

LA MONARQUÍA

DIARIO POLITICO

ANU VI

PRECIOS DE SUSCRICION

En Ferrol, un mes, una peseta.—Provincias, trimestre, cuatro pesetas.—Ultramar y extranjero, trimestre, nueve pesetas.
La correspondencia se dirigirá al Director del periódico.
No se devuelven originales.

REDACCION: MAGDALENA, 1190

ADMINISTRACION. SINFORIANO LOPEZ, 1142

EL FERROL: Martes 1.º de Septiembre de 1891

ANUNCIOS

La línea de una columna en la cuarta plana, cinco céntimos de peseta.—La de dos columnas doce céntimos.—En la tercera plana pagarán el doble.—A los suscritores se les hace una rebaja de un veinticinco por cien.—Comunicados á precios convencionales.

NUM. 1.422

LA MARINA DEL PORVENIR

Cambios en la ingeniería naval.—Los buques de vela y los de vapor.—Los whalebacks.

De un siglo á esta parte, los progresos realizados en la mecánica han introducido modificaciones muy esenciales en los principios por que se regía la ingeniería naval. Esas modificaciones, sin embargo, no habían sido tales hasta el presente que afectaran á las grandes líneas características que son propias del buque, según los perfeccionamientos alcanzados antes de la aplicación del vapor como fuerza propulsora. El buque de vela, salvo la arboladura, en nada se diferenciaba al exterior del *steamer* veloz que, con sus entrañas de metal y fuego, venía á disputarle la primacía en los mares. Cierto que, á éstos, el afán de innovación y de adelantamiento llegó á darles formas más prolongadas, rompiendo la elegante simetría y la proporcionalidad en las dimensiones que el perfecto velero tuvo; más esta tentativa resultó infructuosa, porque, lo que se ganaba en facilidades para evolucionar con la mayor longitud del casco, perdíase en tonelaje y hasta en velocidad. Hubo, pues, que respetar la proporcionalidad clásica que la arquitectura naval había sancionado, y buscar en nuevas sendas la perfección á que sin cesar se aspira.

Por este camino se puede tropezar en la aberración y la extravagancia antes de llegar al ideal del buque del porvenir que la civilización moderna ha concebido: el buque sólido, seguro, insumergible, rapidísimo, de gran potencia, con rendimiento mecánico superior, que aligere las bodegas de carbón y de espacio á la maquinaria para reservar al flete y al pasaje las mayores y más provechosas holguras. No sabemos que se haya alcanzado semejante ideal; pero ya hemos tocado á los límites de la extravagancia en la ingeniería naval militar y en algunos modelos de buques que para la mercante se han construido.

Mientras las máquinas de vapor fueron un mero auxiliar de la navegación, de ellas trascendía poco al exterior, la chimenea tan sólo, que, por un sentimiento estético, plausible en no pocos vapores, se hacía desaparecer por procedimientos ingeniosos, apenas se apagaban las calderas. Hoy las máquinas constituyen el buque, y ésta es todavía la característica del progreso. La arboladura ha ido pasando por formas rudimentarias, hasta desaparecer de ciertos vapores como una inutilidad y un estorbo; y esta eliminación es lógica, y hasta necesaria, dado que hay que aprovechar espacios allí donde la balumba del motor se lleva tantos.

No es preciso, sin embargo, renegar del progreso para lamentar que, por exigencias de éste,

desaparezca con el pasado la parte de poesía que sus elementos típicos contenían, y esto ocurre con la muerte de la navegación á la vela. El antiguo velero, hoy tardo, incierto y anacrónico, camina, en efecto, á su ocaso, sin que logren rehabilitarle las audacias de construcción de algunos armadores franceses y americanos, los cuales han dotado á ciertos buques, de dimensiones considerables, de una arboladura poderosa y hasta de un motor auxiliar para las faenas de carga y descarga: todo ello es insuficiente. La ley de selección eliminará indefectiblemente al buque de vela, porque entre sus economías no ofrece la de tiempo, que es la primera, por cuya falta tiene tan notoria inferioridad junto al *steamer* colosal, dispuesto para un andar medio de 18 millas por hora.

