

Editorial.

DESPUES DE LA ELECCIÓN

Dar cuenta á nuestros lectores del resultado, con expresión del número de los votos obtenidos por cada uno de los candidatos, creemos es nuestro deber, y nos apresuramos á cumplirlo en la crónica local del presente número; aquí cabe tan solo consignar con la mayor satisfacción que verificóse el acto con una tranquilidad que dice mucho en favor de nuestra cultura, y, despues de enviar cordial felicitación á los elegidos, añadir algo más que, en las actuales circunstancias y *pulsada* la opinión, creemos otro de nuestros deberes no callar.

Dijimos el sábado, al dar cuenta de los rumores de última hora, al publicar los nombres de las personas que se indicaban para entrar en el Ayuntamiento, que son estas conocidas y estimadas en el pueblo, y de que en nuestras afirmaciones no nos equivocábamos son prueba los halagüeños comentarios que hemos oído despues, y la confianza que observamos ha nacido en el ánimo de todos, aun de los mas pesimistas, de aquellos que, aleccionados por tristes experiencias, han creído siempre imposible llegara á tener este pueblo una representación cual por su importancia se merece.

Y entre todas las prendas personales que adornan á los nuevamente elegidos, la que más resalta, la que más se aprecia, en la que más se espera es en su ilustración; en esta, como el público, mucho tambien confiamos nosotros. No es posible que hombres que han salido del pueblo; que han vivido en capitales de las que marchan, puede decirse, á la cabeza de la civilización y que en ellas tienen vastas relaciones; que ejercen profesiones importantes, algunas científicas, con título especial, y otras en la banca, en el comercio, en la industria, etc; no es posible repetimos, que puedan seguir las huellas de los que en la actualidad nos representan, excelentes vecinos, honrados industriales y propietarios, padres de familia modelos, eso sí, pero de muy discutibles aptitudes para desempeñar el elevado cargo de concejal como su importancia exige. Por esto nos felicitamos.

Algo más que recomponer un afirmado de calle, construir una acera, abrir una mina ó ensanchar un camino, esperar de los nuevos ediles los amantes del progreso, y reformas de trascendencia suma y de indiscutible necesidad pueden emprenderse en esta localidad. No debería ser ciertamente la última la que nos atrevemos á decir es la base de todas ellas; la modificación de la forma de las discusiones; la que dé á la sesión del Ayuntamiento toda la solemnidad que debe tener el acto de resolver los asuntos públicos por quienes, al sentarse en los sillones concejales, dejan de ser simples particulares para constituirse en representantes de todo el pueblo.

Costumbres rancias convierten el salón de sesiones de la Casa Consistorial en una tertulia de confianza, en la que se fuma y se bromea; al lado del brasero, en invierno, y caballeros cubiertos en todo tiempo, hablan los concejales, las más de las veces todos á la vez; el presidente no concede á nadie la palabra, pues que nadie la pide, sino que todo el mundo *se la toma*, pero en cambio él es el que habla más, y el que espone el primero sus ideas; en una palabra, que nadie diría, si alguien lo presenciara, que aquello es una sesión pública y solemne del Ayuntamiento, sino mas bien una conversación amistosa de varias personas que murmuran del comu ó una riña de verduleras, segun sea. Pues bien, fuerza es que tales costumbres desaparezcan para no volver más, y los llamados á hacerlas desaparecer son, en nuestro concepto, los elegidos el domingo último, pues que, dada su ilustración, con ellas no han de avenirse.

Esa arma ruin de que se ha valido siempre la trinidad que ha absorbido todo el mando, ha de desaparecer tambien; y en vez de enterar en concejillo á los pocos que han de decir que sí (como si fuera una *claque* retribuida) de lo que en la sesión se ha de tratar, se ha de publicar una orden del día con la debida anticipación, á fin de que puedan enterarse todos los concejales y el público, y estudiar antes á solas el asunto, consultarlo, adquirir datos, etc. y despues apoyarlo ó combatirlo en la sesión con conocimiento perfecto y segun sus convicciones acerca de la conveniencia del mismo para la generalidad de los vecinos.

Si todos los concejales acuden á la sesión ya preparados y en ella se guardan

las buenas formas que merece una discusión razonada, por personas decentes; si el presidente se ciñe á dirigir la discusión y mantener el orden de la misma; si el que usa de la palabra no es interrumpido y guarda por otra parte á sus compañeros las consideraciones debidas; si se discuten ideas y no personalidades, en fin, mucho adelantado se ha de tener para ocuparse y resolver con acierto toda clase de cuestiones, por complicadas, por trascendentales que sean.

