

S'adresser au bureau du journal
de 8 heures du matin à 6 heures du
soir

Redaction et Administration

URUGUAY [26]

(Imprimerie Latina)

UNION FRANÇAISE

PETIT JOURNAL DU MATIN

Année IV Num. 1036—916

Directeur: J. G. BORON DUBARD

MONTEVIDEO—Mardi 16 Octobre 1894

La grande victoire

Les collectivistes ont vaincu.

Grâce au concours efficace de M. Antonio M. Rodriguez et de quelques membres de la fraction indépendante de la Chambre, le projet de convention avec les Baring a été voté sauf.

Faut-il s'en plaindre? Faut-il s'en réjouir?

La discussion tourmentée qui a précédé le vote est restée trop confuse, les points obscurs du débat sont restés trop enveloppés de ténèbres, pour qu'il soit permis de se prononcer bien affirmativement dans un sens ou dans l'autre.

Nous sommes assez enclins à penser, quant à nous, que même vicieux en plusieurs de ses détails, cet arrangement vaut mieux que la prolongation du provisoire.

Mais il faut regretter que, par le tour qu'ils ont imprimé aux débats, les hommes de la majorité aient donné le droit de supposer qu'il saillait d'un véritable escamotage et de quelque chose de tout à fait honteux ou répréhensible.

En s'obstinant à tenir sous le boisseau les documents susceptibles d'éclairer la religion de leurs collègues et de donner satisfaction à l'opinion publique, en écourtant systématiquement la discussion, en retardant la publication du rapport relatif à un arrangement concomitant, en précipitant le vote samedi, les députés de la majorité auraient rendu suspect l'arrangement même le plus honnête, la convention la plus irréprochable, la transaction la plus avantageuse.

Nous devons regretter—pour eux et pour le règlement qu'ils ont voté—l'accumulation de maladresses où les a poussés quelque mauvais génie.

Il est à espérer et à souhaiter que le Sénat, mieux inspiré, sans allonger autre mesure des débats pénibles, saura dissiper les ombres qu'on semble s'être complu à épaisser, et prouver ainsi que si la transaction comporte des sacrifices, ces sacrifices sont consentis en vue de l'intérêt public et non pas, exclusivement ou principalement, au profit de quelques spéculateurs avares.

UNE RÉVOLUTION

Il y a des révoltes dans l'ordre religieux, comme dans l'ordre politique. Ces révoltes sont préparées de plus loin, et s'accomplissent plus lentement. Ceux-là même qui en sont les instruments ne s'en aperçoivent pas, ou, pour suivant un but, sont, sans qu'ils s'en doutent, dirigés vers un autre par une sorte d'impulsion, et finalement sont ramenés quelques-uns à leur point de départ. Il semble qu'il est arrivé quelque chose de semblable pour la papauté. Il n'est personne, en effet, si peu versé qu'il soit dans la philosophie historique, qui ne sente que de ce côté il se passe quelque chose, que nous assistons à une révolution pacifique dans l'ordre extérieur du pouvoir de l'Église, et que la cause qui aujourd'hui préside aux destinées de la république chrétienne, s'inspirant des nécessités de son temps et des leçons de l'histoire, a un idéal de domination tout autre que celui des papes qui l'ont précédé.

Quand tout le monde était croyant, quand toutes les nations civilisées de l'Europe reconnaissaient, dans l'évêque qui réside à Rome, le représentant et le lieutenant de Dieu en ce monde, quand toute l'organisation du monde chrétien semblait reposer sur ces paroles: «Pais sur la terre aux hommes de bonnes volontés, alors il y eut, pour la papauté, et il pouvait y avoir des temps héroïques, entremêlés de grandes luttes et de grands triomphes, comme sous Grégoire VII. C'est l'époque de la théocratie, c'est la période historique qu'un historien archiviste de grand talent, M. Félix Rocquain, a commencé de nous dépeindre dans le grand ouvrage qu'il vient d'entreprendre sous le titre: «La cour de Rome et l'Esprit du réformé avant Luther.»

