

Correos.—ENTRADAS.

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

Correos.—SALIDAS.

Para Palma los miércoles á las 6 de la tarde el vapor «Menorca.»
Para Barcelona con escala en Alcedia todos los domingos á las 8 de la mañana el vapor «Puerto-Mahon.»
Para Ciudadela diariamente á las 2 de la tarde el coche-correo.

EL BIEN PUBLICO.

Redaccion y Administracion, Calle del Bastion núm. 39.

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

FERRO-CARRILES SUBTERRANEOS DE LONDRES.

La locomocion multiplicada se ha convertido en una necesidad general de nuestra época, y asombran las cifras que espresan el número de personas que, por los ferro-carriles, los tramvías, los ómnibus, los buques de vapor y los carruajes de plaza circulan en las ciudades mas populares del mundo.

En Lóndres, particularmente, no siendo ya posible aumentar el número de los vehículos que transitaban por las calles, sin impedir ó dificultar enormemente el movimiento de los peatones, fué donde se planteó primeramente y se trató de resolver, ese aumento de medios de transporte, por la creacion de ferro-carriles subterráneos que produjeran el fin propuesto.

Estos ferro-carriles subterráneos, actualmente explotados, forman en el interior de la ciudad un inmenso círculo, de un desarrollo de 23 1/2 kilómetros pertenecientes á dos compañías distintas: la «Metropolitan Railway» y la «District Metropolitan Railway». La primera ha gastado 820 millones de reales y la segunda 552, para establecer esa red de 23 1/2 kilómetros y algunos ramales y líneas de empalme, formando un total de 38 kilómetros los caminos de esta especie en el interior de Lóndres.

El círculo de hierro («Inner fer») no es en realidad completo; existe entre sus estremidades un claro de unos 1,700 metros, que una tercera compañía trata de construir, estando evaluado su coste en 242 millones de reales; de suerte que esta suma, unida á las anteriores, dará un total de 1,584 millones como coste de una vía de 40 kilómetros próximamente, lo que hace subir á cerca de 40 millones el coste medio de cada kilómetro.

Seguramente, estas cifras son imponentes y capaces de hacer vacilar á los mas intrépidos. Se ha necesitado toda la audacia, el gran espíritu de empresa y la indomable energía de los ingleses para llevar á cabo obra tan gigantesca. Pero, apresurémonos á decirlo, el éxito de la operacion industrial, despues de haber permanecido indeciso durante algun tiempo, se ha asegurado de una manera definitiva, y los capitales invertidos perciben ya un interés de 4 1/2 por 100, que en Inglaterra se considera muy remuneratorio, y que seguramente aumentará de año en año.

Ed cuanto á los servicios prestados, son inmensos y es fácil comprenderlos al saber que, en 1876, las dos compañías explotadoras de esta red subterránea transportaron 80 millones de viajeros, y el precio medio pagado por cada viajero ha sido de un real y sesenta céntimos, ó sea un ingreso bruto total de 128 millones de reales, equivalentes á un 9'33 por 100 de la suma invertida.

A pesar del enorme número de viajeros que circula bajo la tierra, no se advierte en la superficie del suelo una disminucion sensible de circulacion de carruajes y de gente á pié, habiendo razones para deducir que, multiplicando los medios se multiplican tambien las necesidades de viajar.

Ahora conviene entrar en algunas esplicaciones de estos caminos.

El «Metropolitan Railway» y el «District Metropolitan Railway», así como sus diferentes ramales, que los enlazan con todos los ferro-carriles ordinarios que concluyen en Lóndres, no están en toda su

extension establecidos debajo de tierra, como lo deja suponer la traduccion literal de la palabra «Underground Railway», con que se los designa generalmente; pero son ferro-carriles sin terraplenes, no presentando mas que trincheras y túneles; y como en gran número de puntos las trincheras han sido recubiertas con bóvedas, no se comete un error sensible calificándolos de caminos subterráneos.

Como ha sucedido en todos los descubrimientos y todas las obras absolutamente nuevas, cuando Carlos Pearson expuso su proyecto de establecer en la metrópoli británica un camino de hierro subterráneo, encontró una oposicion general y censuras de todas clases que declararon la empresa irrealizable. La operacion debia ser imposible, el calor insoportable, y el humo de las locomotoras debia asfixiar á los viajeros y á los maquinistas. Además la trepidacion del tren debia ocasionar las caidas de las bóvedas y de las casas ribereñas de las líneas; en una palabra, la suma de obstáculos de todos géneros era tal, que la concepcion de semejante proyecto hacia dudar de la razon de su autor. Carlos Pearson, con la tenacidad de la raza anglo-sajona, resistió todas las criticas y sostuvo sus proyectos; esperiméntó para reunir los capitales necesarios á tamaña empresa las dificultades que se comprenden y que no hemos de referir aquí. Preciso es reconocer que semejante hombre debia estar dotado de una audacia y de una energía muy raras, para atreverse á concebir y ejecutar un proyecto consistente en establecer un ferro-carril servido con locomotoras, con numerosas estaciones, y en el centro mismo de la parte mas populosa de una ciudad de tres millones de habitantes donde el valor del terreno llega á cifras apenas creibles.