Por esto hemos dicho que en nuestro concepto esta reforma es la base de las demás, y como suponemos á los nuevos ediles animados de los buenos deseos de reformar, de ir más allá, esperamos que por ella empezarán la obra que ha de glorificarlos. Con ella todo lo demás cabe y ha de venir despues: avisos y censuras de las que no ofenden, proposiciones, empresas vastas, buena administración, etc; sin ella nada más que el personalismo, con todos los sinsabores que origina, divisiones, oposiciones por sistema, segundas convocatorias, enfriamiento total, y en una palabra, todo lo que conocemos y deploramos.

Mucho más se necesita despues de lo dicho, y lo diremos en cumplimiento de nuestro sagrado cuanto espinoso deber; pero esto mas adelante: despues de adquirida la seguridad de que nuestra voz imparcial no es desoída; despues que nos hayamos convencido de que la prensa es considerada cual merece serlo y no aborrecida, como aborrecen la luz del sol las aves nocturnas, como lo ha sido hasta el presente. Sabemos que la demasiada claridad ha dañado la vista á los que la tenían acostumbrada á las densas tinieblas de la ignorancia, y fuerza es que nos persuadamos ahora, practicamente, de que á los nuevos concejales no les deslumbra la luz radiante de la verdad y de la ilustración, cosa que hasta el presente solo podemos suponer.

Sección Biográfica.

EL GENERAL RIVERA

Saben los lectores, suponemos, que se ha embarcado para Melilla la brigada del general Rivera.

Los generales Rivera y Molins disputábanse el honor de mandar la brigada que ha salido de Barcelona en dirección á Melilla.

A esta noble emulación, puso término la suerte, que favoreció al general Rivera.

El general don Higinio Rivera, estudió en el colegio de Toledo, siendo promovido á alférez de infantería el 1.º de enero de 1861, y destinado á servir en el batallón de cazadores de Arapiles, que se hallaba entonces de guarnición en Barcelona.

En 1862 fué destinado al batallón cazadores de Ciudad-Rodrigo, y en 1865 pasó á desempeñar el cargo de ayudante del general Rabin, Capitán general de Granada.

Volvió en 1866 al batallón cazadores de Ciudad-Rodrigo y perteneciendo á este cuerpo tomó parte en la acción de Llinás de Marcellis, siendo promovido por los méritos que contrajo en este hecho de armas al empleo de teniente.

En 1868 fué destinado en calidad de ayudante al batallón cazadores de Barbastro que se hallaba de guarnición en Málaga, encontrándose en varios combates librados por las tropas con los republicanos.

Ascendido en 1869 á capitán por méritos de guerra, fué destinado al regimiento de Saboya que se hallaba de guarnición en Barcelona, pasando en 1872 al regimiento de infantería de América, perteneciendo al cual empezó la campaña contra los carlistas, formando parte de las columnas de Mola y Martínez. Macías, Gamir, Baldrich, Cabriuet y Mercado, hasta que con motivo de los sucesos ocurridos en Cataluña á causa de la indisciplina del ejército, creyendo que su dignidad no le consentía mientras durasen aquellas circunstancias anormales formar parte de él, pidió el reemplazo y se marchó á Vigo, su pueblo natal, en donde permaneció hasta 1874 en cuya fecha volvió á incorporarse al ejército, sirviendo á las órdenes del general don Pedro Esteban y Herrera.

Estando á las órdenes del general Esteban tomó parte en gran número de hechos de armas, entre ellos el de Prats de Llusanes, en la toma de Olot por el general Martínez Campos y en el sitio y toma de Cantavieja.

Por los méritos contraídos en estas acciones, en las cuales se comportó con

extraordinaria bizarría, fué ascendido á comandante, teniente coronel y grado de coronel, confiándosele el mando del batallón de la reserva número 34, cuya organización llevó á cabo.

En 1876 fué ascendido por el Rey don Alfonso XII á coronel, confiándosele el mando del batallón Cazadores de Alfonso XII.

Desde 1834 á 1891 desempeñó el cargo de comandante militar de la plaza de Puigcerdá, hasta que fué ascendido á general de brigada en 5 de noviembre de 1891.

El general Rivera, á pesar de haber nacido en Galicia, puede considerarse como catalán, por lo mucho que quiere á Cataluña, y por la estimación general que ha sabido conquistarse en los muchos años que lleva de residencia en Cataluña.

Ecos regionales

LA PROVINCIA DE LAS BALEARES

y el Presupuesto de Fomento.