Poco importa que el velero tenga en su favor todas las elegancias y toda la poesía de sus formas y de su pasado, y que, á su lado, la mole del *steamer* se nos presente con líneas de fría rigidez. El buque de vela hállase condenado á no surcar ya los mares bajo la cúpula vaporosa que llena su alta arboladura, de su velamen blanco, amplísimo, ondulado, de contornos vagorosos y móviles, cuyo indolente vaivén era mecedor de inactividades filosóficas y de amodorradas impaciencias. El buque de vapor, en una forma ú otra, le suplantará, porque la crispadora trepidación del monstruo que le impulsa, á despecho de vientos y mareas, parece excitador del vértigo de una civilización cuya característica es la supresión del tiempo y el espacio; el buque de vapor, grandioso, soberbio, triunfante de los elementos, vehículo de nuestra actividad, encierra, hasta en sus aberraciones, la síntesis de nuestra civilización, la imagen de nuestro progreso. Y, sin embargo, no ya aberración, sino hasta fealdad tienen algunos de los modelos de buques que el excéntrico espíritu mercantil de los yankees acaba de crear, no sabemos si como indicio precursor de una revolución trascendental que ha de acabar con los principios de la ingeniería naval reconocidos, y con todos los pudores de la estética á que en Europa aun rendimos culto.

Los atrevimientos de esta raza no tienen término: en el arte naval, ya conocen nuestros lectores la originalísima idea de dividir los buques en dos piezas, para acomodarlos á todas las necesidades de la navegación por los grandes lagos que ocupan la región Norte de los Estados Unidos, y poder llegar, al través de esclusas y canales, al mismo Atlántico, que hasta aquí les fuera inabordable. El crecimiento y riqueza de aquellas poblaciones ribereñas es verdaderamente asombroso. De allí ha surgido también la modificación, de los buques de vapor que motiva estas consideraciones. Lo sorprendente es el impulso que han dado á la navegación interior: surcan los lagos

buques que alcanzan 4.000 toneladas, siendo el tonelaje total de la flota que en ellos navega superior al de los puertos yankees del Pacífico y del Atlántico juntamente. Hoy, que se trabaja con el ardor propio de aquellos especuladores infatigables en ensanchar y dragar los canales y vías navegables existentes entre dichos lagos y el mar, preparan ya los armadores buques de gran capacidad destinados á esta navegación que, como un reto audaz á la naturaleza, sólo han podido realizar los vapores seccionables. Una sola casa constructora del Wisconsin (Lago Superior) prepara astilleros y herramientas para botar al agua 52 buques de alto porte al año, es decir, uno por semana como término medio.

Pues bien: la excentricidad última con que esos ribereños se imponen á la tradición, al arte y á la misma rutina la constituyen unos vapores monstruosamente feos, pero homéricamente útiles, que han botado á las aguas frecuentemente tempestuosas del Superior. La imagen de esos buques le ha dado á conocer una ilustración publicada en *Scientific American*. La fantasía popular, tan precisa y pintoresca en sus definiciones, los bautizó desde luego con el nombre de *cerdos de vapor*, designación, si acaso exacta, un tanto irrespetuosa, que no ha prevalecido, porque su inventor los llamó *whaleback* (omo de ballena), palabra que se acomoda más á la realidad, y desde luego á la cultura.

Los *whalebacks* rompen todas las tradiciones: las formas acostumbradas de los buques, en ellos desaparecen; todo se ha modificado, lo mismo lo que está á la vista como lo que no se ve, la obra muerta como la obra viva, y hasta la carena, para la cual los innovadores tuvieron hasta aquí tan justificados miramientos.

