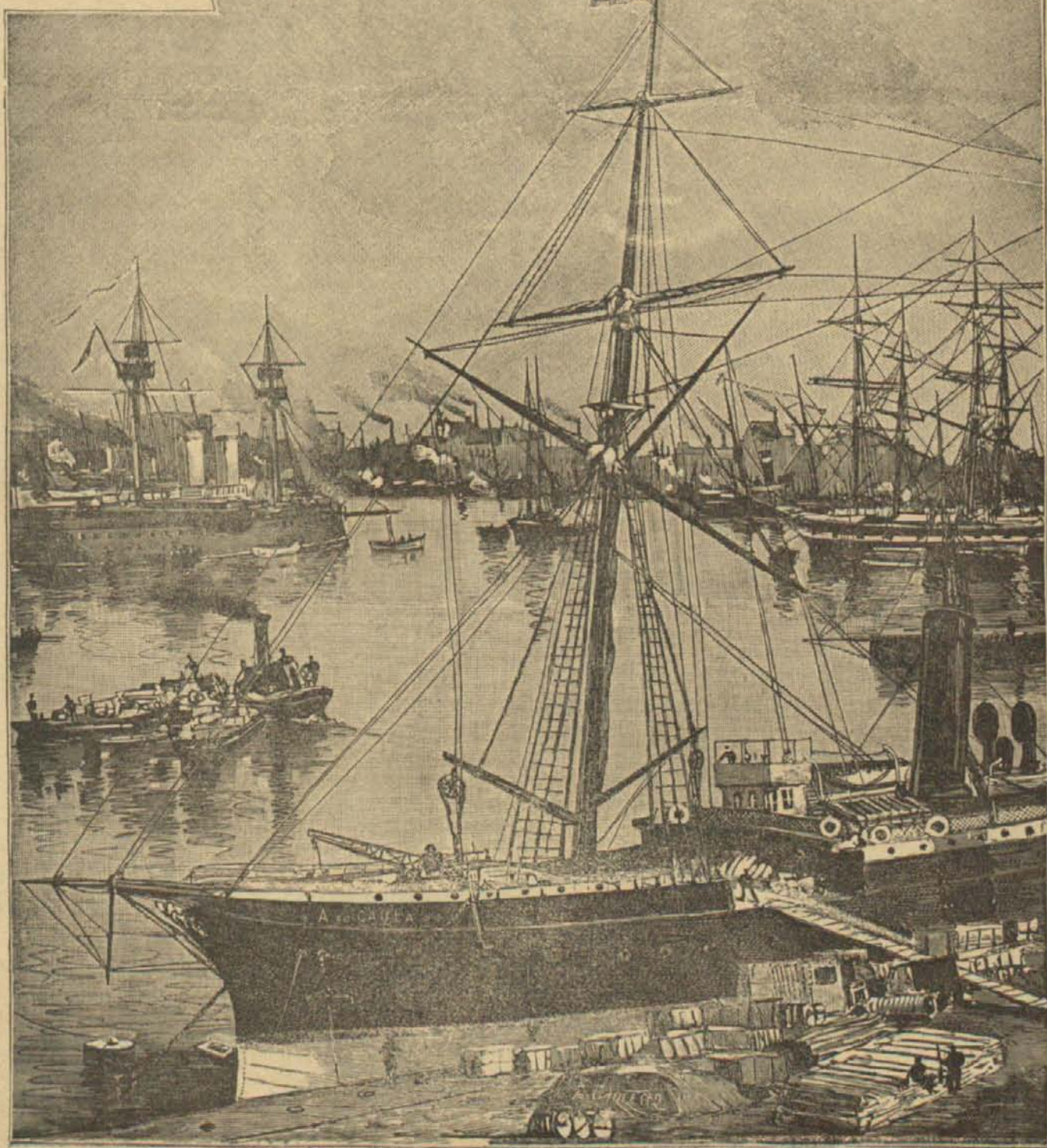


REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO

1892



ANUNCIOS OFICIALES

COMPañIA ARRENDATARIA DE TABACOS.

Situación en 31 de Diciembre de 1891.

	Pesetas.
ACTIVO	
Efectivo.	5.876.935,71
Cartera: efectos á cobrar	1.109.316,92
Fondos públicos.	20.898.451
Tabacos en rama.	14.754.348,10
Fabricación.	1.910.809,80
Labores por su coste: labores en camino por su coste.	811.416,44
Labores á precio de venta.	56.198.844,51
Tesoro público: por resultas de tabacos y efectos recibidos del mismo.	4.715.861,82
Tesoro público: por entregas á cuenta del arrendamiento del monopolio.	42.467.761,92
Coste provisional de las labores vendidas.	24.916.514,22
Edificios, máquinas y enseres de propiedad del Estado.	16.376.581,52
Edificios, máquinas y enseres de propiedad de la Compañía, reintegrables por el Estado.	363.795,62
Maquinaria y obras de construcción.	2.021.696,58
Comisos.	1.250,31
Muebles y enseres de la Compañía.	116.935,82
Reserva para seguros contra incendios.	207.445,71
Ganancias y pérdidas.	8.381.023,40
Gastos de instalación.	425.054,63
Gastos de administra-	

ción (incluidos los de portes y venta de tabacos, los del resguardo y los de los depósitos).	7.049.396,72
Fianzas en depósito.	8.800.000
Tesoro público: por lo anticipado para la construcción de la es- cuadra.	71.895.832
	29.530.617,75