Estos ferro-carriles subterráneos, encontrándose en todo su recorrido mas bajos que el suelo, apenas tienen pendientes; pero presentan curvas bastante pronunciadas, cuyo rádio es menor de 400 metros. Estas líneas han sido ejecutadas, parte en túneles, parte en trincheras guarnecidas con muros de sostenimientos, generalmente de ladrillo. Como ya hemos dicho, las trincheras han sido recubiertas de manera que forman túneles, ya por medio de techos orientales, ó por bóvedas muy rebajadas. Estas obras se han ejecutado con sencillez, sin lujo; pero de una manera intachable por su escelente mano de obra, por lo bien acabados y por la eleccion de los materiales.

El estado de sequedad en que se mantienen los túneles es notabilísimo. La estructura de la via se compone de rail de acero de ancha base, de 42 kilogramos de peso por metro lineal, fijos con tablillas y tornillos sobre largueros de madera. Las estaciones espaciadas de 800 á 1,200 metros están esclusivamente consagradas al transporte de viajeros; presentan á cada lado de la via un buen andén de 4'50 metros de ancho; y estas estaciones forman vastas galerías de 15'50 metros de latitud por 90 de longitud, completamente cubiertas y alumbradas por arriba. A cada lado de la estacion, se encuentra una ancha escalera para los viajeros de salida y de llegada; y al nivel de la calle, á la entrada, están colocados los despachos de billetes, pequeñas salas de espera, retretes, etc.

Los edificios de las estaciones se elevan sobre el suelo de la calle á la altura de un primer piso y están generalmente bien colocados en la proximidad

de los ferro-carriles correspondientes y fácilmente accesibles. Cuando se penetra en ellas no se experimenta la sensacion desagradable que se siente generalmente al entrar en un subterráneo; la temperatura no es elevada y la ventilacion está estudiada de tal modo, que no reinan corrientes de aire, como á la entrada de la mayoría de los túneles.

En las excitaciones el servicio se hace de la manera mas sencilla. En los muros y en los faroles del alumbrado está indicado el punto de Lóndres bajo el cual se encuentra la estacion; junto á los rails se encuentran andenes al nivel del piso de los coches, que hacen sumamente cómoda la entrada y la salida de estos; unos postes indicadores marcan los puntos donde se detienen los coches de cada clase; los viajeros se agrupan en el sitio correspondiente á la de sus billetes, y cuando el tren se separa, las dos operaciones de subir y bajar, ó mejor dicho, de entrar y salir de los carruajes se hace con una regularidad admirable y con una celebridad completa; tanto mas, cuanto que se entra por un lado del tren y se sale por el otro, puesto que las escaleras para subir á la calle ó bajar de ella están en los lados opuestos. Puede figurarse cualquiera esta rapidez cuando sepa que por la línea principal del «Metropolitan» pasan hasta 14 y 15 trenes por hora.

Las locomotoras empleadas no consumen mas que coke de buena calidad; sus hogares están establecidos en las mejores condiciones, y el aire se mantiene en un estado tal, que los viajeros no experimentan incomodidad alguna. La explotacion se le hace con la mayor calma; no se emplea campana para señales de partida, ni el silbato de la locomotora para las de parada, de minoracion de marcha, etc.; de suerte que no se oye otro ruido que el producido por el movimiento mismo de los trenes. La supresion de todas las señales acústicas está motivada por las confusiones que seguramente se producirían por la repercusion de los ecos de la bóveda, y esto, unido al considerable número de trenes que circulan por estas vías ha decidido á los ingenieros á evitar todo ruido inútil.

En cuanto al sistema de señales adoptado, y que se designa con el nombre de «Block's system», es de tal manera perfecto que, á pesar de la continuidad con que funciona, no hay error posible y su eficacia está suficientemente demostrada por el hecho de que desde la apertura de la línea, no ha ocurrido ni un accidente que deplorar. Si se añade que la sencillez de este sistema de señales es tal, que cualquier empleado que llega es apto desde el primer dia para manejar los aparatos sin posibilidad de cometer error, se habrá dicho todo lo necesario sobre el asunto.

