve. Sirvióle la advertencia, y haciendo su equipaje, trasladóse á Madrid.

La historia de sus amores conócenla las alamedas de alguna casa de campo; y á su vuelta á París más de una anecdota picante ha brotado entre los vapores del champagne, en torno de los blasonados manteles cuando la Beauregard evocaba el recuerdo del «roi des rastaquer», como ella llama al que fué su rendido amante y para quien los billetes amorosos eran válvulas de escape de sus eróticos instintos que acabaron por matarle.

Cuéntase que la triste viuda se impuso la piadosa tarea de recoger esos y otros varios ejemplares de enfermiza literatura, y que por 850.000 francos logró adquirir la íntima correspondencia cuyo contesto inundaria de rubor la frente de un coracero. La Beauregard se dedicó luego á encontrar un marido, y al fin hallólo en el sobrino de un hombre digno, que con gran vergüenza vió su apellido unido al de la aventurera: el marques de Jouffroy d' Abbans.

Poco tiempo después del matrimonio los tribunales tenían que entender en el hogar. Las revelaciones que aparecieron en el proceso de divorcio no son para contadas.

Lo más curioso es que como en «Madame, l'Archiducca», la condesa no le concedía «ni esto» al infortunado esposo que, sin energía, ni voluntad, cenfíase en silencio éxtasis á contemplarlas para él provocativas gracias de la esposa inexpugnable. Su hermosura, sin embargo, no era para despertar tan apasionado arrobamiento. Con sus cabellos rubios, gracias al agua oxigenada, y cortados en cerquillo, sus ojos desmesuradamente agrandados por el khol, sus facciones fatigadas y su piel marchita, la condesa asemejábase más bien á una «ninja» que á una diosa.

En fin, los 850.000 francos gastados alegremente con exclusión del marido, dedúcese la aventurera á vivir de expedientes. En un yath de su propiedad, llamado «Júpiter», plantó una ruleta y fuése á buscar puntos por las estaciones de baños, que embarcaba para ir á jugar en aguas neutrales fuera del radio de la policia. En los últimos tiempos la Beauregard se ocupaba de «negocios», poniendo á precio sus conocimientos é influencias. Un negociante de Lyon ha sido su víctima por valor de 52.600 francos y es quien la lleva á la carcel. Cuando los agentes llegaron á prenderla, díjoles con cinica tranquilidad:

«Una hora más, y yerran ustedes el golpe, porque esta tarde salía para Viena.»

DESFALCO UNIVERSITARIO DE SEVILLA

Dice *El Orden* de dicha capital que es imposible proceder con mayor diligencia y energía que las que han desplegado, cada cual en su esfera respectiva, los señores ministro de Fomento y rec-

tor de aquella Universidad. Por orden del primero, y después del reintegro de las sumas evaporadas, ha empezado éste á instruir un expediente administrativo, con el expreso encargo de no paralizarlo un momento hasta su terminación.

«En el expediente,—dice aquel periódico,—que se está formando por el rector, consta los hechos referidos estos días: han declarado D. José Maria Marquez y D. Joaquín Alcaide, y aun cuando sus declaraciones no sean conocidas, hay motivos para presumir que confirmarían lo que está en la conciencia de todos.

Existe el acta de arqueo, que arroja una existencia de 50 pesetas, única fortuna que poseía la Universidad, mientras el Sr. Alcaide, para cortar irregularidades, tenía en su poder las acciones del Banco y los réditos de tres años, amén de otro piquillo; existe el hecho de que estas cantidades no se hubieran entregado hasta anteayer, á pesar de los muchos días transcurridos desde que cesó en el rectorado, y todos estos elementos convergen hácia un mismo fin: el de demostrar cumplidamente que ha habido falta, ó algo más.»

Y sigue diciendo el colega: «La Justicia preguntaba: «¿Sería fusionista ese jefe sobre el cual *El Posibilista* y *El Progreso* parecen echar el manto protector de su ignorancia y de sus disculpas respectivamente?»