PASIVO	
Capital.	60.000.000
Banco de España: su cuenta de crédito con garantía.	2.439.354,36
Cuentas corrientes.	3.877.750,68
Representantes: por giros á su cargo.	2.400.000
Efectos á pagar.	602.449,11
Producto de la renta.	80.049.204,66
Diferencia entre el valor en venta y el coste provisional de las labores existentes.	40.055.591,31
Beneficios y quebrantos en operaciones diversas.	1.204.489,29
Tesoro público: por edificios, máquinas y enseres recibidos del mismo.	16.376.581,52
Tabacos para su venta en comisión.	1.173.021,81
Depositantes por fianzas	8.811,750
Banco de España: por descuento de pagares del Tesoro.	71.895.832
Varias cuentas.	474.688,61
	289.350.617,75

<i>Recaudación comparada.</i>	
Venta de tabacos y envases en el actual ejercicio.	78.932.433,37
Idem id. en igual período del ejercicio anterior.	75.583.418,70
<i>Más en el ejercicio corriente.</i>	3.349.014,67

El interventor, *Santiago Rodero*.—
V.º B.º—El director, *el V. de Campo Grande*.

Junta general de accionistas.

El Consejo de Administración de la Compañía ha acordado que la junta general ordinaria de señores accionistas se celebre el día 27 de Febrero próximo, á las dos de la tarde en la casa calle de Atocha, número 32.

La junta se reunirá para deliberar sobre el balance anual, las cuentas, Memorias y actos de la administración durante el ejercicio de 1890 á 1891; para elegir los consejeros supernumerarios, y para resolver sobre las proposiciones que se presenten.

En dicho día se dará lectura á la Memoria, al balance y á la liquidación anual, repartiéndose estos documentos entre los señores accionistas, para ser discutidos en otra sesión que se celebrará á los cuatro días inmediatos siguientes, cuando menos.

COMPañIA GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS BARCELONA, MANILA

DIPLOMAS DE HONOR Y MEDALLAS DE ORO EN TODAS LAS EXPOSICIONES

Haciendas de SAN ANTONIO, SANTA ISABEL, SAN RAFAEL, SAN LUIS Y LA CONCEPCION

FÁBRICA «LA FLOR DE LA ISABELA».

PROPIETARIA DE LAS MARGAS «MEISIC», «CAVITE», «MALABON», «LA PRINCESA»

ELABORACIONES AL ESTILO CUBANO

AGENCIAS DE VENTA EN TODOS LOS PAISES

Se venden sus elaboraciones en todas las expendedorías de la Compañía Arrendataria de Tabacos á los precios siguientes:

CIGARROS	CABIDA de los envases.	PRECIO de la cajita. Pesetas.	VALOR de la unidad. Pesetas.	CIGARROS	CABIDA de los envases.	PRECIO de la cajita. Pesetas.	VALOR de la unidad. Pesetas.
Imperiales.	25	15	0,60	Exquisitos.	50	12,50	0,25
Regios.	25	13	0,55	Princesas.	50	9,50	0,20
Excepcionales.	25	12,25	0,50	Conchas.	100	20	0,20
Regalia Antonio López.	50	21	0,40	Clementes.	100	15	0,15
Isabelas.	50	17	0,35	Segundo Habano.	500	60	0,12
Regalia Filipina.	50	17	0,35	Tercero Habano.	500	50	0,10
Cazadores Imperiales.	25	10	0,40	Quinto Habano.	500	30	0,06
Cazadores.	50	17,50	0,35	Segundo Cortado.	500	60	0,12
Orientales.	50	14	0,30	Tercero Cortado.	500	50	0,10
Brevas Imperiales.	50	15	0,30	Señoritas.	200	10	0,05
Media Regalia.	50	12,50	0,25				

Cajetillas de 20 cigarrillos mecánicos á Ptas: 0,40 una.

SUMARIO

Principales astilleros del mundo.—El arsenal de la Spezzia, por D. Federico Montaldo.—La situación comercial de España, lo que es y lo que debe ser, por D. G. Reparaz.—Las grandes Compañías de colonización, por A. Nogués.—Junta de la Marina mercante.—El comercio español en Constantinopla.—**Datos estadísticos marítimos y comerciales.**—Importación y exportación de carbón. La marina mercante del mundo. El puerto de Ceuta en 1891. Movimiento marítimo en Francia en 1891. El Canal de Suez. Movimiento de buques mercantes en los puertos españoles. Exportación e importación en España. La marina italiana.—**Noticias.**—Siniestros marítimos.—Anuncios.

LOS PRINCIPALES ASTILLEROS DEL MUNDO

I

EL ARSENAL DE LA SPEZZIA (ITALIA).

El arsenal de La Spezzia, ó de Spezia que decimos en castellano, es el mejor de Italia y uno de los mejores del mundo, por lo cual empezaremos por él, sin inconveniente alguno, la excursión que vamos á emprender recorriendo los principales centros de construcción naval de los diferentes países.

La administración fecunda del conde de Cavour, habiéndose coautor de la Unidad Italiana, dejó como signo perdurable de actividad y acierto, en lo que á la Marina se refiere, el arsenal magnífico de Spezzia que, si bien entonces no era ni podía ser lo que después ha sido, ya por su situación geográfica y excelentes condiciones naturales, prometía llegar á donde ha llegado con el constante auxilio de todos los gobiernos.

En la costa de Levante de la península itálica, y en su límite extremo, hállase un golfo de diez kilómetros de ancho, entre la isla Tino, al O., y el cabo Corvo al Este con once kilómetros de profundidad; los fondos son de diez y ocho metros á la entrada y de siete á nueve metros en las extremidades. Sus costas son altas y escarpadas, dominándolas montañas de 500 á 700 metros de altura en el O. y de 300 á 400 al E.