Comme le dit M. Albert Sorel, en présentant ce beau livre au lecteur, c'est la peinture d'une des plus émouvantes tragédies de l'histoire. A ce moment, il ne s'agit de rien moins que de la suprématie pontificale: ce que veut Grégoire VII, c'est élever l'Église au dessus du monde et l'arracher au monde. Avec ses successeurs, la théorie s'est établie, s'affirme encore. La suprématie passe de la doctrine dans les actes. L'Église devient un gouvernement, Rome devient une cour. Dans cette cour, dit M. Rocquain, le pape qui siège comme un souverain, entouré de ses cardinaux, qui sont en quelque sorte les grands dignitaires de la couronne.

Le profane se mêle aux choses sacrées, nous dirons plus, envoit les choses sacrées. L'État Romain est fait et envoit par le siècle, et bientôt l'empereur romain de la chrétienté, le mot est de M. Sorel—envahit le pontife. Mais la décadence arriva fatallement. Cette époque est pourtant restée pour certaines gens l'âge d'or de la papauté. Mérite-t-elle vraiment ce nom? Est-ce par le pouvoir temporel des papes que l'Église a conquis et gardé son

influence? A-t-elle gagné ou perdu à la disparition de ce pouvoir?

Il nous semble que ce qui se passe à Rome même, en ce moment, permet de répondre facilement à cette question. La monarchie pontificale comme bien d'autres pouvoirs du monde a subi le contre-coup de la grande Révolution démocratique qui s'accomplit dans le monde.

Elle est en train de se transformer elle-même. Aujourd'hui, dit M. Albert Sorel, dépouillée du pouvoir terrestre par une évolution de la démocratie, elle cherche dans la monarchie même les éléments d'un pouvoir régénérant et d'un pouvoir plus étendu. Notre siècle est le siècle des nationalités; c'est en vertu des droits de souveraineté des nations que l'Église a été dépossédée de son domaine territorial. Elle revient après un détour de plusieurs siècles, à l'esprit des origines: l'action par les foules.

Mais elle, y revient avec cette supériorité qu'au temps des origines, sous les empereurs romains, la foi chrétienne passait aux yeux de l'État, pour séduisante, tandis que dans nos démocraties la foi catholique exerce, pour sa part et dans sa proportion, un droit qui est la base même des sociétés démocratiques et la loi fondamentale des Etats nouveaux: la souveraineté nationale.

En un mot, de romaine, l'Église est en train de redevenir catholique et universelle, et elle reprend sur les âmes son empire par la parole. Cette transformation mérite qu'on y pense et qu'on la suive de près. Quant à l'Église nous ne pensons pas qu'elle ait lieu de tant regretter le passé.

PLUS VITE, TOUJOURS PLUS VITE!

Beaucoup de choses caractériseront certainement cette fin de siècle; au premier rang non conviendrait-il pas de placer la hantise de la vitesse? Nous voulons aller très vite aussi bien sur terre que sur mer, en attendant de traverser l'espace avec la vitesse du boulet de canon de Jules Verne.

Plus vite, toujours plus vite! tel est le cri que fait le monde répété à l'envi. On parle beaucoup de locomotives électriques qui laisseront bien loin derrière elles les plus rapides locomotives à vapeur; voilà, même, qu'il est question de donner à ces machines roulantes des formes rappelant celles d'un navire à l'avant, afin de vaincre la résistance de l'air, de la même façon que le navire surmonte la résistance du liquide dans lequel il creuse son sillage. On espère gagner de la sorte 30 % de vitesse sans augmentation de force motrice...

Sur mer c'est bien pire: les vitesses de 20 nœuds qui, il y a quelques années à peine, paraissaient chimériques, sont déjà considérées comme insuffisantes pour les paquebots et les croiseurs du demain. Les torpilleurs dépassent couramment cette vitesse et l'on espère arriver très prochainement à celle de 30 nœuds pour ces petits bateaux.

Cependant, il ne faut pas se dissimuler, cette rapidité extraordinaire des navires modernes est obtenue grâce à l'habileté des ingénieurs qui accomplissent des véritables tours de force pour concilier entre elles les choses que les marins croyaient jusqu'ici inconciliables. Mais, sauf sur les très grands paquebots où l'on peut donner à l'appareil moteur une puissance extraordinaire par suite des fonds et des espaces dont on dispose, ces vitesses prodigieuses qui égalemment celle d'un train ordinaire de chemin de fer sont obtenues d'une façon un peu factice. Autrement dit, pour passer des vitesses actuelles à des vitesses bien supérieures, il ne suffira plus d'augmenter la résistance des châssis, de perfectionner le mécanisme pour le rendre plus léger et moins encombrant à puissance égale, il faudra trouver quelque chose de nouveau.