En un documento reciente que adquirió gran publicidad, en la Exposición dirigida por el Ayuntamiento de Palma al Presidente del Senado solicitando la aprobación del proyecto de ley cediendo al municipio el recinto fortificado de nuestra Ciudad, tuvo ocasión de poner de manifiesto la desventajosa situación de las Baleares, por su misma condición insular, respecto de las provincias peninsulares, en materia de caminos de hierro. Mientras la gran mayoría de los que cruzan el continente español han sido construidos merced á fuertes subvenciones del Estado, que ascendían en 1889 á 774 millones de pesetas, los de nuestra isla débense única y exclusivamente á la iniciativa privada, á nuestro esfuerzo local, sin que el Gobierno haya auxiliado su construcción de una manera directa, ni contribuido á ella con la menor cantidad haciendo uso de los créditos consignados para este objeto en el presupuesto del Ministerio de Fomento.

Ninguna provincia peninsular está en este caso; todas, en mayor ó menor escala, han visto subvencionadas sus vías férreas y han participado de los beneficios de esta cuantiosa suma invertida por el Estado para fomentar la riqueza pública y facilitar el progreso del país, en una forma, que si bien ha sido discutida y cuya bondad se ha puesto en tela de juicio con notorio fundamento por los mantenedores de ciertas doctrinas económicas, siempre representará un gran sacrificio pecuniario hecho por la Nación que ha alcanzado á todos menos á nosotros; y la equidad, cuando no los principios más elementales de justicia distributiva, mandan que del mismo modo que los tributos de que se nutre el presupuesto del Estado se levantan y obtienen de las diversas porciones que constituyen la patria común, proporcionalmente á su importancia y á su riqueza, de igual modo y en la misma forma, dentro de límites razonables, deben distribuirse los beneficios que del Estado dimanar costados con los recursos de su presupuesto.

Si dividimos la suma de 774 millones de pesetas por el número de provincias, esto es, por 49, resulta una subvención media, en cifras redondas de 16 millones; si distribuimos la misma suma proporcionalmente á la capacidad tributaria de las diversas provincias, resultaría corresponder á las Baleares, en relación con el importe total de las contribuciones directas é indirectas que satisface, nueve millones; ó ea otros términos, si las vías férreas en las diferentes provincias debían subvencionarse por igual, prescindiendo de la extensión y de la riqueza de éstas, á nuestros ferro-carriles les correspondería un auxilio de 16 millones; si el reparto ha de hacerse teniendo en cuenta su importancia y sus elementos imponderables, deberían auxiliarse los caminos de hierro de Baleares con nueve millones de pesetas. Grande es la diferencia entre una y otra cifra, mas aceptando la menor como hija de un cálculo fundado en un criterio más equitativo y justo, aun es bastante considerable para fijar nuestra atención y para que aspiremos á alguna compensación en una ú otra forma. Ella sola bastaría, no ya para costear en su totalidad los ferro-carriles que tenemos hoy en explotación, cuya longitud es de 77 kilómetros, sino 49 ó 50 kilómetros más (que fueran suficientes, tal vez, para satisfacer nuestras necesidades presentes) siempre que estos últimos se construyeran con el mismo

carácter económico y con sujeción á las mismas condiciones técnicas que los hasta aquí construidos.

Por manera, que con lo que nos correspondería en una distribución equitativa de los recursos consagrados por el Estado á subvencionar ferro-carriles, tendríamos lo suficiente, no ya para ayudar al establecimiento de los nuestros, sino para construirlos por completo.

Difficil, si no imposible, dadas las ideas reinantes, la penuria del Tesoro público, y la apremiante necesidad de nivelar los presupuestos del Estado, ó por lo menos de reducir notoriamente el *déficit*, ya que la verdadera nivelación no es posible en opinión de muchos sino con el transcurso de varios años; difícil es, decimos, que nuestra provincia obtenga una compensación en el mismo terreno en que se le debe, esto es que vea subvencionadas sus vías férreas en nueve millones de pesetas que en justicia le corresponderían segun llevamos indicado. Más si no es conveniente pretender esta subvención por la seguridad de que la pretensión habría, de presente, de resultar infructuosa, es muy de desear que por quien esté en situación de influir en este asunto no se olvide que la imposibilidad de conseguirla no menoscaba nuestro derecho á obtenerla, y que, si no en el mismo terreno de las subvenciones directas, en otros análogos ó distintos, puede pretenderse una compensación que venga á aminorar nuestra desventaja.