El arsenal está situado en lo más hondo del golfo, al OE. de la ciudad, ocupando una superficie de un millón de metros cuadrados; doscientos mil de los cuales están invertidos en diques y dársenas. Los astilleros hállanse instalados en la orilla oriental, hacia San Bartolomeo, edificio militar cedido por Guerra para la centralización de la gran defensa militar de Italia, y unido por ferrocarril á lo demás; también allí se encuentran, pero en la margen opuesta, grandes almacenes de pólvora y proyectiles, en la rada de Panigaglia.

Una rada de 2.300 metros de longitud, situada entre las puntas Santa María y Santa Teresa, forma la dársena; quedando dos pasos abiertos, uno al OE., de 350 metros, y otro al E., de 170 metros; habiéndose construido dos fuertes acorazados en los extremos, parece que el paso es ancho y expedito, pero es muy reducido en realidad, por el atrevido y enorme malecón submarino que se ha construido para convertir aquella entrada en un verdadero paso de guerra. Las torres blindadas con cúpulas giratorias, de que hemos hablado antes, hállanse instaladas en la isla Palmaria una, y en el cabo opuesto de Maralunga, la otra.

Las fortalezas de las cimas y de la playa, anuncian ya

que se llega á una estación militar de primer orden y son las siguientes: 1.ª, la batería de la punta Maralunga; segunda, la batería de Falconara; 3.ª, la batería alta de Santa Teresa; 4.ª, la batería baja de Santa Teresa; 5.ª, el fuerte de Pianelloni (de cúpulas) y 6.ª, la batería alta de San Bartholomeo, en la costa oriental.

En el fondo del golfo, la batería de Capucini.

En la costa occidental: 1.ª, la batería alta de Castagna; 2.ª, la batería baja de Castagna; 3.ª el fuerte de Santa Maria; 4.ª, la batería de Varignano; 5.ª, el fuerte Pezzino y 6.ª la batería baja de Pezzino.

En la isla Palmaria: 1.ª, el fuerte Palmaria (187 metros) 2.ª, la batería della Scola.

En lo alto de la Península, por encima de Porto-Venere, 1.ª, el fuerte Muzzerone (220 metros); 2.ª, el fuerte Castellana (508 metros).

Las fortificaciones de la parte de tierra comprenden:

En las alturas que dominan la villa, en el fondo del golfo y á los dos lados del camino de Génova: 1.ª, el fuerte Biasso; 2.ª, el fuerte Parodi; 3.ª, el fuerte Sommorigo; cuarta el fuerte Vissegi; 5.ª, el fuerte Castellaço y 6.ª, el fuerte Sarbia, recientemente terminado.

En las alturas, al N. de Lerici, entre el golfo y las bocas del Magra: 1.ª, el fuerte de Val-di-Locchi; 2.ª, el fuerte Rufino; 3.ª, el fuerte de Pianelloni (de cúpulas); 4.ª, el fuerte de monte Canorbino; 5.ª, el fuerte de la Rochetta y 6.ª, el fuerte Pugliola.

Estas obras están artilladas en su mayoría, con piezas de 24 y de 32 centímetros; un cañón Rosset de 100 toneladas y dos Krupp de 120 se hallan montados además en los fuertes Santa María y baterías Maralunga y Scola.

Al S. de La Spezzia, la costa varía de aspecto; plana toda ella, pantanosa y llena de peligros para la navegación, á causa de los numerosos bancos de arena que la cercan; las montañas no se acercan al mar en otros sitios que al S. de Liorna y la región montañosa y escarpada de Piombino.

Pasada la línea del lindo pueblecito ó barrio de Fezzano, á la izquierda, vése en la playa curva de este mismo lado, al pié de los montes, la población de Spezzia, con su blanco y dilatado caserío, y más acá, entre macizos de arbolado, los talleres de San Vito, los mástiles de cien buques, el humo de las chimeneas y grandes hornos de las fábricas y las geométricas alineaciones de extensos edificios, que son los talleres y fábricas.

El plano que hoy publicamos puede servir muy bien de guía al lector para formarse una idea del puerto y arsenal de Spezzia y de sus alrededores; está aquél tomado desde la costa occidental del puerto y en un punto situado sobre el canal de los talleres de artillería de San Vito, inmediatos á la Marola, que domina á la primera dársena.

Los montes que se vén á la derecha y en el fondo del panorama forman el cierre del E. del golfo, hacia las alturas y fuerte de San Bartolomeo y puerto de Lerici.

Entre la primera cordillera y la segunda del fondo, está el valle de Magra. Esta última corresponde á la cadena del Apenino y se llama Alpe Alpiano, en cuyas sinuosidades se explotan las canteras de mármol de Carrara. El pueblecito blanco que se vé en la falda de los

montes, casi tocando con el mar, es Migliarma, estación situada en la vía férrea de Génova á Spezzia, Pisa y Liorna.

En la parte central del cuadro, y avanzando hacia el mar casi hasta el borde de la derecha, se ven las tres gradas de construcción de buques, de 110 y 70 metros de longitud y un malecón rompeolas y cerrando este primer espacio los talleres de carpintería.