Ce quelque chose consistera-t-il dans l'emploi d'un nouveau combustible, dans une application d'électricité, dans la découverte d'un nouveau propulseur ou dans un mode de construction des carénages? Personne ne sait encore, mais de tous côtés on cherche, soit dans une voie, soit dans une autre, à créer un bateau qui aille plus vite, toujours plus vite. Nous avons signalé, il y a quelque temps, le projet assez fantastique d'un bateau-baleine traversant l'Atlantique avec nous ne savons plus quelle vitesse, et qui devait consister, comme l'indique son nom, en une immense coque d'acier, de forme à peu près cylindrique, faisant office de flotter, et supportant quelques mètres au dessus de l'eau une vaste plate forme recouverte d'aménagements confortables. C'était déjà une idée bien originale, mais n'est cependant pas bien neuve, car son inventeur nous l'a déjà fait connaître il y a peu mal d'années, et après une nouvelle période d'incubation, il la lance dans le public, avec la conviction qu'elle est cette fois complètement mûre, c'est-à-dire prête à donner des résultats pratiques absolument merveilleux.

M. Bazin, sortant complètement des sentiers battus, ne veut plus construire un navire présentement dit, mais une sorte de chariot nautique, constitué par une plateforme renforçant les organes nécessaires à la vie du bord; cette plate-forme comme dans le bateau-baleine ne touche pas l'eau; elle serait supportée non plus par un flotteur unique mais par plusieurs paires de rouleaux, sortes d'énormes patilles creuses, analogues aux roues du vélocipède marin que beaucoup de Marseillais ont vu fonctionner dans notre rade. Cependant ces rouleaux ne rempliraient pas l'office de propulseurs, quoique animés d'un mouvement particulier; ils seraient là comme les rues d'un tramway glissant sur un rail liquide, tandis que l'impulsion serait donnée à l'ensemble de l'appareil par un propulseur quelconque. Le but de cette disposition assez bizarre est de subir la résistance due au frottement de la carène glissant sur l'eau, la résistance moindre due au frottement par roulement.

Théoriquement et mécaniquement, nous savons que si l'arrangement de M. Bazin, si tous les organes gardaient à discuter la valeur du bateau à grande vitesse imaginé par M. Bazin, si tous les papes que l'Église a conquise et gardé son

fois on peut encore appeler bateau un semblable corps flottant. Cependant, il nous permet de penser que quelques progrès sont à réaliser dans les constructions actuelles, avant de renoncer brusquement au bateau moderne qui se rapproche très sensiblement des bateaux très anciens, en remontant à travers les âges jusqu'à l'arche de Noé.

Ce n'est pas sans quelque surprise que nous avons vu des hommes occupant une haute situation dans la marine préconiser dès à présent une découverte qui sera peut-être très pratique un jour, mais qui aurait peut-être pour le moment le tort de ne pas arriver à son heure. Certainement, il serait très beau et très agréable de se rendre de Marseille à Alger en 13 heures, ainsi que nous le prétend M. Bazin, quand on aura adopté son système; mais nous ne pensons pas qu'aucune Compagnie de navigation soit assez riche pour faire un grand voyage comparable à l'aventure, le bateau rouleur procurerait tout d'abord de fortes incommodités dans son exploitation. C'est en vain que les partisans de cette invention font ressortir tout l'intérêt qu'il y aurait pour la France à prendre les devants et à être la première de posséder une ligne de fer qui passe sous la Manche à Liverpool, au point de vue de projets analogues qui sont à l'étude à Paris.

Toutefois, pour m'en tenir plus spécialement au Métropolitain, je puis vous dire que j'ai examiné en détail dans tout son circuit. J'ai circulé à pied sur la voie entre deux stations.

La grande voie de communication qui fait le tour de la Côte se compose d'une ligne circulaire et de lignes partant de la précédente pour rayonner vers l'extérieur.

Les Compagnies métropolitaines au sujet desquelles vous semblez m'interroger plus particulièrement ont créé des lignes d'omnibus joignant deux points de l'Inner-Circle (Circulaire intérieur) et qui font concurrence aux lignes des grandes Compagnies d'Omnibus.