Las locomotoras son máquinas-tenders con avantren articulado, cuyas ruedas motrices tienen 1m67 de diámetro, un peso con carga de 45 toneladas; y como solo tienen que remolcar trenes compuestos únicamente de cinco carruajes, á una velocidad de 25 kilómetros por hora, su potencia podria parecer desproporcionada con el esfuerzo exigido, si no hubiera decidido su adopcion la necesidad de reducir las pérdidas de tiempo en el arranque de los trenes, allí tan frecuente. La rapidez, la facilidad del arranque tiene una importancia capital, tratándose de trayectos de 800 metros, que deben, particularmente por algunos trenes, recorrerse en dos ó tres minutos. En cuanto á las paradas en cada estacion, no

deben esceder de un minuto, y este espacio de tiempo es suficiente por efecto de la rapidez y facilidad con que se efectúan el embarque y el desembarque.

Como los viajeros que recorren esta línea casi nunca llevan equipaje, y los trenes no conducen wagones de mercancías, resulta que el servicio en cada estación se hace con grandísima celeridad.

Los coches son anchos, elevados, cómodos, hasta «confortables»: sus paredes laterales son, por decirlo así, todas de cristal. Cada compartimiento está alumbrado por dos mecheros de gas, muy depurado, que da una luz clara y brillante. El gas va almacenado en cajas planas colocadas sobre los carruajes. La trepidación es casi insensible; en una palabra, se ha realizado la comodidad más completa.

El mérito de esta construcción, de estas instalaciones perfectas, corresponde a Mr. John Fower, ingeniero jefe de la línea, y el de la organización general, a Mr. Myles Fenton, director general de la explotación del «Metropolitan Railway.»—T. T. («Epoca.»)

MADRID 7 DE SETIEMBRE.

Italia y Rusia han adoptado hace poco, para cargar bombas, torpedos y varios proyectiles, la nueva sustancia inventada por Novel, el que también descubrió la dinamita. Es dicha sustancia aun más poderosa que ésta, y resulta de una mezcla de nitroglicerina y de colodion. Puede cortarse con un cuchillo, pues aparece bajo la forma de una materia viscosa. Tiene también sobre la dinamita la gran ventaja de que no se altera, como ella, al contacto del agua, pues es impermeable y no pierde nada de su fuerza explosiva aunque se la sumerja dentro cualquier líquido.

—Se calcula en 3.000.000 de toneladas el producto anual del carbón de la China.

El antracita de Shansi representa un millón de toneladas; el carbón bituminoso de dicha provincia, 700.000 idem. Por todas las diez y ocho provincias comprende la región carbonífera de la China, y aunque varía mucho la extensión de los filones, su edad y calidad, es de considerarse el imperio como el primero de los países hulleros del mundo.

El área excede a la del Norte-América, y con la mayor de ellas, la de Shansi, antes nombrada, ninguna otra puede compararse en la reunión de las más felices condiciones relativas a su situación, calidad y cantidad.

Con el combustible dicho se encuentra ganga de hierro parda en la mayor abundancia.

Con una producción anual de 300 millones de toneladas, es de suponer que este estenso minero de antracita solo basta a satisfacer la presente demanda del mundo por 2.400 años por venir. Pero tan en la infancia se halla el arte del minero entre los chinos, que la producción al presente, a despecho de las más favorables circunstancias, equivale solamente a 1/15 avos de la Alemania a los Estados-Unidos.

—Es ingenioso el medio de que se ha valido M. Harley, comerciante de Nueva-York, para anunciar sus betunes y para que su anuncio recorra las columnas de todos los periódicos.

M. Harley cae en el mar ante la multitud que llena el puerto. Las barcas todas se lanzan en su auxilio. M. Harley lucha con las olas, perdiendo visiblemente terreno. La ansiedad es grande hasta que un marinero llamado Harrington llega hasta el naufrago, y entonces M. Harley levanta su bastón con una larga banderola en que se leía: «No hay mejor betún que el betún Harley».

—El magnífico dique el Ferrol, llamado de la Campana, construido por operarios españoles y bajo

la dirección de un ingeniero español, incluso el barco puerta de hierro con que cierra su entrada, va a tener un lunar inglés sin el cual hubiera podido pasar perfectamente.

Las bombas del dique han sido adquiridos en Inglaterra, y al venir las bombas han venido también según costumbre, dos acompañantes ingleses llamados «maquinistas montadores», ajustados por nuestro gobierno en 1225 pesetas mensuales por el tiempo que dure la faena de la instalación que es claro se prolongará todo lo posible.