Ocurriosele la idea de tales buques á M. Alejandro Mac Donnell, y el primer ejemplar de su grotesco barco produjo una carcajada general á los navegantes de aquellos lagos. La risa trocóse pronto en envidiosa emulación. El primer *whaleback*, de 1.400 toneladas, costó 45.000 pesos, y en las dos primeras campañas rindió á su propietario un beneficio neto de 70.000. Hoy, los *cerdos de vapor* se han multiplicado prodigiosamente en los lagos.

La hechura del buque es realmente desgraciada, pero diríase que es la más adecuada para el transporte marítimo comercial. Todos los constructores hasta aquí han sido bajo el mismo modelo. Nueva York ya ha visto uno; en Liverpool se espera otro. Lo forma de estos vapores es la de un cigarro, salvo que el fondo es plano. La cubierta no tiene ningún saliente: es una caparazón de hierro impermeable, y que en gruesa mar deja que las olas pasen sin quebrarse, porque no les

opone resistencia alguna. Tiene el vapor 81 metros de longitud por 11'50 metros de ancho y 6'70 metros de altura. La capacidad es de 3.000 toneladas, y con una máquina de 800 caballos puede andar á razón de 15 nudos. Es, pues, una boya inmensa, movable y dirigible, que á menos coste desarrolla una velocidad y transporta un flete mucho mayor. Dos torres de hierro, colocadas una á proa y otra á popa, sirven de alojamiento á la tripulación, y por el fondo de ellas se penetra en el interior del buque.

Es, pues, una nueva conquista del espíritu práctico de los nortes-americanos, conquista que sería definitiva y el punto de partida de una transformación de la marina mercante, si fuéramos á creer todo lo que en favor de las excelencias de los *whalebacks* dice la prensa yankee.

J. C. B.

LA GUERRA EN CHILE

Los agentes confidenciales del Presidente Balmaceda y de los congresistas, interviniendo en la publicación de noticias relativas á la guerra y rectificándose mutuamente, contribuyen á aumentar la no pequeña confusión que produce la lectura de los telegramas de la *Agencia Fabra* y los particulares que transmiten de Londres.

El señor Risopatrón, agente confidencial del Gobierno de Chile, ha publicado una carta rectificando varias noticias transmitidas por el corresponsal de *El Imparcial* en Londres, diciendo que sólo son exactas las de la *Agencia Havas* (procedentes de Valparaíso), y defendiendo al presidente Balmaceda de varias acusaciones que se le han dirigido.

A la vez, el agente confidencial de los congresistas, señor Gandarella, ha dirigido á los periódicos de Madrid la siguiente carta:

«La legación de Chile en París ha publicado hoy la noticia de haber triunfado Balmaceda sobre las fuerzas congresistas que manda el general Cauto.

Esta noticia es desmentida y calificada de falsa por nuestros agentes.

Por el contrario, comunicaciones directas, venidas de Iquique, confirman que el día 23 del presente, el ejército congresista que desembarcó en Quintero, obtuvo una victoria en Concón, sobre las márgenes del río Aconcagua, derrotando á las fuerzas del dictador.

Este ha dividido después su fuerza entre Quillota y Viña del Mar.

Por su parte, el general Cauto, al mando de los congresistas, ocupa fuertes posiciones en las alturas de Peña Blanca y Quilpué.

— 169 —

—¿Le habeis explicado vuestras razones?

—Con la mayor sinceridad. Y antes de hacerle mi súplica le he demostrado toda la importancia que para mí tenía el que Lucila estuviese algún tiempo bajo el imperio de la primera impresión, añadiendo que en cuanto se acostumbrase á mi cara, le haría inmediatamente volver.

—Y se ha negado?

—Se ha retirado un instante á reflexionar y luego me ha dicho:

«¿Para qué he de irme puesto que Mr. Sebright asegura que esa preocupación contra los colores se disipará en cuanto tenga vista? Confíesale desde luego que el rostro azulado es el tuyo y no el mío.»

—Eso ha dicho?

—Como lo oís. Todos mis ruegos, todas mis razones, han sido inútiles, y ha concluido diciendo que es una crueldad engañar por más tiempo á Lucila, y que debo mostrarme á ella tal cual soy. Mi única esperanza es ya vuestra intervención con él.