Largas calles de arbolado escuadran los grandes talleres de construcción de máquinas y almacenes, que llenan, como se vé, casi todo el espacio central. Limitan á éste, en el primer término del dibujo, la calle de Marco Antonio Colona; en el opuesto, paralelo á él, la de Humberto I, marcada con una línea de chopos que vá desde las gradas hasta el límite central izquierdo del cuadro; por el S. el mar y por el N. el arbolado de la calle de Chiodo. El gran rectángulo cerrado por estas líneas comprende, marchando de derecha á izquierda, las instalaciones de nominadas *Oficina Lance* y *Magazzino Lance*; en sus calles, paralelas entre sí, y perpendiculares á las de Humberto y Colona, hay los edificios y sitios siguientes: calle de Andrea Doria, frente al mar; calle de Morosini; talleres de herreros de ribera; calle de Lepanto; dos almacenes de depósito de ferretería; calle de Dándolo; plaza de Víctor Manuel; tres martinets; fábrica de fundición; plazuela de la fundición y entre la calle de Dándolo y la última, que es la de Chiodo, ábrese, paralela á la de Colona, la de Cavour, separando dos grandes edificios, perfectamente indicados en la lámina. En el primero que es el inmediato á la población, (110 metros de longitud, por 150 de anchura) están los talleres de maquinaria, y en el segundo se hallan las fábricas de calderería de hierro, de cobre, arboladuras, pertrechos de artillería y torpederos, taller de botes y calderas para los mismos y depósitos de materiales; tiene 150 por 200 metros de extensión.

Delante de esta gran explanada de las fábricas, se abre la primera dársena, que tiene 10.000 metros cuadrados de superficie. A su entrada se ven los dos malecones, que dejan un paso de 50 metros de anchura. Inmediata al de la derecha aparece una pequeña dársena con el varadero de torpederos, y en la línea inmediata del muelle el gran almacén depósito para estos buques, ocho de los cuales caben en su local perfectamente.

Toda esta línea de la dársena es la que forma la calle de Marco Antonio Colona. En la opuesta, ó sea la de la izquierda, primer término del dibujo, se perciben las copas del arbolado de los talleres de San Vito y cinco grandes buques fondeados, y más hacia la izquierda otros seis, anclados frente al gran edificio denominado *Veleria* en la plaza donde la reina Margarita ha reunido todos los almacenes de la dirección de armamentos, y detrás del cual se alza el real Observatorio de Marina. En el buque *Maria Adelaide*, está la escuela de artilleros, en el *Venezia*, la de torpedistas y en el *Citta di Napoli*, la de fogoneros. Un puente giratorio, situado entre la esquina de la calle de Chiodo y la *Veleria*, separa la primera dársena de la segunda, cuya extensión es de 76.000 metros cuadrados.

En sus orillas están, á la derecha un muelle corrido, un nuevo gran taller, cuya chimenea no está terminada todavía; el depósito de piezas de maquinaria; la instalación de la bomba de achique de los diques y el taller de carpintería; los cuatro diques primitivos, dos centrales, mayores, de 132 metros de longitud, por 30 de anchura superior y 28.000 metros cúbicos de capacidad, y dos laterales, menores, de 110 por 28 y 21.000 respectivamente.

En el ángulo izquierdo de esta dársena y en sitio no aparente en el grabado, se ha abierto el dique más grande de los arsenales del Mediterráneo, que mide 234 metros de longitud, 38 de anchura y tiene 70.000 metros cúbicos de capacidad, en el cual podrá entrar el buque más grande que se construya en el mundo. Esta obra colosal, proyectada en la Dirección general de ingenieros militares de Spezzia, ha sido ejecutada bajo la dirección del comandante C. Luigi Pestalozza y del ingeniero G. Levi.

En la orilla izquierda de la dársena, se ven la poderosa grúa hidráulica, construida por la casa Armstrong para pesos de 100 toneladas; una machina fija para los de 60; la instalación central del alumbrado eléctrico de todo el arsenal y el cuartel para la guarnición encargada de la conservación del orden, la cual no pasa en Spezzia de 120 hombres.

La poderosa grúa hidráulica, cuyo grabado damos también, fué construida en New Castle (Tyne), por la citada casa y solo tenía una compañera en el mundo, la instalada en Elswick Works Inglaterra, pero ya cuenta Italia con otras dos, una en Venecia y otra en Génova.

Es un aparato magnífico que puede levantar hasta 160 toneladas de peso y funciona por impulsión hidráulica. La potencia elevadora es un cilindro suspendido de la cabeza de la grúa, dentro del cual actúan el tallo y el pistón. La elevación de los pesos se hace directamente con el tallo y no por medio de cadenas de transmisión. El brazo de la grúa es de hierro fundido.

En una plataforma jaula, colocada debajo del cilindro, se sitúa el personal de las maniobras, que se verifican con toda lentitud y sin sacudidas, para evitar otros esfuerzos que los del peso.

La grúa está colocada sobre una torre de solidísima construcción, provista de una cubierta ó plataforma giratoria, y lleva en su interior una máquina fija de vapor que pone en movimiento la bomba hidráulica. Sobre la plataforma hay también un martinete hidráulico oscilante, de tres cilindros, que puede obrar sobre un mecanismo, el cual, con una cadena de transmisión sirve para levantar pesos pequeños. En el grabado se representa el momento en que se carga sobre el acorazado *Duilio* el cañón *Margarita*, uno de los cuatro que lleva el buque de 104 toneladas de peso, 43 centímetros de calibre y cuyos proyectiles pesan 100 kilogramos cada uno. Para levantarlo se embraga el cañón con muchas vueltas de cable de acero en la culata y otras en la caña, unidas á unos guardacabos triangulares de suspensión.

Detrás de la calle de árboles de Humberto I, que se para el arsenal del pueblo, se vé en el grabado el lindo caserío de este. Al final de esta calle y á la izquierda de la lámina, se alzan el cuartel de Marina, el Hospital y el Parque de artillería. Los cinco grandes talleres de artillería no se ven, porque corresponden al espacio del campo de San Vito, cuyos árboles asoman en primer término á la izquierda de la primera dársena.