Y en tanto, el arsenal de Ferrol, lleno de maquinarias, vacío de operarios y con 40 maquinistas españoles desembarcados sin destino, parece—según «La Voz del Litoral»,—un asilo de beneficencia a juzgar por la quietud y el silencio de los talleres.

—Según telegrama de Londres, el almirantazgo inglés ha resuelto establecer un aparato eléctrico a bordo de cada buque acorazado.

Este acuerdo está basado en la opinión unánime de los inteligentes respecto a la seguridad de conocer los buques torpedos a favor de dicha luz y a bastante distancia.

(«Gaceta Universal.»)

MINISTERIO DE ULTRAMAR.

Reales decretos.

En virtud de la autorización concedida por la ley de 25 de Junio de este año, de conformidad con lo propuesto por el ministro de Ultramar, de acuerdo con el Consejo de ministros.

Vengo en aprobar el convenio celebrado en este día entre el ministro de Ultramar y el Banco Español de la Habana para la negociación, pago de intereses y amortización de las obligaciones del Tesoro sobre la renta de aduanas, por valor de 25 millones de pesos, distribuidos en una sola serie domiciliada en Madrid, Habana, París y Londres.

Dado en Palacio a veinticuatro de Agosto de mil ochocientos setenta y ocho.—Alfonso.—El ministro de Ultramar, José Elduayen.

CONVENIO A QUE SE REFIERE EL ANTERIOR REAL DECRETO.

En virtud de lo determinado en la ley de 25 de junio de 1878, el ministro de Ultramar, en representación del Estado y de acuerdo con el Consejo de ministros, y el director, consejero y secretario del Banco Español de la Habana, de acuerdo con su Consejo de gobierno y con poder bastante al efecto, y en representación de su establecimiento, han convenido lo siguiente:

Artículo 1.º El Tesoro de la isla de Cuba emitirá obligaciones al portador, de que tomará razón el Banco Español de la Habana, domiciliadas en dicha capital, Madrid, París y Londres, por 25 millones de pesos; estas serán de a 100 pesos, equivalentes a 500 francos y 20 libras cada una; llevarán la fecha de 1.º de Julio del corriente año; disfrutará de un interés de 6 por 100 anual, pagaderos por trimestres vencidos en 1.º de Octubre, 1.º de Enero, 1.º de Abril y 1.º de Julio de los respectivos años; se amortizarán por sorteos también trimestrales en las mismas fechas, según el cuadro que se estampará al dorso de cada obligación, y estarán exentas de todo gravamen ó contribución ordinaria ó extraordinaria que pudiera imponerse en lo sucesivo.

La primera amortización se verificará en Diciembre del corriente año por 537.000 pesos, que corresponde a los trimestres vencidos en 1.º de Octubre y 1.º de Enero próximo.

En los trimestres sucesivos se aumentará a la cantidad de 537.000 pesos que corresponden al primer

semestre por amortización el importe de los intereses respectivos a las obligaciones que se vayan amortizando, y así resultarán invertidos en cada año los 2.574.000 pesos destinados al pago de intereses y amortización de las obligaciones, y recogidas éstas dentro de los 15 años en que ha de verificarse la amortización total.

Art. 2.º Las obligaciones de que se trata serán consideradas como efectos públicos para todos los fines de su contratación, y se admitirán por su valor nominal en toda clase de afianzamientos al Estado.

Art. 3.º El pago de los intereses y amortización de estas obligaciones se verificará en las capitales expresadas en que las domicilien sus tenedores.

El Banco Español toma en firme y a la par las 250.000 acciones al portador, de las cuales 121.466 como saldo de la liquidación de sus anticipaciones al Tesoro, y el resto 128.534 cuyo importe íntegro se entregará al Gobierno.

En pago de estas últimas serán admitidos bonos y billetes del Tesoro de la Isla de Cuba con los intereses vencidos y no satisfechos al 50 por 100 de su valor nominal, y las letras expedidas a cargo de la comisión de Hacienda de España en París por anticipaciones a aquel mismo Tesoro, y se regularán para su admisión con el descuento de 6 por 100 y al cambio de peseta por franco.

Art. 4.º El Banco Español se hará cargo de satisfacer en las épocas respectivas los intereses y amortización de estas obligaciones.

Estos pagos los realizará el Banco con el producto de una consignación anual de 2.574.000 pesos que se hará a su favor sobre los productos de la renta de Aduanas.

Art. 5.º El Tesoro de la isla de Cuba abonará al Banco por razón de comisión y movimiento de fondos, el 3 por 100 sobre los 2.574.000 pesos destinados en cada año al pago de intereses y amortización de las obligaciones que con arreglo a la ley citada han de crearse.