Desde hace varios años se ha planteado por el Gobierno el problema de los ferro-carriles llamados secundarios; sino son dos son tres los proyectos de ley sometidos por otros tantos ministros de Fomento á la deliberación de los Cuerpos colegisladores, todos basados en la garantía de un mínimo de interés durante un cierto número de años á los capitales invertidos; ninguno ha llegado á ser ley, y ya se anuncia la presentación de otro nuevo, que es de esperar concederá á las nuevas líneas mayores ventajas que los primeros, pues en la convicción de todos los versados en estos asuntos está que las soluciones hasta aquí propuestas habrían de resultar estériles y no habian de tener virtud para fomentar la construcción de nuevas vías férreas.

Hay más, se ha confeccionado un Plan de los caminos que han de ser objeto de las ventajas de la futura ley y para nada se ha tenido en cuenta nuestra especial situación en materia de subvenciones.—Parecía lógico y natural que la circunstancia de no haber recibido ninguna había de ser motivo para que se nos diera participación holgada en el nuevo Plan; pues no ha sido así, antes bien todo lo contrario; para Mallorca solo se ha incluido la prolongación del actual Ramal de La Puebla hasta Alcudia y la pequeña línea de Manacor á Pto. Colom por Felanitx, y para Menorca se ha incluido una sola que atravesará la isla entera, y que habrá de tardar muchos años en ser construida: la de Ciudadela á Villacarlos por Mahón.—Para Ibiza nada.

¿Porqué esta mezquindéz con la provincia que mejor derecho podía ostentar en este punto á la liberalidad de los poderes públicos, cuando á otras que han recibido fuertes subvenciones por las líneas que tienen en explotación se les hace figurar en el nuevo Plan por longitudes muy respetables?

No tenemos gran fé, aun sin conocer el proyecto que se anuncia, en que pueda dar grandes resultados inmediatos, por oponerse á ello la escasez de recursos del Erario, pero puede darlos en un porvenir más ó menos remoto, y en este concepto sería muy de desear que las Cortes al discutir este asunto reparasen con largueza la injusticia cometida por la Administración al confeccionar el Plan de los ferro-carriles secundarios, y que éste se adicionara con algunas líneas que en Mallorca podrán ser construidas á la vuelta de algunos años, si se las auxiliara con los recursos del tesoro en una medida razonable y prudente.

Mas, aun que esto se haga, nunca se llegará por este camino á ver compensados los nueve millones de pesetas que hemos dejado de percibir, y bueno fuera que se tratara por otros medios de completar esta compensación.

Sin apartarnos del presupuesto de Fomento algo podría hacerse en beneficio de nuestras islas.—Durante el último año económico se concedieron á los Ayuntamientos de la península 86.900 pesetas para subvencionar la construcción de Escuelas, se destinaron 60 mil pesetas á fomentar las Sociedades particulares que tienen por objeto la instrucción popular, 44.640 pesetas á subvencionar las Escuelas de comercio, artes y

oficios establecidas por las diputaciones provinciales, 40.076 pesetas á la adquisición de libros, 20.000 pesetas á la compra de obras de Arte, 533.150,00 pesetas al sostenimiento directo por el Estado de ocho escuelas de artes y oficios y 418.667,00 pesetas al de diez escuelas de comercio.

Estas partidas, sin contar otras análogas que sería facil agregar, suman la no despreciable cantidad de 1.182.442,00 pesetas, que con pequeñas variaciones invierte el Estado todos los años en otras provincias, sin que alcance á la nuestra la menor participación.—Es cierto que, dada la importancia de estas cantidades no podría ser gran cosa la parte que nos correspondería, pero como se trata de gastos que se repiten todos los años hay que capitalizarlos para apreciar su importancia, y en este concepto resultarían tenerla mayor de lo que, de primera impresión, podría suponerse.

Revisando los presupuestos de los demás ministerios quizás sería tarea facil encontrar algo y aun algo que parecería para nosotros tan mal repartido como las cifras transcritas pertenecientes al de Fomento.

En otros órdenes de ideas, en otros varios puntos de gran interés, estudiándolos seriamente antes de hacerlos objeto de peticiones concretas, podría tambien encontrarse compensaciones valiosas á nuestra desfavorable condición insular; por ejemplo, en la declaración de puerto franco al de Palma, (cuya conveniencia acaba de recordar en un periódico local, con loable insistencia, el Diputado provincial Sr. Rosselló), en la subvención del servicio de correos marítimos en forma tal que pudiéramos contar con una expedición diaria entre Mallorca y la península y en otros varios puntos no menos interesantes.

En todos, y en cada uno en particular, habrán de encontrar nuestras Corporaciones populares, y nuestros representantes en las Cortes materia suficiente para ejercer su actividad, confirmar una vez más su amor al país y demostrar al propio tiempo el aprecio en que tienen la representación que ostentan.