En la calle de Humberto I, está la entrada principal del arsenal, compuesta de un ingreso del orden dórico con tres entradas, con intercolumnios empotrados y sillaria concertada. Delante de la puerta central, en una plazuela, se alza la estatua del insigne general de Marina Chiodo, á quien se debió primero el proyecto y trazado de este grandioso centro de construcción naval, en el que trabajan constantemente unos 5000 operarios.

En este establecimiento han sido contruidos los colosales buques *Dandolo* y *Cerdeña*; los torpederos *Mozambano*, *Montebello* y *Confianza* y se han hecho las reparaciones, armamentos y obras de reforma del *Andrea Doria*, del *Re Umberto*, del *Lepanto*, del *Morossini*, del *Duilio* y del *Sicilia*, que son los acorazados mas poderosos de la armada italiana y cuyo coste se eleva á 250 millones de pesetas.

Italia, que contaba antes con los arsenales de Génova, Venecia y Castellamare, puede hoy, sólo con el de la Spezzia, responder á todas las exigencias que su importancia marítima militar le impone; pero esta verdadera creación del Estado no anula, ni mucho menos, la existencia y próspera vida de las industrias particulares que construyen para la marina nacional. Asi, por ejemplo, al mismo compás que ha aumentado el trabajo en la Spezzia se ha desarrollado tambien en los talleres particulares de primer orden que poseen la casa Cravero en Sestri y la de Ansaldo en San Pier d'Arena, ambas cerca de Génova, y la de Orlando hermanos, en Liorna, de algunas de las cuales hablaremos en estas columnas.

Tal es la descripción concreta, rápida y exacta que hemos reunido hoy, con datos nuevos muchos de ellos, otros tomados del Sr. Becerro y otros autores, para que puedan servir de introducción á los artículos que sobre esta importante materia pensamos someter sucesivamente al ilustrado juicio de los lectores de esta REVISTA. (1)

FEDERICO MONTALDO.

LA SITUACIÓN COMERCIAL DE ESPAÑA

LO QUE ES Y LO QUE DEBE SER

El lector curioso que desee conocer las causas de nuestra inferioridad comercial, tomará una carta geográfica que represente la parte occidental de la cuenca del Mediterráneo. Supongamos que tiene la carta 66 del atlas de Stieler (edición de 1891). Verá á España en un extremo de Europa y teniendo delante el Noroeste de Africa, país semibárbaro, casi sin comercio, industria ni cultura. Formamos la vanguardia de la civilización hácia el Sur, circunstancia honrosa si se quiere, puesto que nos impone una alta misión—la cual temo que no alcancemos á cumplir—pero altamente desfavorable. De ella nace que nuestra patria sea un barrio extraviado de Europa, una especie de callejuela poco concurrida. Por Francia se va de Italia y de Suiza á Inglaterra, de ésta á Alemania, de Alemania, Bélgica, Holanda, Suiza y la Italia del Norte, á España, y por Francia cruza, no sólo gran parte del comercio entre dichas naciones, sino también del que existe entre el Mediterráneo y el Atlántico, y viceversa.

Cruzando España por tierra sólo se va á Portugal, de modo que el inmenso comercio de tránsito, gran riqueza de otros pueblos, es entre nosotros insignificante. Europa puede compararse á una ciudad cuya Puerta del Sur es Francia; las calles de Sevilla, de Alcalá y de San Jerónimo, Inglaterra; la de la Montera, Alemania; la de Carretas, Italia y España el barrio de Pozas.

(1) Cumpliendo lo ofrecido empezamos hoy la publicación de la serie de artículos descriptivos de los *Principales astilleros del mundo*.—Los grabados que representan los astilleros de Spezzia, nos han sido galantemente cedidos por la importante publicación de esta corte *Naturaleza Ciencia é Industria*.

Esta es la situación, y esta seguirá siendo mientras Marruecos no se convierta en un apéndice de Europa, al que concurren capitales que fecundicen la tierra, exploten las minas y creen grandes industrias.

Entonces comenzaremos á ser también barrio de pasaje y de lujo, en vez de barrio extramuros, y estaremos en camino de ocupar entre Europa y Africa una situación análoga á la que hoy tiene Francia entre el Mediterráneo y el Atlántico, y entre las naciones centrales y la Gran Bretaña.

De aquí hasta el ensanche de la ciudad europea casi toda la actividad comercial española, terrestre ó marítima, se limitará á lo que entre ó á lo que salga, pero tránsito no habrá casi ninguno.

..

Comunicamos con el resto de Europa por Francia, nación dos veces más poblada y seis ó siete veces más rica que España, y que además ha venido ejerciendo sobre ella, por causas muy de lamentar, pero que no son del caso, una especie de tutela política que, como es consiguiente, ha trascendido á lo intelectual, á lo económico y á todas las manifestaciones de la vida. Tutela que España, si se considera digna y fuerte, debe romper. Y no se vea en esta opinión para nada cierto sentimiento de hostilidad, ó *francofobia*, según ahora se dice, pero

Una cosa es la amistad
y la tutela otra cosa.

Opino que podemos ser amigos de Francia, pero sobre el pie de la igualdad más absoluta.

Y héme aquí llegado, cual si me hubiesen traído de la mano, á la cuestión comercial palpitante.

En números redondos, el comercio español asciende á 1.800 millones de pesetas, no comprendiendo los valores del comercio temporal y mercaderías devueltas. De esta cifra corresponden á Francia 650 millones ó sea bastante más de la tercera parte. Aunque sumáramos el que sostenemos con el resto de Europa no alcanzaríamos una millonada igual. Hay más. De los 868 millones á que llegó la exportación en 1890, 247 corresponden á los vinos enviados á Francia. Durante el año que acaba de terminar, el valor de éstos subió á 306 millones.