Ajoutez que le Subcay (chemin de fer souterrain), qui passe sous la Tamise, facilite encore les relations avec les divers points de la ville.

Je l'ai étudié en détail, de même qu'un tunnel

à Edimbourg et que le chemin de fer qui passe sous la Mersey à Liverpool, au point de vue

des facilités de transport de toutes sortes qui se trouvent en Angleterre. Pour ne parler que de Londres, j'ai beaucoup admiré les services d'omnibus livrés à la concurrence et dont la série non interrompue sillonne la ville en tous sens.

Les Compagnies métropolitaines au sujet

desquelles vous semblez m'interroger plus

particulièrement ont créé des lignes d'omnibus

joignant deux points de l'Inner-Circle (Circulaire intérieur) et qui font concurrence aux

lignes des grandes Compagnies d'Omnibus.

Ajoutez que le Subcay (chemin de fer souterrain), qui passe sous la Tamise, facilite encore

les relations avec les divers points de la ville.

Je l'ai étudié en détail, de même qu'un tunnel

à Edimbourg et que le chemin de fer qui passe

sous la Mersey à Liverpool, au point de vue

des projets analogues qui sont à l'étude à Paris.

Toutefois, pour m'en tenir plus spécialement

au Métropolitain, je puis vous dire que j'ai

examinié en détail dans tout son circuit.

J'ai circulé à pied sur la voie entre deux stations.

La grande voie de communication qui fait le

tour de la Côte se compose d'une ligne circulaire

et de lignes partant de la précédente pour

rayonner vers l'extérieur.

Les lignes circulaires qui passent à proximité de toutes les gares des grandes Compagnies se

relie en outre à plusieurs points de la ville.

Je l'ai étudié en détail, de même qu'un tunnel

à Edimbourg et que le chemin de fer qui passe

sous la Mersey à Liverpool, au point de vue

des projets analogues qui sont à l'étude à Paris.

Toutefois, pour m'en tenir plus spécialement

au Métropolitain, je puis vous dire que j'ai

examinié en détail dans tout son circuit.

J'ai circulé à pied sur la voie entre deux stations.

La grande voie de communication qui fait le

tour de la Côte se compose d'une ligne circulaire

et de lignes partant de la précédente pour

rayonner vers l'extérieur.

Les lignes circulaires qui passent à proximité de toutes les gares des grandes Compagnies se

relie en outre à plusieurs points de la ville.

Je l'ai étudié en détail, de même qu'un tunnel

à Edimbourg et que le chemin de fer qui passe

sous la Mersey à Liverpool, au point de vue

des projets analogues qui sont à l'étude à Paris.

Toutefois, pour m'en tenir plus spécialement

au Métropolitain, je puis vous dire que j'ai

examinié en détail dans tout son circuit.

J'ai circulé à pied sur la voie entre deux stations.

La grande voie de communication qui fait le

tour de la Côte se compose d'une ligne circulaire

et de lignes partant de la précédente pour

rayonner vers l'extérieur.

Les lignes circulaires qui passent à proximité de toutes les gares des grandes Compagnies se

relie en outre à plusieurs points de la ville.

Je l'ai étudié en détail, de même qu'un tunnel

à Edimbourg et que le chemin de fer qui passe

sous la Mersey à Liverpool, au point de vue

des projets analogues qui sont à l'étude à Paris.

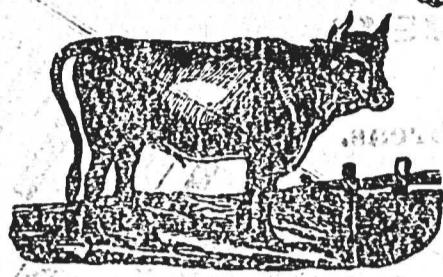
Toutefois, pour m'en tenir plus spécialement

au Métropolitain, je puis vous dire que j'ai

examinié en détail dans tout son circuit.

CARNE LIQUIDA (VIANDE LIQUIDE)

Extracto Liquido
SPTOGENO Y PEPTONIZADO
DEL DOCTOR VALDEZ GARCIA
FABRICADO
POR
VILLEMUR Y VALDEZ GARCIA
MONTEVIDEO (AMERICA DEL SUD)
Calle URUGUAY Num. 175



EN VENTA
EN LAS MEJORES FARMACIAS

AGENTES GENERALES EN EL ESTRANERO
G. Ortúñu; Cangallo 1060, Buenos Aires.
E. Avila, P. O. Box 3120, New York.
Gregorio Ortúñu, Fiasza Campello, 8
Genova.
d. Michel V. Elizabeth, Vesinet-Paris.
Vicente Ferrer y Ca., Barcelona,
Calle 157 31, Lloret, Costa Brava.