E. ESTADA.

Conocimientos útiles

Como se lavan los vestidos de indiana y ponen como nuevos

En vez de frotar la tela con el jabón en pan, como lo practican generalmente las lavanderas, preparase una fuerte disolución de jabón en la que se echa la pieza, lavándola luego conforme se hace de ordinario. Dos son las ventajas que resultan de este método: primero, evitar la frotación con el jabón duro que tanto usa la ropa, y luego el que ésta reciba por igual el jabón y se limpie uniformemente, lo que no se consigue con la frotación del jabón. Sucede muchas veces que las telas de algodón pintadas, en particular las indianas en que dominan el rojo y verde, pierden sus colores con el lavado, pero este inconveniente puede evitarse añadiendo al agua en que se enjuagan las piezas, algunas gotas de ácido, bien sea zumo de limón, ácido nítrico, vinagre ó ácido sulfúrico.

Hay muchos que antes de lavar las indianas las remojan con *agua dura*, ó con agua en que se ha echado de antemano una cantidad fija de heno.

Los quita-manchas limpian comunmente las indianas lavándolas con abundancia de agua de jabón tibia; luego deslien en agua flor de harina ó de almidón, batiéndola bien hasta darle una consistencia oleosa; echan enseguida las piezas en este líquido traqueándolas, y despues de bien extendidas para que queden bien iguales, las frotan con la piedra de alisar. Este procedimiento puede muy bien imitarse, así como el siguiente:

Al efecto de reemplazar el jabón y el almidón por el arroz, tómense dos libras ocho onzas de este último, y hágase hervir en unas cuatro azumbres de agua hasta que ésta se confite, es decir, que se vuelva un poco mucilaginoso; vacíese el todo en una cubeta, y cuando se haya enfriado bastante el agua que su calor pueda sufrir de la mano, échense en ella las indianas, lavándolas del modo que se practica con el jabón. Hágase hervir en seguida igual cantidad á la dicha de arroz y agua; sepárese ésta de aquél despues de la ebullición, y lávase de nuevo las indianas en esta última agua hasta que queden bien limpias. Enjuáguese despues las piezas en agua

Ferías de Mallorca

ABRIL.—Domingo, 23, Sta. María.—
 MAYO, Domingo, 7, Sineu. (Fira de Maig), Miércoles, 10, Inca (Dijous bó). El Jueves, 11, es el día de la Ascensión, Domingo, 14, Sóller y Felanitx.—Id., 21, Sansellas.—Id., 23, Manacor y Binisalem.—JULIO, Martes, 18, Felanitx.—Mártres, 25, Manacor.—AGOSTO, Domingo, 13, Sineu.—Lunes, 28, Felanitx.—SEPTIEMBRE, Domingo, 17, Manacor.—Id., 24, Felanitx.—OCTUBRE.—Domingo, 1.º, Lluamayor.—Lunes, 2, id., (firó).—Domingo, 8 y 15, Lluamayor.—Id., 22, Inca y Felanitx.—Id., 29, Inca.—NOVIEMBRE, Domingo, 5, Inca.—Viernes, 10, La Puebla.—Sábado, 11, Alcudia.—Domingo, 12, Pollensa y

Muro.—Jueves, 16, Inca, (Dijous bó).— Domingos, 19 y 26, Binisalem.

Mercados de Mallorca

Los lunes, en Manacor: los martes, en Montuiri: los miércoles, en Sineu: los jueves, en Inca: los sábados, en Palma: los domingos, en Binisalem, Pollensa y Sansellas.—En Inca siendo fiesta mayor el día de mercado, se traslada al miércoles anterior, lo mismo que el del Jueves Santo. Además los jueves anteriores, intermedios y posteriores a las ferías no se celebra mercado. En Binisalem hay mercado de ganado lanar el martes de la semana santa.

Ferro-Carriles de Mallorca.

Servicio de trenes que regirá desde 1.º de Abril de 1895
 De Palma á Manacor y La Puebla, á las 7:50 mañana, 2:15 y 3:45 (mixto) tarde
 De Manacor á Palma, á las 3 (mixto), 7 mañana y 5:30 tarde.
 De La Puebla á Palma, á las 7:25 m. y 5:40 tarde.
 De Manacor á La Puebla, á las 7 mañana y 5:30 tarde.
 De La Puebla á Manacor á las 7:25 mañana, 2:30 y 5:40 (mixto) tarde.
 Tren periódico, días de mercado en Inca:
 De Inca á Palma, á la 1 tarde.