Confieso que no me sentía muy animada para intervenir en asunto tan poco agradable. Después de todo, aquella había sido siempre mi opinión; pero Oscar me parecía tan desgraciado, que me era imposible negarme á su deseo.

Prometí hacer cuanto pudiera por él, y uno de los últimos preparativos que tenía que hacer para la mesa de Herr Grosse me obligó á ir á la aldea, encontrándome frente á frente con Octavio.

—De seguro mi hermano os habrá ido á calentar la cabeza esta mañana,—me dijo sin más preámbulo.

Y al hablar así yo advertía en él cierta actitud que ya me había molestado en la entrevista secreta que tuve con él en el jardín del presbiterio.

—Oscar me ha hablado, en efecto,—le dije.

—De mí, ¿no es verdad?

—Sí, de vos... le habeis dado un verdadero disgusto.

—Sí, Oscar es un niño, y ya empiezo á perder con él la paciencia.

—Me contrasta oiros hablar así: puesto que hasta aquí habeis sido tan bueno como vuestro hermano, seguidlo siendo en lo sucesivo y reflexionad que todo su porvenir depende de lo que váá pasar aquí dentro de algunas horas.

LA PRUEBA

Lucila seguía con su venda en los ojos, y la encontré con las manos cruzadas sobre las rodillas, en una actitud llena de resignación.

Mi corazón se oprimió dolorosamente al verla y tembló por mi terrible descubrimiento.

—Perdonad si os he dejado,—exclamé esforzándome por aparecer tranquila.

Adiviné mi agitación á pesar de mis esfuerzos para ocultársela y me dijo:

—Vos también teneis miedo, ¿no es verdad?

—¿Yo miedo? No por cierto. ¿De donde lo sacais?

—Conforme se acerca la hora yo también tengo tristes presentimientos. Cuando tenga la vista, ¿Oscar será tal como yo me lo figuro?

—¿Quién se hubiera atrevido á responder á pregunta semejante!

—Herr Grosse debe llegar en el primer tren,—dije yo;—tened paciencia que todo va á ser ya obra de un instante.

—¿Dónde está Oscar?—me preguntó.

—No tardará.

—Decidme como es; decidmelo por vez postrera.

—¿Como prestarme á tan inocente capricho? Aun me extremezco cuando pienso en él.

Por fortuna me interrumpió una diputación de la familia

SERVICIOS DE LA COMPANIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

Linea de las Antillas

CON SERVICIOS Y EXTENSION A NEW-YORK Y VERACRUZ CON ESCALAS

PUERTO-RICO Y PROGRESO Y COMBINACION A PUERTOS AMERICANOS DEL ATLANTICO Y PUERTOS N. Y S. DEL PACIFICO

Tres salidas mensuales con las escalas y extensiones siguientes:

El 10, de Cadiz, el vapor MONTEVIDEO haciendo antes la escala de Barcelona el 5 y eventual la de Málaga el 7, con extension a Tuxpan y Tampico.

El 20, de Santander el vapor REINA M.ª CRISTINA con escala en la Coruña el 21 y haciendo antes las de Liverpool el 10 y la del Havre el 15.

El 30, de Cadiz, el vapor BUENOS AIRES con escala en Las Palmas, haciendo antes la de Barcelona el 25 y eventual en Málaga el 27: con extension a los litorales de Puerto-Rico y Cuba, y Estados Unidos.

Las salidas de la Habana para New-York son los dias 10, 20 y 30, de New-York para la Habana los mismos dias.

RETORNO.—Salidas de la Habana; el 10, con escala en Puerto-Rico el 13, para Cadiz y Barcelona y combinacion para los demás puertos del Mediterraneo.

El 20, directo para Coruña, Santander, Liverpool y Havre y combinacion para los puertos españoles del Atlantico y para Hamburgo, Amberes, Nantes y Burdeos.

El 30 para Cadiz y Barcelona y combinacion para los demás puertos del Mediterraneo.