Eso se desprende de la conducta de esos periódicos, pero no era necesario reflexionar sobre ello, puesto que ¿dónde si no entre fusionistas podrian realizarse actos como el que acaba de tener efecto, con general asombro, en nuestro primer centro docente? ¿No han sido los fusionistas los autores de esas escandalosas immoralidades que, empezando en el Ayuntamiento de Madrid, terminan en la más escondida aldea, y saltan hasta nuestras posesiones ultramarinas, invadiéndolo todo?

Ha sido *La Justicia* buen adivino. La irregularidad es, no predominante fusionista, sino fusionista genuina y totalmente y á una conspicua personalidad de este bando es á quien se exige hoy día la responsabilidad del desfalco ó de la irregularidad, como nuestros lectores quieran llamar al acto de disponer del ajeno peculio.»

Crónica local.

Días pasados tuvo lugar una reunión en la ciudad de Felanitx, en casa del hermano del Alcalde. Asistió á ella el gefe de los *insanos* y los alcaldes de Porreras, Santañy y Campos.

Reinó la concordia más esquisita; se cambiaron impresiones, amenizando el acto una banda de música. El repertorio fué escogido y se tocó el himno de Riego.

Se verificó la reunión á hora bastante avanzada de la noche para no molestar al vecindario.

Al final hubo vivas y mueras; suponemos que los vivas fueron á la moralidad fusionista; sobre las nuevas no nos atrevemos á hacer suposiciones.

Según noticias el próximo domingo se inaugurará la temporada en el Circo Balear figurando como primer actor y Director D. Enrique Araixa, que actuó la temporada pasada, en el teatro Principal de Valencia como primer galán joven en compañía de D. Manuel Osorio.

Nos alegramos que dicho señor nos haga pasar las veladas alegremente, ya que este país ofrece tan pocas distracciones.

Esta tarde saldrá para Barcelona el vapor *Mallorca* con la correspondencia.

Un discípulo del malogrado caballero Cayetano dió el miércoles una sesión en el café del Sr. Nadal de la Plaza del Aceite.

El joven artista escusamos decir que fué muy aplaudido.

Probablemente el sábado próximo llegarán en aguas de esta ciudad los reverendos padres comisario y secretario generales de la orden carmelitana en España al objeto de allanar sobre el terreno cuantas dificultades surjan para llevar á efecto la institución de un convento de su comunidad religiosa en la colegiata de Lluch.

Los periódicos de Menorca últimamente recibidos dan cuenta del hallaz-

go, en una de las calles de Ciudadela, de una culebra que tenía nada menos que una longitud de siete palmos.

El inspector de viveres señor Mayol ha hecho retirar en lo que vá de semana de la venta pública, en la Plaza Mayor, algunos cestos de fruta dañada y falta de sazón.

Al parecer el nuevo puente que se ha de construir en la Riera, será de piedra y con direccion á la calle Mayor de Santa Catalina desmontándose el terraplen que hay, formando hoy día una esquina.

Será esta mejora, no solamente utilísima, más tambien de grande y hermoso aspecto en una carretera de las más concurridas de la isla.

Ayer recibimos la visita de nuestro apreciable colega local *El Ancora*.

Ayer por la mañana ganaron el puerto varios buques del comercio de cabotaje de esta matricu a.

Por la friolera de tres céntimos de peseta se armó anteayer un poco de barullo en el fielato del muelle entre un dependiente y un particular.

Varios soldados se ocupaban estos días en trasportar muebles de lujo al Palacio de la Almudaina.

A las seis de la mañana fondeó ayer el vapor correo *Menorca* procedente de de Mahon con carga de pieles, calzados y otros géneros y 19 pasajeros, entre los cuales figuran los comandantes D. José Feliu y Ferrá, D. Teodoro Ugarte y el Habilitado que llevó fondos á Mahon para eubrir las atenciones de los cuerpos que guarnece aquella isla.

Se nos asegura haber sido denegado el permiso para celebrar una becerrada en la noche del 21 del corriente en la Plaza de Toros de esta ciudad con luz eléctrica.

Ayer no salió correo para Barcelona por tener ayer en la máquina el único vapor de que podian disponer las empresas.