De suerte que más de una tercera parte de nuestro comercio total, y todo el principal ramo de nuestra producción se hallan á merced de la república vecina. ¿Les abre ésta sus puertas? Prosperamos. ¿Se las cierra? Nos arruinamos.

Seméjase mucho la situación de España á la de las colonias llamadas de plantación, á Cuba y á Java, por ejemplo, cuya vida económica depende de uno ó de dos productos, tales como la caña de azúcar, el tabaco, el cacao ó el café. Si el producto que constituye la especialidad del país se encarece ó encuentra un mercado nuevo, aquél se enriquece. Si se deprecia por cualquier motivo, y tiene menos salida, síguese una crisis terrible.

Nada más efímero que tal situación, ni nada tan imprudente como vivir de este modo, siempre con la amenaza de la ruina pendiente sobre la cabeza y expuestos á los caprichos del acaso, ó lo que es más grave, á los de un vecino mejor ó peor intencionado, pero naturalmente egoísta y dispuesto á sacar el mejor y

mayor producto posible de nuestra manifiesta dependencia.

Por tanto, debe ser preocupación constante de todos los Gobiernos, y no sólo de los Gobiernos, sino de los comerciantes ó industriales inteligentes, la apertura de nuevos mercados para la producción española y la creación de lazos comerciales con otras naciones, singularmente con cuatro: Inglaterra, Alemania, Italia, y Portugal. Pongo esta la última, porque la cuestión de nuestras relaciones, de esta ó de otra índole, con el pueblo hermano, mas es negocio de casa que del exterior, y porque me propongo hablar de ellas al tiempo de entrar en la segunda parte de este trabajo, es á saber: en el estudio de nuestros recursos propios y del comercio con América, nuestras provincias ultramarinas y el Africa.

.*.

El comercio inglés con todos los pueblos del mundo asciende á mas de 18.000 millones de pesetas. De esta cifra solo corresponden á España 375 millones; la 48 ava parte. Es decir que á pesar de las facilidades que para el tráfico entre España é Inglaterra ofrece lo opuesto de su producción, así agrícola como fabril, y la proximidad de sus puertos, puesto que la costa española del Norte dista de la inglesa del Sur unos 700 kilómetros, dos singladuras de un vapor moderno de marcha regular, ambas naciones viven desde el punto de vista del tráfico.

Lo propio, en igual ó parecido grado sucede con Italia, Alemania, Holanda, y Bélgica, cuyo comercio con España podria ser mucho más considerable que en la actualidad, no solo porque es susceptible de mayor desarrollo del que tiene, sino porque si le hiciéramos directamente con ellas compraríamos mas barato que mediando, como casi siempre media, el comerciante francés, ganaríamos una parte de lo que este gana, y proporcionaríamos á la marina muchos fletes que hoy explotan las extrañas y algunas compañías de ferro carriles.

La cuestión bien merece ser estudiada con detenimiento, sobre todo ahora que el tratado con Francia, base de nuestro regimen de relaciones económicas, ha pasado á mejor vida.

G. REPARAZ.

LAS GRANDES COMPAÑÍAS DE COLONIZACIÓN

Con este mismo epígrafe publica la *Revue Française de l'étranger et des Colonies et Exploration*, un interesante estudio que confiamos han de ver con agrado nuestros lectores, por la importancia del asunto y habilidad en que se exponen todas las ventajas é inconvenientes sobre una cuestión de tanta trascendencia para las naciones coloniales de Europa.

Asistimos á un espectáculo único en la historia; el reparto real de un vastísimo continente, casi desconocido, por las naciones que mayor impulso han dado á la civilización.

Los sacrificios de todo género que ésta grande empresa representa, justifican las vacilaciones y controversias que suscitan los medios proyectados y puestos en práctica para conseguir en el más breve tiempo y

con resultados más ventajosos el dominio y explotación de extensas comarcas. No todas las ideas que contiene el trabajo de la *Revue Française* merecen nuestra conformidad, pero las discrepancias de opiniones no bastan á desconocer que su autor domina por completo una materia que exige, no tan sólo estudios teóricos, sino también los que se obtienen en la práctica al tratar de vencer los obstáculos de la realidad.

I.—La Colonización; sus ventajas; sus condiciones.—II.—Las grandes Compañías; su pasado.—Compañía del Niger.—Compañía del Africa del Sur.—III.—Las Colonias francesas.—Proyectos de creación de grandes Compañías por el Ministerio de las Colonias.

La colonización ha sido siempre un elemento de influencia y de fuerza y poderosa ayuda al desenvolvimiento del comercio. Gracias á su poderío colonial, el total de las exportaciones é importaciones de Inglaterra en un año (1889), alcanzó la enorme cifra de 30.000 millones, mientras que en Francia solamente alcanzó el comercio general en dicho año un valor de 8.000 millones de francos.

Las naciones europeas se han repartido el Africa y el resto de los territorios del mundo que aun estaba por civilizar; la colonización será, pues, la principal ocupación de las naciones europeas durante el proximo siglo. M. Paul Leroy Beaulieu declara que á la colonización ayudará poderosamente el progreso de las ciencias y que será con toda seguridad una empresa de las más reproductivas.

La colonización es también una válvula de seguridad, pues ofrece ancho campo á las individualidades enérgicas, audaces y ambiciosas que se agitan en el reducido marco de nuestras costumbres políticas y que son un peligro para el orden establecido. La colonización, es, sobre todo, un estimulante que activa en grandes proporciones el aumento de la población. Los bascos han poblado extraordinariamente la América del Sur; nuestros colonos de Argel tienen más hijos en aquel país que en Francia. Un hecho más significativo y poco conocido es que, durante el siglo XVIII, la población inglesa, en un período de cincuenta años, apenas tuvo más crecimiento que la población francesa desde 1840 á 1890; el aumento de la primera no se debe atribuir más que á su desenvolvimiento colonial (1).