Art. 6.º Para esta consignación se designa por ahora la Aduana de la Habana como inmediatamente encargada de entregar diariamente al Banco Español, después de cubierta la parte correspondiente al Banco Hispano Colonial, la suma de 8.500 pesos de la recaudación que se obtenga en ella desde el primero de cada trimestre hasta completar la suma que por fin del mismo deba invertirse.

Cubierta dicha suma, el sobrante, si resultase, ingresaría directamente en el Tesoro; y si no alcanzase, se entregará al Banco en el último mes de cada trimestre hasta completar los 643.500 pesos correspondientes a los intereses y amortización.

Art. 7.º El Banco designará un empleado de su establecimiento que en la Aduana de la Habana vigile el exacto cumplimiento de lo preceptuado en el artículo anterior.

Art. 8.º La cuenta de cada trimestre por el servicio de intereses y amortización de las citadas obligaciones se presentará por el Banco Español al Tesoro durante el trimestre siguiente a que aquella pertenezca.

Si por resultado de estas liquidaciones apareciese un saldo a favor del Banco, tendrá derecho a reembolsarse de él con los primeros ingresos del trimestre inmediato, y con abono del interés de 6 por 100, a contar desde el día 15 del mes en que venzan los intereses y amortización de las obligaciones.

Art. 9.º En las cuentas trimestrales se cargará al Banco del importe de lo percibido de las aduanas que hubiera ingresado en las cajas, y se abonará el de los intereses de las obligaciones vencidos al terminar el trimestre, el de la amortización según sorteos celebrados, y la comisión designada en el art. 5.º

Art. 10. La confeccion de los resguardos provisionales y de los títulos definitivos será de cuenta del Tesoro de la isla de Cuba.

Art. 11. Como las obligaciones contraidas por el presente convenio exceden en su plazo de vencimiento del año 1881, en que termina la existencia legal del Banco concedida en real decreto de 7 de Enero de 1856, el Gobierno proroga por otros veinticinco años los privilegios concedidos á dicho Banco como único establecimiento de emision en la isla de Cuba; debiendo modificar sus estatutos en armonía con el decreto de Bancos de 16 de Agosto corriente; debiendo duplicar su capital cuando las acciones hoy en circulacion pasen de la par, en oro, durante el plazo de noventa dias, y dedicar preferentemente este aumento á la recogida de los billetes emitidos por cuenta del Tesoro y la junta de contribuyentes, por medio de operaciones que se acordarán entre el Gobierno y dicho establecimiento.

Hecho por duplicado y á un solo efecto en Madrid á 24 de Agosto de 1878.—J. Elduayen.—Acisclo Piña.—Antonio Vazquez Queipo.—Eugenio de Nava Caveda. (La Mañana.)

De «Los Debates»:

Dice «The Gold-fund,» que la ciudad de Cambridge, en Ohio, se ha sorprendido al ver llegar á ella á sir William J. Raines, cuya ausencia de nueve años hizo creer en su muerte. Estaba casado y tenia un hijo cuando se embarcó para Calcuta, desde donde le envió á su esposa, despues de dos años de residencia en dicho país, la suma de 1,200 pesos y una carta. De Calcuta, se embarcó, sin rumbo fijo, en un buque mercante que naufragó sobre las costas de Africa. Los caníbales le hicieron prisionero, internándole á 600 millas de la costa; y como una verdadera curiosidad, comenzaron á exhibirle públicamente en un completo estado de desnudez. El rey de esa tribu de salvajes se aficionó tanto á la compañía de Raines, que no podía pasar un dia sin verle.

Por último, á fuerza de inauditos esfuerzos, logró el prisionero abrirse paso hasta Cape-Town y luego hasta Caldwell; en este último lugar supo, por primera vez, que su compañera, despues de esperar su vuelta durante tres años, habia, creyéndole ya muerto, contraido matrimonio con un señor de Cambridge. El mismo dia de la llegada de Raines á esta ciudad, tuvo una entrevista con su esposa, á quien ha dejado en completa libertad de elegir entre sus dos maridos el que mejor le convenga, si bien se reserva el derecho de llevarse consigo á su legítimo hijo.

Es probable que los tribunales ingleses intervengan en este curioso hecho, que puede servir de asunto á un drama de Sardou y á una novela de Verne.

De «La Correspondencia de España.»