CORREOS

Salidas de Palma.

Para Barcelona, martes 4 tarde y domingo 7 y media de la mañana vía de Alcudia.
 Para Valencia, jueves 4 tarde.
 Para Ibiza y Alicante, domingo 8 mañana.
 Para Mahón, lunes 4 tarde y miércoles 2 tarde vía de Alcudia.

SALIDAS DE SÖLLER

Los domingos á las 2 de la mañana y los demás días á las 4.

Llegadas á Palma.

De Barcelona, jueves 10 mañana vía de Alcudia y sábado 7 mañana directo.
 De Valencia, lunes 7 mañana.
 De Alicante é Ibiza, miércoles 10 mañana.
 De Mahón, jueves 7 mañana y lunes 10 mañana.

LLEGADAS Á SÖLLER

Todos los días á las 6 de la tarde.

ÚLTIMAS COTIZACIONES

	VALORES LOCALES	VALORES NACIONALES	VALORES EXTRANJEROS
La Solidez: Valor nominal 100	00'00		
—Desembolsado 100	00'00		
El Gas: Valor nominal 20—Desembolsado 10'00	00'00		
Compañía de Navegación de Sóller: Valor nominal 100—Desembolsado 99	00'00		
Compañía de Diligencias: Valor nominal 40.—Desembolsado 40	00'00		
Crédito Balear	110'00		
Cambio Mallorquin	62'00		
Fomento Agrícola	62'00		
Ferro-carriles de Mallorca	58'50		
Alumbrado por Gas	105'00		
Salinas de Ibiza	200'00		
La Sociedad General Mallorquina	76'00		
La Isleña Marítima	49'00		
4 p ^o perpétuo interior	65'05		
4 p ^o exterior	00'00		
4 p ^o amortizable	74'80		
Billetes hipotecarios de Cuba	105'90		
Banco de España	371'00		
Tabacos nominal.	153'00		

BARCELONA	VALORES
4 p ^o perpétuo interior	64'90
4 p ^o perpétuo exterior	74'70
4 p ^o amortizable	00'00
Billetes hipotecarios de Cuba	105'50
Banco Hispano-Colonial	41'20
Ferro-carriles del Norte	33'00
Francos	00'00

MERCADO DE INCA

Precios corrientes el 25 de Noviembre.

Almendrón	55'00	42 kg.
Trigo	17'00	70 lit.
Candeal	17'50	» »
Cebada del país	10'50	» »
Id. forastera	10'00	» »
Avena del país	9'50	» »
Id. forastera	9'00	» »
Garbanzos	23'00	» »
Maíz	13'00	» »
Habichuelas blancas	24'00	» »
Id. negras	20'00	» »
Frijoles	23'00	» »
Habas para cocer	19'00	» »
Id. ordinarias	16'00	» »
Id. para ganados	14'00	» »
Higos pasos	00'00	» qq.
Cerdos cebados	12'50	» a. ¹⁸

Sección de Anuncios

Los anuncios que se inserten en esta sección pagarán: un céntimo de peseta por palabra, siempre que el tipo de letra no exceda del cuerpo 20; -2 céntimos, siendo el 20 al 32; -5 céntimos del 32 al 48; y del 48 arriba á precios convencionales.

EL RENOVADOR ALBRAND

Aparato para pulverizar los líquidos, claros ó espesos, destinado á combatir el mildew, la antracnosis, el blank rot y otras enfermedades de la viña, así como la peronospora de las PATATAS, BERRENGENAS, TOMATES, ALCACHOPAS, etc. El uso del RENOVADOR se ha generalizado contra todas las enfermedades debidas á cualquier parásito, criptogama ó insecto que ataque los ARBOLES FRUTALES y requiera la pulverización de algún líquido específico.

Véndense más de 6.000 Renovadores cada año. Es considerado como el más sencillo, sólido, práctico y espeditivo de todos los aparatos de este género. Ha obtenido grandes Diplomas de Honor y Primeros premios en todas las Exposiciones donde se ha presentado.

Es de forma elegante, muy ligero; el operador lo lleva á la espalda, como una mochila de soldado, sujeta por medio de correas. Su capacidad es de 14, 16, 20 ó 25 litros. Sin embargo, no hay que llenarlos del todo, á fin de dejar el hueco de un par de litros para la presión del aire.