La colonización es un arte, en el cual hemos sido maestros, sin que las demás naciones, que se han esforzado en imitarnos, hayan llegado á ponerse á nuestro nivel. Las reglas de este arte están hoy olvidadas; es preciso recordarlas nuevamente y llevarlas á la práctica. Para que la emigración dé buenos resultados como medida colonizadora, es preciso sujetarla á determinadas reglas. Debido á nuestro carácter y á la política seguida, conseguimos el secreto de identificarnos con los pueblos que sometíamos á nuestra dominación. Los pieles rojas del Canadá y los demás habitantes de los países conquistados llegaron á querernos y hoy nos echan de menos. Los árabes de Argel, los tonkineses, hasta los insulares de la Oceanía, todos nuestros súbditos hoy nos soportan con trabajo. Nuestros antepasados colonizaban mejor y con más

(1) BOUTMY. *Developpement de la constitution et de la société politique en Angleterre.*

fruto que nosotros; es preciso, pues, imitarles y cambiar de sistema.

El buen sentido aconseja que el hombre no deje su país, á no ser que espere hallar ventajas en otro. La historia enseña á cada instante que las colonias más prósperas han tenido siempre origen en los sufrimientos, hambres, peligros y otras calamidades que obligaban á los naturales de cada país á abandonarle en determinados casos. Lo mismo sucedió en la antigüedad; la mayor parte de las emigraciones fueron motivadas por el hambre ó por la guerra. En los tiempos modernos, las persecuciones religiosas han contribuido á la creación de los Estados Unidos; el hambre irlandesa motivó la colonización de la Australia; la dificultad de vivir en los segundones de la nobleza, dió á Francia la isla de Santo Domingo.

Los numerosos emigrantes del siglo xviii, al cual se debe la abolición de las aduanas interiores, que si bien favoreció el progreso general, turbó muchas situaciones adquiridas, arruinó, entre otras, la industria de la seda en Tours, en beneficio de Lyon. Después de las guerras del imperio, los ingleses emigraron, porque la industria, que entonces tomó grandes proporciones, arruinó á los pequeños fabricantes y porque las grandes propiedades, en poder de un pequeño número de familias, quitaron toda esperanza á la Agricultura. En Francia, por el contrario, en la misma época, veinticinco años de guerra habían roto las antiguas corrientes; la supresión de los mayorazgos y el engrandecimiento de la propiedad retenían á cada uno en su país. Si en 1840 hubiéramos pretendido colonizar á Nueva Zelanda, no hubiéramos conseguido nada.

Hoy sucede todo lo contrario. Las condiciones económicas, tan favorables, de 1815 á 1876, hoy son desfavorables, y prueba de ello es las tarifas proteccionistas votadas por las Cámaras. Todo son dificultades. La crisis agrícola, los impuestos de día en día más crecidos, sobre los mercados extranjeros, la competencia de Alemania y los Estados Unidos, á más de la de Inglaterra, la falta de seguridad, las amenazas de guerra y el servicio militar nos animan mutuamente á dirigir nuestras miras hacia el otro lado de nuestras fronteras.

Una causa profunda que acaba de darnos á conocer Mr. Franch Brentano (1), hace que éste desquiciamiento de ánimo sea más profundo y más duradero. Acortadas las distancias se ha sentido el aumento de la producción y las ventas en grande escala. La clase media, compuesta de productores y negociantes en pequeña escala más numerosa y en mayor prosperidad hasta ahora en Francia, que en otras naciones, lucha penosamente y sucumbe. De aquí la desilusión que ha llegado á apoderarse de las personas más laboriosas é independientes y que la gente trate de obtener destinos del Estado. Puede ser que nunca se haya encontrado en nuestro país tanto descontento de su suerte, y como consecuencia de esto, tantos elementos de emigración y colonización.

Los hombres de Estado que han creado lo que ellos llaman de un modo algo vago la política colonial, han comprendido perfectamente su época y sus necesida-

des. Pero se les puede reprochar haber llevado mal sus propósitos, haberse dedicado demasiado á formar una colonización administrativa, rutinaria, vejatoria y de expedienteo; en una palabra, haber comprometido el mismo movimiento que ellos quisieron fomentar y haber decidido por esto á permanecer en su país á los que se proponían abandonarlo.

¿Quiéren las grandes Compañías coloniales poner remedio á tanta falta y convertirnos en una gran potencia colonial?

II

Ya Vico lo ha hecho notar: la historia vuelve sobre sus pasos: lo que se creía muerto, renace de la manera más inesperada. La existencia de las grandes Compañías en Francia data del año 1599, en que ya existía una para explotar el Canadá y la Acadia. En 1604 se fundó la de las Indias Orientales. Sus constituciones están firmadas por personajes tan notables como Richelieu, Colbert, etc. (1). Tenían su razón de ser. La iniciativa particular, la libre concurrencia con los grandes azares de la navegación en aquella época, eran causa de múltiples inconvenientes. El traficante en su último viaje engañaba á los indígenas indisponiéndolos con el que había de sucederle; los buques llegaban cargados de mercancías á puertos donde éstas sobraban y en cambio no las llevaban donde había falta de ellas. Las grandes Compañías regularizaron y moralizaron el comercio. Se busca hoy en la organización económica del mundo un remedio análogo para evitar la crisis producida por el exceso de producción y poner freno á una concurrencia sin límites que viola tan frecuentemente las leyes de la moral.