De *El Isleño* de ayer:

Esta mañana al despertar algunos operarios que trabajan en la carretera de Andraitx y viven juntos en una cochera de la casa del Sr. Aleñar junto á *Cá ses Rafaletas*, han encontrado á uno de los compañeros muerto.

El desgraciado padecía, del corazon y supónese que algún accidente, del que ni siquiera se han apercibido los que con él estaban, ha puesto fin á su existencia.

Los vecinos del Terreno, agradecerian al Sr. Alcalde accidental que dispusiera un tanto más de prodigalidad en el alumbrado de aquel caserío.

El encargado debe de tener órdenes para no encender las luces mientras brille la luna; ahora que el astro reina no aparece hasta las nueve y media, se enciende sí el alumbrado al anocheecer; pero la provision de petróleo está tan bien calculada en algunos faroles que se estinguen un cuarto de hora antes de alumbrar aquella.

El Rdo. P. José López, de la Orden de San Agustín, es el encargado de pronunciar la oración fúnebre en los funerales que, en sufragio del alma del difunto Sr. Conde de España, deben celebrarse mañana en el Socorro.

El martes salió para Barcelona el Rdo. P. Salvador Font, Comisario general de los Agustinos.

Con regular concurrencia tocó anoche la banda de Filipinas en el paseo del Borne escogidas piezas.

Ha pasado á mejor vida, en el Hospital Civil, el aficionado á criar palomas, Sr. Serra, que llamó la atención hace algunos años por su amor á esa clase de entretenimiento.

Ayer recibieron sepultura en el cementerio de esta ciudad tres cadáveres, dos varones y una hembra. Uno de ellos fallecido en Porto-pí, los dos restantes en el Hospital civil.

Es de creer

Que no gastaréis supongo, obrando con discreción, otro jabón que el jabón de los PRINCIPES DEL CONGO. Jabonería.—Victor Vaissier.—Paris.

BAÑOS DE LA PORTELLA

Atendido á lo avanzado de la estación se han empezado á desmontar los baños quedando subsistente un pequeño local para caballeros y otro para señoras, con objeto de que puedan continuar utilizándolo los bañistas.

Se advierte á las personas que tengan ropa de baño en el establecimiento, que pasen á recogerla si quieren evitar extravíos.

PARA IBIZA

Sa' drá del 8 a 11 ucho

Santísima Trinidad

patrón D. Bartolomé Mari. Admite carga y pasajeros. Informarán, Rosa Cardona é hijo, Hostales 15, tienda.

VIAJE Á BARCELONA

El vapor español

Amalia

capitán Borrás saldrá de este puerto para el de Barcelona el viernes 5 del corriente á las 4 de la tarde. Admite carga y pasajeros. Consignatario, Gabriel Alzamora, San Miguel 61 y 63.

Se despacha en la Agencia de Aduanas en los Sres. Shembri hermanos calle de la Marina.

LA ISLEÑA

EMPRESA MALLORQUINA DE VAPORES

El vapor *Mallorca* saldrá de este puerto para el de Barcelona, hoy viernes á las 5 de la tarde.

Admite carga y pasajeros.

Palma 5 Setiembre de 1890.

Telegramas.

Madrid 4, 1'15 m.

El doctor Ferran ha pedido protección al ministro de la Gobernación para efectuar ensayos profiláticos del cólera.

El viernes llegarán los pliegos de Mirellis.

Pronto se declarará la autonomía administrativa de las provincias Vascongadas.

Madrid 4, 9'15 m.

En Paris la comisión técnica encargada de dar dictámen referente al submarino *Quimol* que acaba de hacer los ensayos en Cherburgo ha dado el dictámen desfavorable y parecidas razones que los del Peral.

Madrid 4 7'45 n.

Llegaron los pliegos de Melilla. En los centros oficioles aseguran que no contienen nada importante.

En Melilla reina tranquilidad.

Es inexacto que el otoño se hayan de hacer grandes maniobras militares en Vitoria.

Vitoria 4, 6 t.

Al llegar los Sres. Cánovas é Isa-sa se dieron vivas á los Sres. Cánovas y Sagasta, á los fueros.