La «Liberté» publica el siguiente telegrama de Berlin:

«El Emperador Guillermo que, como es sabido, está acostumbrado á una vida activa, desea volver á tomar las riendas del gobierno cuando regrese á Berlin en el mes de octubre, pero la realizacion de este deseo dependerá del parecer de los médicos. Antes de tomar una decision sobre esto, los facultativos aguardan los resultados de la cura de Gastein. Lo que hay de cierto es que el príncipe imperial conservará la direccion de los negocios durante la legislatura.»

Leemos en «La Concordia» diario de Vigo:

Triste porvenir se presenta al labrador gallego, al propietario y al país en general.

Un verano como no se recuerda otro, ni aun por los octagenarios, ha venido con sus llúvias y baja

temperatura á inutilizar los sacrificios del hombre laborioso.

Y como si la pérdida de las cosechas no fuera bastante aun para agobiar más y más á este sufrido país, llúvias torrenciales vienen en algunos puntos á aumentar este cúmulo de calamidades.

Segun las noticias que hemos recibido y lo que manifiestan los periódicos del Ferrol, el dia 26 será de triste memoria para los pueblos de aquella circunscripción.

San Felipe, la Redonda, San Cristóbal, Brion, Malata, Cabana, Serantes, Barallobre, Sillobre, Perlio, Maniños, Neda, el llano de Santa María, el puente de Sinares, Rojal, los lugares de la Monrela y otros puntos, se han visto invadidos por las aguas á causa de haber salido de madre los rios Jubia, de Belelle y varios riachuelos de esta comarca.

Los daños causados por la inundacion son considerables, pues se veian arrastrados por la corriente, multitud de ganados, árboles y objetos de mobiliario, quedando algunas habitaciones bajas materialmente cegadas por la arena y las tierras que la corriente depositaba en ellas.

La gran fábrica de curtidos de D. Ramon M. Rodriguez, parecia estar en el centro de un gran lago siendo el refugio de algunas personas que procuraron salir de allí en vista de que las aguas seguian elevándose.

Ha sido arrastrado tambien el puente de Linares en la carretera de Lugo, el cual fué arrollado completamente, siendo así mismo destruidos los puentes del distrito de Belelle, y debiendo su salvacion un carromatero que atravesaba el primero de dichos puentes, á la casual detencion que se vió precisado á efectuar para encender un cigarro; pero viendo perderse por completo el carro que llevaba cargado de vino y las mulas que lo conducian.

Dícese tambien que la corriente del Jubia arrastraba los cadáveres de dos mujeres y un hombre, sin que por ahora haya noticia de mas desgracias personales.

Ultimamente los daños causados por esta dolorosa catástrofe son de consideracion y esperamos que el gobierno no olvidará á los desgraciados habitantes de aquella comarca.

Gacetilla.

Ayer se dió fin en la ermita de Nuestra Señora de Gracia á la octava que todos los años se verifica á dicha imágen la que ha sido visitada todos los dias por gran número de fieles con el fin de orar y contemplarla. Por la tarde tuvo lugar la procesion que recorrió las calles anunciadas asistiendo á ella varios particulares y las autoridades militar, civil y de marina, no dejándolo de hacer la música de la escuadra que durante la carrera tocó varias piezas de su repertorio.

* *

A continuacion publicamos las condiciones del abono para la próxima temporada teatral y los nombres de los artistas que han de formar la compañía lírico-italiana. Segun tenemos entendido el señor Ricci cuenta con un escogido y variado repertorio en el cual figuran algunas representaciones que no han sido puestas en escena en nuestro coliseo.

TEATRO DE MAHON.

Compañía lírico-italiana.

Condiciones de abono para la temporada de 1878-79.

1.ª Durante la temporada se darán setenta funciones de abono que tendrán principio en la prime-

ra quincena del próximo mes de octubre del presente año, además de algunas extraordinarias y otras por las tardes.

2.ª La empresa se propone poner en escena las mejores óperas del repertorio, además de tres producciones nuevas de autores italianos: una de ellas sería y de grande aparato escénico, otra semi-séria y la última bufa las cuales han tenido gran aceptación en los principales teatros de Europa.

3.ª Las óperas serán puestas en escena con toda la propiedad y lujo que necesitan sus argumentos, siempre con relacion á lo que permite el escenario del coliseo.

4.ª El abono es obligatorio para toda la temporada excepto para los señores militares y empleados gubernativos, que se les devolverá el importe de las funciones que tengan adelantadas caso de tenerse que ausentar de esta Isla.

5.ª A las funciones que se den por las tardes, los señores abonados gozarán gratis de sus localidades; y á las extraordinarias pagarán las mismas al precio de abono. Dichas localidades quedarán reservadas á los espesados señores hasta las doce del dia mismo de la funcion. Pasada dicha hora sin haberlas reclamado se venderán á los que las soliciten.