Medalla de oro Paris 1880--Medalla de oro Barcelona 1888

El mejor extracto de cerdo, sumamente agradable y el tónico más positivo y de más seguro y rápido resultado.
El más barato de todos los preparados de peptona, cada cucharada equivale a una costilla de vaca.
Sin rival para el lúmen y para la preparación de salsas y caldos instantáneos.
La alimentación de los enfermos asegurada por grava que sea su estado y sin fatigar su estómago.

HOTEL DE PROVENCE

TENU PAR

Auguste Gébelin

GRANDES COMMODITÉS POUR VOYAGEURS
On prend des pensionnaires à prix très modique.

Nourriture et logement 1 piastre 20 par jour.

Salons pour familles—On porte à domicile.

A côté du Palais du gouvernement, à portée de tous les tramways, près du Théâtre Solis.

Ciudadela 148. 150, 152 ET 154

LEGATION DE FRANCE

LISTE DES PERSONNES DE NATIONALITÉ OU D'ORIGINE FRANÇAISE QUI AURAIENT INTÉRÊT À RECEVOIR OU À FOURNIR DES RENSEIGNEMENTS À LA LÉGATION.

Montevideo Aout 10 1891.

Absdie Jeanne, Aldacote Carmen Armentaud Charles, Arnaud Amédée, Auriol Casimir.

Barbe Caroline, Bettini Paul Barthélémy, Blanché Henri, Blancre Antoine, Henri, Charles, Blandin Alexandre, Boulogne Pascal, Brandeis Jacques Joseph.

Capdevielle Jean et l'épouse, Carrassoumet Jean, Casquill Léon, Chapillan, Clémie Charles Anthelme, Clément Maria, Cortuso Jean, Costas Louis et l'épouse, Croisard Louis.

Dabat Adolphe, Dédoré François, Décourou Timothée, Duprat Marie Louise.

Elisaldi Jean, Escutary Julien, Escutary Joseph, Escutary Pierre, Escutary Pierre dit Pierrotou, Escutary Maria, Estradère E.

Flechot Joseph Jules, Fouqué Jean Marie, Fréchou François Ernest, Fuentes et l'épouse.

Gabaston Marie Louise, Gallardet Cadet, Garçon Caroline, Epouse Lopez, Gervais Eugène, Giannazi Frédéric, Goux Julien et Pierre, Gouzème Alphonse et Alexandre.

Huet veuve, Jaureguiberry Marie, veuve Grand.

Jaureguiberry Louis et Michel, Jourdant Albert.

Laboudiquo Jean, Lacoste Dominique, Larampere Honoré, Lafite Jean, Laget Joseph, Lagoyre Jean, Salanne Eugène, Lambert Célestine, Laporte Albert, Laribéau Jean Alexandre, Latapio Jean, Lefèvre Jules, Lejars Pauline veuve Loyer, Lepasare Jean, Lourties Richard.

Mallet époux Mairat Gabriel, Millié Paul, Mongelos Siméon, Mothes Eugène.

Nansou Henri et famille, Navarre Julien.

Olivera époux.

Payac Gustavo, Pébœuf Pierre, Pérez Gil Martín, Petit, Pipinos de Poros, Postario Pérez Marguerite, Poujade Pierre, Pourget Jean, Puyau époux.

Quéheillo famille.

Rosset François Joseph, Rougier Léon, Rulier Victor, Ruis (Mathilde do).

Savoy Théophile Agustín, Saut Henri.

Thioly Ernest, Thimon Josephine, Traby François André, Trono Jules.

Vigneau Marie née Laguardet e, Villars Bernard, Vincent François.

SALON ORIENTAL

MODES ET NOUVEAUTÉS DE PARIS

257—SARANDI—257

Confection et réparation en tout genre. Articles de dernière création. Grand choix de chaussures pour dames et enfants. Fabrique de formes.

Ateliers la maison mère.