En el banquete celebrado en la Granja modelo el Sr. Cánovas ha conversado con un inteligente agricultor y ha ofrecido que el Gobierno protegerá la agricultura de Alava como provincia más atendida y como industria Vizcaina, dándose vivas al Rey y á la Reina.

ANUNCIO

Los periódicos El Diario de Palma, El Ancora, El Palmesano y LA MAÑANA publican los anuncios en la cuarta plana á los precios siguientes:

Los anuncios oficiales de sociedades y de interés particular á un céntimo de peseta por palabra.

Los que exijan mayor tamaño de letra ó usen "clichés" satisfarán á proporcion del número de palabras que ocupen.

Los de defuncion ó funeral tamaño ordinario 2 pesetas y los mayores proporcionalmente.

Por el reparto de hojas volantes ó de anuncios 5 pesetas por periódico.

El anunciante podrá elegir el periódico ó periódicos en que desee se publiquen los anuncios.

Los anuncios para los indicados periódicos se admitirán en la librería de D. Felipe Guasp, calle de Morey, número 6.



Gran fábrica

DE

CAJERÍO Y ESTUCHERÍA

Cajas lujo y fantasía para bodas, bautizos y regalos.
Para joyería y platería, estuches desde 1 real uno en adelante.
Para el envase de calzado, cajas desde 90 céntimos de peseta la docena.

Fábrica—Olmos—Teléfono 127

SUCURSAL — BROSSA, 10 — TELÉFONO 128

Aviso

El despacho de jabones marca Providencia, se ha trasladado al Colmado de los Sres. Hijos de Rafael Pomar.

Pastillas Peral sin esencia 4 pta. docena.
Pastillas Peral con esencia 4'25 docena.

Jabon Blando.—Legia.

Carruajes

APUNTADORES, 4—TELÉFONO, 144
En este establecimiento se encontrarán carruajes de todas clases, cuyo servicio estará abierto tanto de día como de noche.

¡ABAJO EL MONOPOLIO!

PETRÓLEO SUPERIOR AMERICANO

Se detalla por cajones á pesetas 24'25 para Palma y 17'25 para fuera en el almacén de D. Bernardo Estela calle de la Marina frente al cuartel de caballería.

Para cantidades mayores á precios convencionales.

Arreglos convencionales con los Ayuntamientos de la Isla para su alumbrado pues que hasta hoy han pagado carestía.

Su pureza y exacta cabida de las latas.

IMPORTANTE.—Resultando las cajas de nuestro petróleo con un litro más de quido que las comunes, el precio establecido de 69 reales resulta ser solamente de 67.

Petróleo refinado superior

Se detalla á 67 céntimos el litro equivalentes á 11 céntimos de escudo por libra. Luz clara y brillante un 29 por ciento más que las clases comunes.

Hojalatería de Bartolomé Ferragut, calle de San Juan, esquina Apuntadores.

PILDORAS HOLLOWAY



Mediante este excelente remedio, las obstrucciones de todo género, ya sean las que afligen la juventud ó la mujer en su edad crítica, desaparecen radicalmente, y las personas pálidas ó de color enfermizo recobran la mas perfecta salud gracias á las célebres Pildoras Holloway, cuyas propiedades curativas, introduciéndose en el fluido vital, le limpian de toda clase de humores que pudieran contribuir á su impureza. Ningun medicamento opera con tanta eficacia como estas Pildoras, las cuales curan con prontitud los desórdenes del hígado y del estómago, evitando toda especie de perjuicio y restituyendo al hígado su acción natural.

Los primeros síntomas de toda enfermedad deben siempre combatirse por medio de un medicamento cual estas célebres Pildoras, que obrando con suavidad, purifican la sangre ó impide el desarrollo de sus enfermedades peligrosas.

UNGUENTO HOLLOWAY

Este célebre Unguento que ha sido adoptado en los principales hospitales de Europa para el tratamiento de las ulceraciones y abscesos cutáneos en general, despliega sus facultades curativas con rapidez y sin ocasionar dolor alguno. Las erupciones de toda clase, las llagas, los tumores, las afecciones escrofulosas de toda especie, las abscesos, las heridas antiguas así como las inflamaciones y supuraciones de todo género, ya sean del cutis, glándulas ó músculos, pueden curarse radicalmente por medio de este maravilloso bálsamo. Las personas que padecen afecciones del corazón ó que sufren de constipados, toses ó bronquitis, pueden librarse pronto de estas dolencias apelando á las maravillosas virtudes del Unguento Holloway.