6.ª Los señores abonados tendrán derecho de asistir con sus familias á todos los ensayos generales mediante invitacion ó papeleta que recibirán de la empresa.

7.ª El pago del abono se verificará por decenas adelantadas.

8.ª A los señores abonados de la temporada anterior se les reservarán sus respectivas localidades hasta el dia 24 del actual, pasado dicho dia sin haberlas reclamado, la empresa las cederá á los que las soliciten.

NOTA. El despacho de los abonos se abrirá el dia 19 del actual y terminará el dia 24, desde las diez de la mañana á la una de la tarde y desde las cuatro á las seis, en la conserjería del teatro.

Los precios del abono serán como siguen hasta la mitad de la temporada. Los que deseen abonarse despues deberán convenirse con la empresa.

Precios del primer abono.

Palcos platéas por decena.	40 pesetas.
Palcos de 1.ª fila id.	65 »
Palcos de 2.ª fila id.	30 »
Palcos de 3.ª fila id.	10 »
Butacas idem.	6 »

Precios despues de la primera decena.

Palcos platéas por decena.	60 pesetas.
Palcos de 1.ª fila id.	75 »
Palcos de 2.ª fila id.	40 »
Palcos de 3.ª fila id.	15 »
Butacas idem.	7 »

Lista de la compañía lírico-italiana.

Primera tiple dramática soprano, Sra. Cechini.	
Primera tiple medio soprano y contralto, señora Giubbellini.	
Comprimaria, Sra. Ricci.	101
Característica, Sra. Herrera.	71
Primer tenor sério, Sr. Scultz.	10
Otro tenor de medio carácter y comprimario, señor Servivio.	10
Primer barítono absoluto, Sr. Brignoli.	101
Primer bajo cantante absoluto, Sr. Sacconi.	
Bajo cómico, Sr. Marini.	15
Maestro director, Sr. Varola.	15
Coro de ambos sexos.	10
Mahon 16 de setiembre de 1878.—El Empresario, Genaro Ricci.	

El premio de 500 pesetas de la rifa celebrada hoy á beneficio de la Casa de Misericordia, ha correspondido al número 3841 vendido por el espendedor ambulante Juan Capó conocido por Juan es Cego.

Purgados los días de cuarentena que le fueron impuestos á la fragata de guerra española Blanca mañana entrará á libre plática.

Se nos ha dicho que á consecuencia de algunas dificultades que se presentan sobre concecion de local, seria posible que la direccion de telégrafos de Palma propusiera la supresion de la Estacion de Ciudadela. Sentiríamos este percance que dejaría incomunicada una poblacion tan importante de nuestra isla, y deseamos de todas veras que se zanjen las cuestiones que puedan haber dado origen á esta noticia.

En la tarde de hoy ha subido al varadero de este puerto el vapor Puerto-Mahon.

Se está traspasando á bordo de la corbeta Juanita Clar el cargamento de vino de que ha sido portador el javeque Segunda Dolores.

Por una pareja de la guardia civil fué puesto en la noche de ayer á disposicion del juez municipal de Villa-Carlos cierto sugeto que robó dos sábanas á un vecino de aquel pueblo.

Dice el «Isleño» de Palma:

«Segun se ha dicho, han resultado envenenados con fósforos una multitud de cerdos, en la villa de Campos. Semejante hecho indica una intencion malvada que es preciso castigar severamente á encontrarse los delincuentes. En el expresado pueblo hace tiempo están pasando cosas extraordinarias que merecen fijar la atencion de las autoridades.»

Leemos en «Las Provincias» del dia 10:

«Segun una disposicion recientemente adoptada por el gobierno francés, no serán admitidos en Argel y Orán los viajeros españoles, cuya cédula personal no vaya visada por un agente diplomático ó consular de Francia en España.»

Casino Mahonés.

Se halla vacante el cargo de conserje de esta Sociedad. Las personas á quienes interese, pueden dirigirse en casa del Sr. Presidente, plaza del Príncipe número 5, de 10 á 12 de la mañana, Mahon 16 Setiembre de 1878.—P. A. de la Junta.—El Secretario, José M. Mercadal.

SORTEO 37.

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

Suertes.	Pesetas.	Suertes.	Pesetas.	Suertes.	Pesetas.
189	10	1942	50		
397	15				
621	10			3287	50
703	20	2020	10	3512	10
911	10	2220	10	3523	20
928	10	2291	10	3537	15
997	10	2448	10	3703	10
		2605	10	3840	10
		2617	20	3841	500
1443	15	2657	15	3842	10
1450	15	2717	15	3992	20
1523	10	2772	15		
1815	15	2789	80		
1825	50	2798	60		
1940	5	2838	15		
1941	125	2846	15		

Se han distribuido 4000 cédulas.