Linea de Filipinas CON ESCALAS

EN PORT-SAID, ADEN, COLOMBO Y SINGAPORE; SERVICIO A ILO-ILO Y CEBU Y COMBINACIONES A KURACHEE Y BUSHIRE (GOLFO PERSICO), ZANZIBAR

Y MOZAMBIQUE (COSTA ORIENTAL DE AFRICA) BOMBAY, CALCUTA, SAIGON, SIDNEY, BATAVIA, HONG-KONG, SHANGAY, HYAGO Y YOKOHAMA.

Salidas, cada cuatro semanas de Liverpool, con escalas en Coruña, Vigo, Cadiz, Cartagena, Valencia y Barcelona, de donde saldrán cada cuatro viernes a partir del 9 de Enero 1891.

De Manila saldrán cada cuatro martes. El vapor ISLA DE PANAY saldrá el dia 18 de Barcelona.

Linea de Colón

COMBINACION AL PACIFICO N. Y S. DE PANAMA Y SERVICIO A CUBA Y MEJICO CON TRASBORDO EN PUERTO RICO

Un viaje mensual saliendo de Barcelona el 6 y de Vigo el 12, para Puerto Rico, Mayaguez, Ponce, La Guaira, Puerto-Cabello, Colón y Puerto-Limón. Retorno por Sabanilla, La Guaira, Ponce, Mayaguez, Puerto Rico y Vigo.

El vapor SAN FRANCISCO saldrá de Barcelona el 6 trabardando en Vigo el 12.

Linea de Buenos-Aires CON ESCALAS EN

SANTA CRUZ DE TENERIFE Y MONTEVIDEO Doce viajes anuales partiendo de Marsella, con escalas en Barcelona, Málaga y Cadiz, de donde saldrán cada mes a partir del 7 de Junio 1891.

El vapor CATALUÑA saldrá el 2 de Barcelona y el 7 de Cádiz.

Servicio de Fernando Póo CON ESCALAS EN

LAS PALMAS, RIO DE ORO, DAKAR Y MONROVIA Cuatro viajes al año partiendo de Marsella y con escalas en Barcelona y Cadiz.

El vapor LARACHE saldrá el 30.

Servicio de Marruecos

Un viaje mensual de Barcelona a Mogador, con escalas en Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger Larache, Rabat, Casablanca y Mazagán.

El dia 18 saldrá de Barcelona el vapor RABAT. Servicio de Tánger.—Salidas de Cádiz, todos los lunes miercoles y viernes; y de Tánger todos los martes, jueves y sábados.

Aviso importante.—La Compañia previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales, que recibirá y encominará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más avorables, y pasajeros a quienes la Compañia dá alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila a precios especiales para emigrantes de clase artesana o jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año, sino encuentran trabajo.

Esta compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Para más informes en Ferrol, D. Nicasio Perez. Coruña —H. de Guarda.

LINEAS DE VAPORES DE IBARRA Y C.ª DE SEVILLA ANTFS VASCO-ANDALUZA

Esta acreditada empresa que cuenta en la actualidad con veinte grandes vapores hace semanalmente la escala de este puerto en los dias siguientes:

Miércoles, para los de Gijón, Santander y Bilbao. Jueves, para Carril, Villagarcía, Cádiz y Sevilla.

Admiten carga y pasajeros para los expresados puertos, llevando los del Norte carga para San Sebastian, Bayona y Burdeos y los del Sur para todos los del Mediterraneo hasta Génova, cuya carga se trsborda inmediatamente a otros vapores de la empresa en los límites de los itinerarios fijados a los que hacen esta escala.

Consignatario en el Ferrol, don Demetrio Plá, Real numero 156.