La Aparicion de la Moda

100—SANJOSÉ—100/a b

J. S. Gonthare.

JULIES MARY

LES ENFANTS MARTYRS

PREMIERE PARTIE

La Maison des Angoisses

Pourtant, il eut le courage de répondre:

—Monsieur Mabillot, je n'ai pas fait de mal, cette fois-ci. Le premier jour, je m'étais battu, et je comprends que vous m'ayez mis au cachot; mais, hier, j'étais allé voir ma petite amie Bertine, qui est malade...

—Ahl oui, Bertine... le scandale de la fabrique... j'aurai l'œil sur elle...

Et il passa, ne s'occupant plus de Charlot.

Ce furent huit nuit cruelles, mais enfin il rompit son existence ordinaire. Seulement, il se sentait surveillé par Mabillot. L'homme et l'enfant se battaient.

Bertine, elle aussi, en battant un peu: avait repris son service.

A midi, quand elle alla s'asseoir dans le coin

WILLIAM MEIKLE Y CA.

64—CERRO LARGO 64—MONTEVIDEO

Grandes depósitos de instrumentos DE AGRICULTURA SEGADORA ATADORA DE HORNSBY

La Trilladora y Motor Hornsby

INTRODUCTORES DE: Fierros de todas clases, para carpinteros, carpinteros, etc., etc., como también armantes y vigas de fierro para construcciones

Azulejos, Inodoros, tierra romana, etc.

Alambre para cercos, do acero y do fierro patente—Alambre galvanizado para telégrafos—Estiradores y piques de fierro. Fierro galvanizado para techos, ideam hiso—Zinc de todos los números.—Caballetes, tornillos, clavos y rosetas galvanizadas—Flejos de to las clases—Hoja lata de todas las clases y tamaños—Ollas de frentes, ollas y cacerolas estanadas—Moldes sencillos, reforzados y remachados—Loza piedra, abrada—Porcelana, vidriera y cristalería—Ceniza de soda—Soda cáustica y variado surtido de artículos.

Únicos agentes en el Uruguay de las máquinas de colas, industriales, etc. etc.

Hornsby y Sons de Grantham, Inglaterra.

Portland marca legítima ELEFANTE.

AUX VITICULTEURS

Plantez vos vignes sur l'appris ou l'appris aux moyen efficace contre le Phyloxa et la ferme Giot à Colonia possède 200000 plants mûrs et une grande quantité de ces espèces les plus pures et les plus résistantes.

On peut visiter les plantations, etc. et rendre compte des avantages que l'on trouvera en achetant ici, des plantes saines et fraîches, sans risque d'en perdre aucune, d'une pureté garantie, et à meilleur compte que celles d'Europe.

A 20 le mille pour les plantes en racine.

A 12 le mille idem les sarmets.

HOTEL UNIVERSAL

DE JUAN ERASUN CONTIGU AU THEATRE CIBILS

Rue Ituzaingó à l'angle de la rue
de las Piedras

Des aujourd'hui, je mets à la disposition du public et de nombreux clients un établissement qui peut rivaliser avec les meilleurs de cette capitale pour l'excellente cuisine, ses chambres spacieuses et bien aérées, en un service irréprochable et des prix excessivement bas.

Les passagers paieront par jour pour déjeuner, dîner et chambre \$ 1.50.

Outre l'avantage d'avoir toutes ses chambres donnant sur la grande rue, à des appartements pour famille indépendants, avec toutes les commodités voulues et désirées, aux prix indiqués.

Personne ne peut ignorer combien cet hotel est avantageusement situé pour les commerçants, puisqu'il se trouve entouré de toutes espèces d'industrie.

De là peut comprendre qu'il doit avoir des chambres vaste et comme les pour les commis voyageurs ou représentants de fabrique.

Les jours de l'été, l'établissement ouvrira les portes de ses grands salons qui communiqueront intérieurement avec le théâtre Cibils.

Il fera également le service de restaurant, café, confiserie et liqueurs d'excellente qualité.

On peut les visiter à domicile à prix réduit qui peuvent défer toute concurrence.

Service soigné et irréprochable.

Le train du N. & S. qui fait la station Centrale connaît les voyageurs à l'angle de l'hotel pour l'centimètres.

Le Oriental qui vient duquel passe devant la porte de l'hotel et porte les voyageurs également pour l'centimètres, allant de là à la Plaza Ramirez et à la Penitenciaría.

Le train menant aux Pocitos fait station à angle même de l'hotel.