Para asegurar la curación rápida y permanente de las enfermedades, conviene siempre que se tomen las Pildoras al mismo tiempo que se emplea el Unguento.

Las únicas contraindicaciones en cuanto á la aplicación al uso de dichos medicamentos consisten en los casos de Pildoras y bálsamo de Unguento.

Se venden en las principales farmacias del mundo entero y en el establecimiento central del Profesor Holloway, 53, Oxford-street, Londres.

Los que viajan

Encontrarán maletas, carteras y sacos, con ventaja de precios, en la calle de Pajacio número 4, frente la Diputación Provincial.

Calle del Sindicato,

núm. 29, hay un segundo piso para alquilar; su dueño vive calle de Tamerer, núm. 40.

LOS NIÑOS PIDEN A GRITOS LA EMULSION DE SCOTT

DE

ACEITE DE HIGADO DE BACALAO CON HIPOFOSFITOS DE CAL Y SOSA
Dulce como la Leche, grata al Paladar.

En toda familia donde hay Niños sanos y robustos, delicados ó enfermizos, se habrá observado la facilidad con que

ENGORDAN, CRECEN Y DESARROLLAN,

bajo la salutar influencia de ese poderoso alimento abundante en GRASAS y FOSFATOS, que son los elementos vivificantes e indispensables al desarrollo

ÓSEO Y MUSCULAR

de esas jóvenes naturalezas en el periodo de su crecimiento.

EL LINFATISMO, EL ESCROFULISMO, EL RAQUITISMO,

Adquiridos ya por DEFECTOS DE LA LACTANCIA ó por herencia ceden con admirable rapidez en su devastadora marcha, ante la potente fuerza RECONSTITUYENTE de ese gran remedio

PROVIDENCIAL PARA LA INFANCIA.

De venta en todas las Farmacias y Droguerías.

TRAPOS, CARNAZAS METALES !

¡Y DEMAS DESPERDICIOS

Se compran en el almacén de

PABLO MUNNÉ

Arco de la Merced, 7, Palma

Se necesitan trabajadoras.

Tienda

Se alquila la de la calle de Fideos números 9 y 11 esquina á la de la Luz.

Informará,

El Corredor Municipal

Alquiler

Se alquila el primer piso de la casa zaguán número 28 calle de los Angeles en el que se ha introducido una mejora, tiene agua de fuente y de pozo, coladuría y terrado: en el último piso informarán.

Igualmente se alquila una botiga calle de Pelaires número 57.

Y una cochera, establo y pajar en la calle de San Martín núm. 27.

Cultos.

SANTO DE HOY.

San Lorenzo Justiniano ob.

HOY VIERNES

El jubileo de cuarenta horas concluye en la Concepción: exposición á las seis, y á las diez la misa mayor; á las siete de la tarde sermón por un Padre agustino, y luego la estación, Te-Deum y reserva.

Por ser el primer viernes de mes, consagrado al Corazón de Jesús, habrá comunión general; en San Francisco á las cinco y media; en San Miguel y en Santa Cruz á las seis; en San Jaime y en San Felipe Neri á las seis y media; en Montesión á las siete y media para los asociados al Sagrado Corazón, y luego el ejercicio de costumbre. Al anochecer se celebrará igual ejercicio con exposición en Santa Cruz, San Jaime, San Miguel, San Nicolás y la Merced.

Visita á la Corte de María

A la Virgen de la Piedad, en Santa Eulalia.

Sección Comercial

BUQUES FONDEADOS.

Día 4

De Mahon vapor Menorca, cap. don Francisco Cardona, 16 trip., ton. 190, con efectos, balija y pas.

DESPACHADOS

Para Mazagan bergantín goleta Joven Antonio, cap. D. Miguel Darder, 10 trip., ton. 237, con lastre.