INSTITUTO DE VACUNACION DE LA TERNERA 9, HÓRREO, 9.—SANTIAGO

DIRECTORES PROPIETARIOS

DON MANUEL ANDRADE NUÑEZ Y DON ANGEL PEDREIRA LABADIE

TARIFA DE PRECIOS

	Pesetas	Pesetas
Una vacunacion ó revacunacion directa de ternera en el Instituto con opcion a una visita médica a domicilio.	5	
Una id. id. de tubo ó cristal, a domicilio, y una visita médica.	7'50	
Una id. id. directa llevando la ternera al domicilio, y dos visitas médicas.	25	
Cuando haya que practicar varias vacunaciones directas en un mismo domicilio, serán bajo el tipo corriente de 5 pesetas cada una, a excepcion de la primera que conservará el de	25	
Cada visita médica fuera de la marcada en el Reglamento		5
VENTA DE VACUNA		
Un tubo con linfa vacuna perfectamente pura		3
Un cristal con id. id.		2'50
Una ternera vacunifera con 30 ó más pústulas		120

A los Sres. Médicos, Farmacéuticos, Veterinarios y Ministrantes, se les descuenta un 25 por 100 en los pedidos. En todo pedido que exceda de 50 pesetas, se descuenta un 25 por 100. No se responde de los pedidos que no vayan certificados y que serán de cuenta del peticionario. Los pagos se harán al contado, en libranzas del Giro Mútuo, del Comercio, ó de fácil cobro, ó en su defecto en sellos de franqueo. HORREO NUMERO 9, SANTIAGO

Los dias de vacunacion se anunciarán por medio de la prensa local. Siendo el precio de una vacunacion directa de la ternera 5 pesetas.

Purificador de Sangre.

Es un extracto alimenticio, condensado de los más poderosos vegetales alimentivos y tónicos. Es el remedio más eficaz para las afecciones de la sangre, como la leucemia, la anemia, la clorosis, la hidropesía, la ictericia, etc. Es una medicina para hombres, mujeres y niños. Tener cuidado de pedir la preparada por el Dr. Ayer, Zazaparrilla del Dr. Ayer, PREPARADA POR EL DR. J. C. AYER Y CIA., Lowell, Mass., E. U. A. De venta en las principales farmacias y droguerías.

La Moda Elegante

periódico esencialmente utilitario y por áctico, pone al alcance de sus suscriptoras el corte y confección de prendas, por medio de sus grandes hojas de PATRÓN. Es acompañada de minuciosas explicaciones y croquis aclaratorios, que hacen entrar en el dominio general el arte de la modista.

Don Eduardo Varela, recibe suscripciones tanto a *La Moda Elegante* como a *La Ilustración Española y Americana*.—Vive en la calle de Haro, núm. 6.

PIANOS RÓNISCH

Los pianos Rónisch poseen un timbre dulce y pastoso, un mecanismo preciso y acabado, potente sonoridad, prolongada vibración que sin pedal, liga perfectamente los cantables y apaga los picados tan instantáneamente, que este difícil contraste atrae y entusiasma al artista.

PIANOS DE BERNAREGGI, ESTELA Y COMPAÑIA

Los nuevos modelos de esta fábrica son de armazón de hierro y de cuerdas cruzadas, habiendo conseguido obtener grandes vibraciones sonoras y al mismo tiempo de agradable timbre, reuniendo a estas circunstancias el estar contruidos sólidamente y apropiado para resistir los frecuentes y rápidos cambios de temperatura que se observan en Galicia. Estos pianos se venden a plazos de CINCUENTA PESETAS mensuales.

PIANOS DE ALQUILER ORGANOS EXPRESSIVOS

Inmenso surtido de música é instrumentos para banda y orquesta. Acordeones, aristones, guitarras, bandurrias y organinas mecánicas.

CANUTO BEREY Y C.ª LA CORUÑA

Para más informes en el Ferrol, el Sr. D. Eduardo de Arana y la Sra. Viuda de Cebreiro.

VINO DE PEPTONA ORTEGA

NUTRICION COMPLETA SIN LA INTERVENCION DE LAS FUERZAS DIGESTIVAS DEL INDIVIDUO

Preparado con vino generoso de España, dá tonicidad al estómago y facilita la digestión. Es indispensable a los convalecientes y personas débiles y todos los que padezcan de inapetencia, gastralgia, dispepsia y anemia, clorosis, úlceras gástricas, catarros intestinales, tisis, consunción, cuando el estómago no tolera alimentación y siempre que la digestión se verifica de una manera irregular.