Se compone de una bomba de aire comprimido puesta en movimiento por un volante al cual va adaptada una varilla terminada por un puño que baja á la altura de la mano del operador. Basta un simple movimiento de bajo arriba para hacer funcionar el pistón de la bomba; movimiento que no exige esfuerzo ni fatiga. La bomba, sumamente sencilla, no está expuesta á des- arreglo ninguno; únicamente sirve para aspirar y comprimir el aire en el recipiente, proporcionando de este modo la presión necesaria para la salida y dispersión del líquido, que es agitado á cada golpe de pistón por el simple paso del aire.

Muchas disoluciones requieren un agitador eficaz. Este llena todas las condiciones que requiere la constante homogeneidad del líquido.

A la derecha del recipiente, hacia abajo, hay una llave de paso á la cual se adapta un tubo de goma provisto de una lanza que termina por el pulverizador que reduce los líquidos á una lluvia de finísimas gotas. Merced al funcionamiento de un desatascador instantáneo muy ingenioso, este pulverizador no puede obstruirse nunca, lo cual permite servirse de disoluciones espesas, lo mismo que de disoluciones claras, sin que sea de temer ninguna interrupción en el trabajo.

Una vez el aparato lleno del líquido que quiera emplearse, el operador se lo carga á la espalda y da siete pistoneos á la bomba para la presión necesaria; abre luego la llave colocada á la derecha del recipiente y dirige la lanza sobre los troncos ó las hojas destinadas á la aspersión. Durante los cinco ó seis minutos que dura la presión, no hay necesidad de reaccionar la bomba. Un pistoneo de vez en cuando basta para mantener esta presión. La persona que hace funcionar este aparato, puede moverse con todo desembarazo, y como lleva una mano completamente libre, puede ocuparla en apartar obstáculos; así el trabajo resultará más fácil y expedito.

Con este aparato, un hombre puede fácilmente y casi sin fatiga irrigar 4 hectáreas al día, si la hectárea comprende unos 4.500 pies. 150 litros de una disolución cualquiera bastan para irrigar 2.000 plantas por encima y por debajo.

Para mantener limpio el aparato, basta pasarle agua por la noche, después de cada operación.

Úntense con aceite ó con grasa sin sal los bordes de los cueros del pistón de la bomba, antes de proceder á la operación del día, á fin de que los frotos sean mas suaves. Tenemos á disposición de nuestros clientes una grasa especial que evita las oxidaciones; precio 1 franco la caja.

Terminadas las operaciones del año, se untará de grasa todo el aparato para que no se oxide, y se colocará en sitio que no sea húmedo.

Para limpiar las válvulas, se destornillarán las dos tuercas del tubo agitador que baja dentro del recipiente se secarán bien las válvulas sin untarlas de grasa y volverán á colocarse en su sitio.

La varilla que va articulada al volante de la bomba ha de ir con el puño vuelto hacia el aparato.

PRECIO DE LOS APARATOS COMPLETOS

Renovador completo n.º 1 de cobre rojo, pulimentado y laminado, de una capacidad de 14 litros: 60 francos									
Id. id. n.º 2 de id. id. id. id. id. id. de una id. de 16 id. 65 id.									
Id. id. n.º 3 de id. id. id. id. id. id. de una id. de 18 id. 70 id.									
Id. id. n.º 4 de id. id. id. id. id. id. de una id. de 20 id. 75 id.									

Para el caso de desperfectos, tenemos piezas de cambio, cuyo precio varía entre 10 céntimos y 9 francos.

ÚNICO REPRESENTANTE DE LA CASA CONSTRUCTORA EN BALBAIRES:
 J. MARQUÉS ARBONA, SAN BARTOLOMÉ 17—SÖLLER.

MONTEPIO NACIONAL
 IMPOSICIONES, AHORROS Y PRÉSTAMOS
 para las
 QUINTAS

DELEGADO GENERAL EN LAS BALEARES
 D. JOSÉ BARNILS, CONQUISTADOR 18, PALMA

COMISARIAS: Sres. M. y Obrador. Felanitx.
 D. Miguel Lanuza. Sóller.
 D. Antonio Moger. Lluamayor.