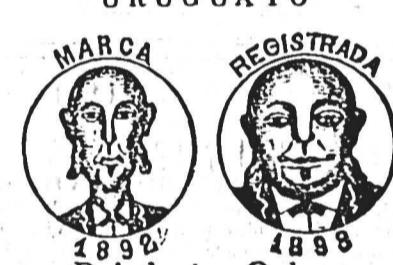
Pension au mois..... \$ 20.00
1/2 pension idem..... 11.00
Déjeuner..... 0.50
Diner..... 0.60
Lit..... 0.50

Bains ordinaires et de pluie.

Le Docteur Baena

A transféré son cabinet de consultation à la calle Sarací n° 210—Heures de 1 a 3 p.

VERMOUTH ANTI ANÉMICO URUGUAYO



Del doctor Ochoa

COMPOSÉ D'EXTRAIT DE CARNE, JUGO DE UVA, QUINA, CANELA, NARANJA Y VALERIANA—CON PRIVILEGIO EXCLUSIVO DEL SUPERIOR GOBIERNO.

Es incomparable à la leche, y coñac

dès que le bain y antes de cada comida;

sobre todo para las señoras y niños.

Una copa de los usual para el Oporto

contiene mas de sesenta gramos de doce

de curar.

El prospecto que cada botella lleva, indica sus virtudes.

Se vende en los establecimientos balnearios y principales farmacias. Depósito general Llagonio Hermanos calle Rincon n.º 178 y Domínguez Parodi y Cia Cerrito 271

AUX LIBNS DES NATIONS

Fábrica especial de Malas y artículos de vivero de L. ROBERT
207—CALLE 25 DE MAYO—207

Especialidad en Balsas de cuero, Malas de secreto de viaje, medias-mundos. La hace sobre medida a cualquier pedido de trabajo y encargo e al ramo de maletería y bártulos, artículos de viaje y menor.

PRECIOS SUMAMENTE MODICOS

P. S. N. C.

PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY
Línea quincenal de vapores entre Liverpool, Rio de la Plata y el Pacífico

Salidas sujetas a modificación
EL VAPOR PAQUETE INGLÉS

LIGURIA

CAPITAN: A. HAMILTON
SALIDA EL 17 DE OCTUBRE DE 1894
PARA RIO JANEIRO, BAHIA, PERNAMBUCO, LISBOA

LA GRAN REBAJA EN LA TARIFA DE PASAJES
PASAJES A VIGO EN 3^{ER} CLASE \$ 30 ORO LIBRE DE GASTOS DE CUARENTENA
A bordo de todos los vapores se sirve vino de mesa gratis a los pasajeros EN TODAS LAS CLASES

Durante la estación de cuarentena para las procedencias del Brasil, la compañía despatchará mensualmente un vapor directamente desde Europa para el Río de la Plata.
Todos los vapores llevan médico y mucama, están iluminados a luz eléctrica y provistos de todas las mejoras modernas para la comodidad de los pasajeros.

WILSON SONS Y CA. LIMITED

AGENTES EN

MONTEVIDEO
Calle 25 de Mayo 214
Rio Janeiro, Santos, Bahia, Pernambuco y San Vicente C. V.

Banque Française—L. B. Supervielle

232—RUE 25 DE MAYO—234

AGENCE A BUENOS AIRES: RUE PIEDAD 309—311

La Banque émet des traîts à terme, à vue et télégraphiques, sur toutes les places d'Europe, Sur Buenos Ayres, Rosario, Rio de Janeiro, et ports du Brésil.

Service spécial par la poste sur tous les points de France, Italie, et Espagne. Vente et achat de billets de Banque Argentino, Brésiliens, Français, Anglais et de la Banque Nationale

LA BANQUE: Envoi des lettres de crédit, achète et vend tout classe de fonds publics, titres et cédés, etc., etc., et les reçoit en dépôt pour l'écoulement des coupons et dividendes faites aux vances sur tous les fonds cotés à la Bourse.

Service Télégraphique spécial

FIL DIRECT ENTRE

Montevideo et Buenos Aires

Achat et vente d'or et de titres. Paiements et encassemens sur les deux places. Par le télégraphe.

La Banque est ouverte les jours fériés de 9 h. a 11 h. matin.

300—COLONIA—300 ESQUINA OLIMAR