Vino de Peptona y hierro.—Peptona de carne, chocolate (de Peptona y Peptona de leche

Elaboración por medio del vapor. Venta por mayor. QUEVEDO, 7.—MADRID

Depósito en todas las farmacias de España y Ultramar.

CHOCOLATES Y CAFÉS

DE LA

COMPANIA COLONIAL

TAPIOCA TES

TREINTA Y SIETE RECOMPENSAS

DEPOSITO GENERAL.—MAYOR, 18 Y 20

SUCURSAL.—MONTERA, 8.

MADRID

LINEAS COMBINADAS DE VAPORES ASTURIANOS

VIAJES CON ITINERARIO FIJO DESDE BILBAO A SEVILLA Y ENTRE SANTANDER Y BARCELONA

Salidas de Bilbao, con destino a Gijón y demás puertos hasta Sevilla, los jueves de cada semana.

Salidas de Sevilla, en viaje de regreso, los viernes de cada semana.

Salidas de Santander con destino a Gijón y demás escalas hasta Barcelona, los jueves de cada semana.

Salidas de Barcelona en viaje de regreso los miercoles de cada semana.

Salidas de Ferrol para Sevilla y escalas todos los jueves. Salidas de Ferrol para Barcelona y escalas id. los lunes.

Salidas de Ferrol para Rivadeo, Santander, Gijón Bilbao, todos los martes y viernes.

Admiten carga y pasajeros para los referidos puertos y para los de Bayona y Burdeos (Francia) con trasbordo en Gijón a fletes convencionales.

Los vapores admiten pipas vacías gratis para retornar llenas de aceite. En Ferrol, D. N. Peraz, San Francisco, 2.

BANCO VITALICIO DE CATALUÑA

COMPANIA GRAL. DE SEGUROS SOBRE LA VIDA A PRIMAS FIJAS

Domicilio en Barcelona: calle ANCHA NUM. 64

CAPITAL DE GARANTIA

10.000.000 DE PESETAS

De la Memoria y cuentas leídas en la Junta general celebrada el dia 1.º de Junio del corriente año, resulta que en el bienio de 1889 y 1891 se han emitido 2.984 pólizas nuevas por un capital de pesetas 18.747.127'20, y que los riesgos en curso se elevan a pesetas 35.555.641'75.

Las operaciones de la Compañia comprenden los seguros caso de muerte en todas sus combinaciones, los seguros caso de vida y las rentas inmediatas y diferidas.

Delegado en la Provincia de la Coruña, D. Vicente Lopez Trigo, Riego de Agua, 21.

LA REAL

Academia de Medicina y Cirugía de Barcelona y otras varias aprueban y recomiendan los inventos del reputado especialista P. RAMON (braguero céntrico regulador, braguero automático y ocluser restrictivo), únicos para la curación de las hernias (quebraduras), como tambien son los únicos que han merecido el entusiasmo de cuantos médicos y pacientes los han visto ó los han ensayado, a cuyo autor le han sido concedidos dos Reales privilegios y recientemente nombrado académico titular, laureado con medalla de oro, de la Academia de inventores de París. Se remiten a todas partes y su construcción permite que sean facilmente adaptables a todas estructuras. Pídase el folleto. Se remate mediante dos sellos de 15 céntimos.—Carmen, 84, 1.º Barcelona.

HERNIAS

(quebraduras) curación radical por medio de los privilegiados inventos del reputado especialista de Barcelona PEDRO RAMON; BRAGUERN céntrico regulador y de PELOTA automática y OCLUSOR restrictivo; aprobados por la Real Academia. Los Bragueros PELOTA automática, se hallan de venta en las principales farmacias y droguerías. Pídase el folleto; Carmen, 84, 1.º.—Barcelona.