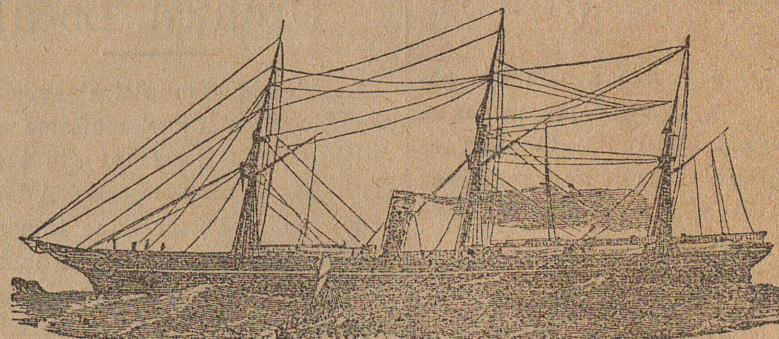
Esta benéfica sociedad, aprobada por el Gobierno de S. M. por R. O. de 30 de Junio de 1889, admite suscripciones en toda España, ofreciendo todas las garantías á sus asociados suscribiéndose éstos por 150 duros, los cuales se ingresan en el Banco de España, para luego de verificada la quinta y hecha la liquidación entregarles á su domicilio la carta de pago que libra la Tesorería, evitándoles á la par del beneficio que reporta el asociarse, toda clase de molestias, pues el Montepío ve la por ellos con la asiduidad que su institución requiere.

La cantidad para Ultramar es la misma, siendo de advertir que no los sustituye sino que los legaliza con la misma carta de pago que los de la Península, pues sentiríamos mucho se nos confundiera con una Agencia de quintas de las muchas que se exhiben en esta época.

El año pasado ha sido la sociedad que mejores rendimientos ha dado á sus asociados pues ha devuelto 117 pesetas como sobrante á todos los individuos á ella suscritos.

Para más informes y suscripciones dirigirse á los Sres. representantes arriba indicados.

El Delegado, JOSÉ BARNILS.



COMPANÍA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA

Servicio fijo y periódico por los vapores de esta compañía

MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO 1893

Línea de las Antillas, New-York y Veracruz.—El 10, de Cadiz, vapor CIUDAD DE SANTANDER, para Puerto-Rico, Habana y Veracruz.

El 20.—De Santander, vapor ALFONSO XIII, para Puerto-Rico, Habana y Veracruz.

El 30.—De Cadiz, vapor MONTEVIDEO, para las Palmas, Puerto-Rico, Habana y Veracruz.

Línea de Filipinas.—El 10 de Barcelona, vapor I. DE MINDANAO para Port-Saind, Aden, Colombo, Singapore y Manila.

Línea de Buenos Aires.—El 2 de Barcelona, y el 7 de Cadiz, vapor ANTONIO LOPEZ, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Marruecos.—El 18 de Barcelona, vapor RABAT, para Málaga, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán y Mogador.

Servicio de Tánger.—El vapor JOAQUIN DEL PIÉLAGO, saldrá de Cádiz los lunes, miércoles y viernes para Tánger, Algeciras y Gibraltar retornando á Cádiz los martes, jueves y sábados.

En Sóller se admite el despacho de carga y pasajeros hasta su destino.

Al tomar los pasajes se abonará el de Sóller á Barcelona. También se abonará á los cargadores de esta Isla, una bonificación de 10 p^o sobre el importe del flete.

Rebajas á familias y por pasajes de ida y vuelta.

Para más informes, en Sóller, el representante de la Compañía, D. Jerónimo Estades.

LA ILUSTRACIÓN NACIONAL

Publica revistas y artículos de actualidad y dedica preferente atención á los asuntos de Melilla. Los grabados que abundan en las diez y seis páginas de cada número son debidos al lápiz de aventajados artistas.

Y no obstante de ser tantas y tan buenas las condiciones que reúne esta patriótica publicación ilustrada, solo vale cada número suelto

veinte y cinco céntimos de peseta.

Véndese en la tienda de artículos de escritorio de LA SINCERIDAD, calle de San Bartolomé, n.º 17.—SÖLLER.

SÖLLER.—Imp. de «La Sinceridad»

COMPANÍA DE NAVEGACION DE SÖLLER
 Nuevo y rápido servicio entre Barcelona, Sóller, Ciudadela, y vice-versa.
 EL MAGNÍFICO VELOZ VAPOR LEON DE ORO
 Clasificado recientemente 100. A. I. mas * por el Lloyd, con un andar de 13 millas constantes, y espléndido lujo, continuará el siguiente itinerario entre los nombrados puertos:
 Salida de Barcelona para Sóller: todos los martes á las 7 de la tarde.
 Salida de Sóller para Ciudadela: todos los miércoles á las 9 de la mañana.
 Salida de Ciudadela para Sóller: todos los viernes á las 8 de la mañana.
 Salida de Sóller para Barcelona: todos los viernes á las 7 de la tarde.
 Consignatarios:
 EN BARCELONA: Sres. Moll y Corominas.—Paza Palacio B. EN SÖLLER: D. Jerónimo Estades.—Luna-12. EN CIUDADELA: D. Lorenzo Arrambida.