Seccion Religiosa.

Santo de hoy.

S. Cornelio papa y mr. y S. Cipriano obispo.

CULTOS.

Corte de María.—Mañana se hace la visita á Ntra. Señora de la Concepcion en S. Francisco.

Parróquia de San Francisco, continúa el devoto y solemne Quinario consagrado á la memoria de la misteriosa impresion de las Llagas del Patriarca S. Francisco de Asis, con el Señor de manifiesto desde las 6 á las 8 de la tarde y con sermón que dirá el Rdo. Sr. Cura-párroco.

Santo de mañana.

La Impresion de las llagas de San Francisco.

Movimiento del Puerto.

Comandancia de Marina.

Despachados el 14.

De Villanueva y Geltrú en 4 días Javeque 2.ª Dolores, pat. Pablo Ferrer, con 9 trips. y vino.

De Ibiza en 3 días laud Angela pat. José Martorell, con 5 trips. 28 ps. algarrobas y efs.

El 16.

De Addaya en 1 día Javeque Esperanza, pat. Miguel Landino con 5 trips. y sal.

PARTES TELEGRAFICAS PARTICULARES DE EL BIEN PUBLICO.

Madrid 13.—4:55 t.

Mahon 16.—8:32 m.

El cólera aumenta en Marruecos. El gobierno adopta medidas enérgicas para evitar que se propague en la península.

La fiebre decrece en Luisiana.

Se trata de anexionar á Austria la Sérvia y Herzegovina.

España ensanchará su territorio en Joló.

Interior, 14:15.

Exterior, 14:65.

Bonos, 85:00.

Madrid 14.—5:20 t.

Mahon 16.—8:42 m.

Se ha descubierto una nueva tentativa contra la vida del emperador Guillermo.

El Papa se halla ligeramente indispuerto.

Interior, 14:22.

Exterior, 15:00.

Bonos, 85:05.

Madrid 14.—12:15 t.

Mahon 16.—8:40 m.

Loteria. Premio mayor número 17.890 Zaragoza, 11.065 Cadiz, 8.285 Carabanchel y 3.217 Madrid.

Anuncios.

Pérdida.

En la tarde del domingo se perdió un abanico negro salpicado de estrellas desde la parroquia de Sta. María hasta la ermita de Ntra. Sra. de Gracia. La persona que lo entregue en esta imprenta además de darle las gracias recibirá una gratificación.

Para vender.

Lo están las fincas siguientes que se rematarán en pública subasta en la plaza de la constitucion á las doce del dia doce de Octubre próximo venidero, si la postura fuere competente á juicio del dueño D. Bernardino Pons y Tutzó ó de su representante.

1.ª Una estancia con una huerta de regadío denominada *El Barrancó* del término de Villa-Carlos.

2.ª Una casa situada en Mahon calle de Isabel 2.ª número 50.

El pliego de condiciones obra en poder del pregonero público.

PARA ARGEL

Saldrá de este puerto la semana entrante el pailebot de esta matrícula

MENORQUIN

admitiendo carga y pasajeros y lo despacha el señor Huguet, calle del Rector num. 6.

GRAN DEPOSITO

DE

VINOS Y LICORES

DE

BARTOLOME BRIONES

PLANA 20.

En dicho establecimiento, se acaba de recibir el tan apreciado vino seco de Málaga, que lo espende por arrobas, como tambien una partida de barriles de Jerez seco, Cognac, fin Champagne y Jinebra lejitima de Chiedam.

Todos estos vinos y licores, pueden estar persuadidos, que además de dar fuerza y vigor al cuerpo, adornan y perfeccionan el alma.

ESENCIA DE ZARZAPARRILLA DE HONDURAS.

Preparada con la verdadera zarza de Honduras es sin disputa uno de los mejores depurativos para toda clase de afecciones procedentes de impureza en la sangre. Las enfermedades herpéticas, escrofulosas, venereas ó sifilíticas son contrarestradas en su curso por la poderosa influencia de nuestra zarzaparrilla de Honduras.

Como atemperante ejerce una accion admirable rebajando la demasada plasticidad ó crasitud de la sangre, recomendada especialmente en la primavera y en el otoño, épocas del año en que el sistema se hace pesado y los fluidos del cuerpo se vuelven crasos. Con su uso pues se evitarán gran número de enfermedades los que la tomen conforme á las instrucciones de cada botella.

DEPOSITO DE MAHON.

Farmacia de V. Teixidor;

Castillo num. 32.