Pero las grandes Compañías sólo atendían á su lucro, coartaban á veces la emigración, sobre todo al Canadá, para mejor conservar el monopolio sobre el comercio de aquella región; abusaron de este monopolio vendiendo con exajerados beneficios, reflejando así el decaimiento del siglo xviii. La Compañía de las Indias hizo traición á su inimitable agente Dupleix en el momento en que éste, después de grandes triunfos, nos aseguraba la sucesión del Gran Mogol, cediendo de este modo á su rival la Compañía inglesa lo que ni aún á fuerza de desastres le debiera ésta haber arrebatado. Así es, pues, como empezó á formarse esa gran potencia colonial inglesa, la más grande y más rica conocida.

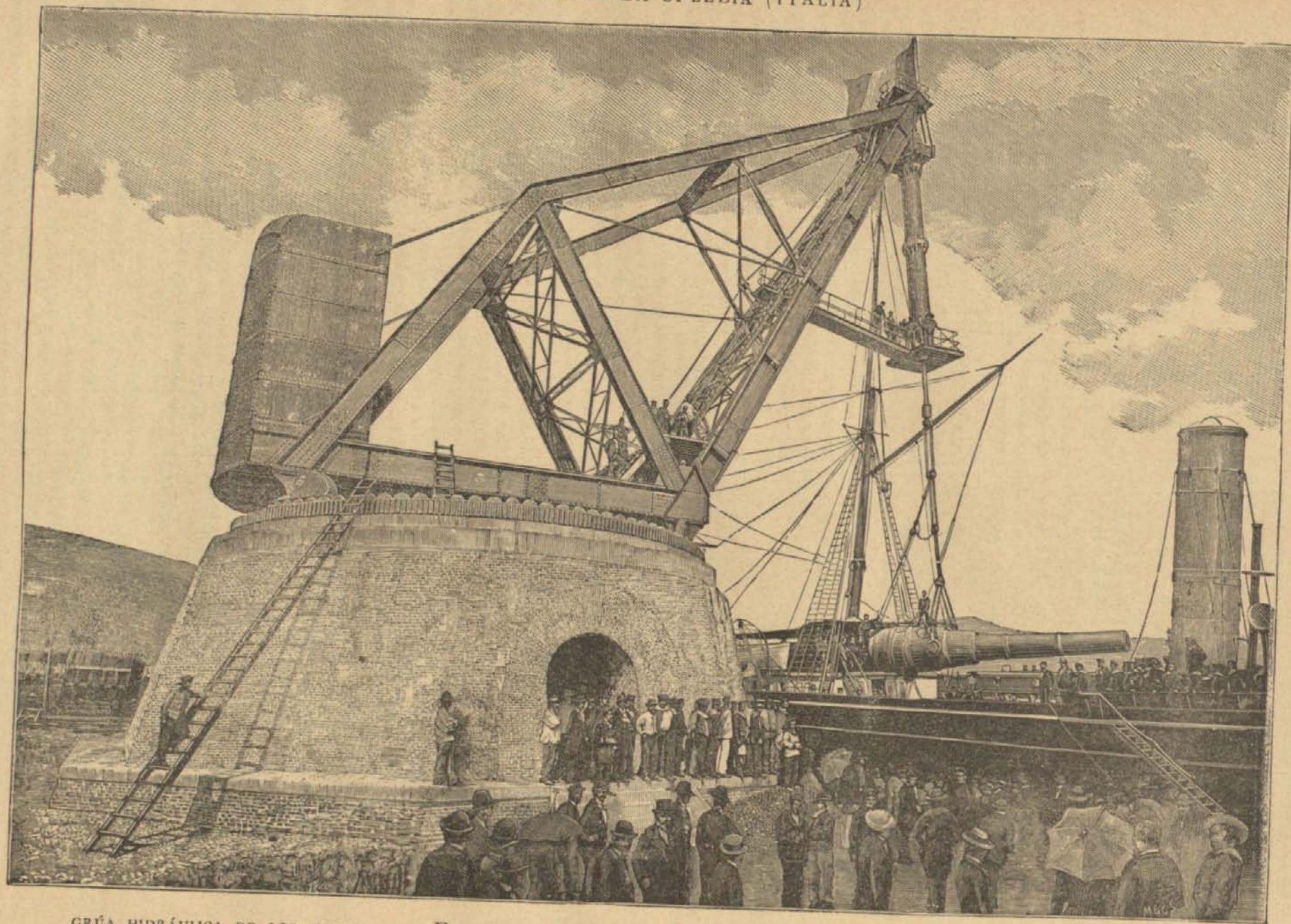
Unas tras otras sucumbieron todas las Compañías: la misma Corona de Inglaterra abolió su Compañía de Indias después de la revolución de los Cipayos. Además los economistas, fundándose en sus principios, las condenan por considerarlas como rémora del progreso.

¿Qué beneficios reporta esto á los ingleses?

Hay necesidades que los Gobiernos no quieren atender; responsabilidades que no están dispuestos á asumir; retraimientos á los que no pueden exponerse. Las Compañías, por el contrario, no adolecen de estos inconvenientes. La del Níger, que ha sabido acaparar los negocios del coronel Mattei, abandonadas por nuestro improvisor Gobierno, sabe perfectamente reducir á

(1) Les lois et la politique. *Revue du Monde latin*, número de Novembre 1891.

(1) H. Pigeonneau, *Histoire du Commerce de la France* 1889, t. II, lib. II, cap. II.



GRÚA HIDRÁULICA DE 120 TONELADAS.—EMBARQUE DEL CAÑON DE 104 TONELADAS *Margherita*, PARA EL ACORAZADO *Duisio*.

ilusoria la cláusula del tratado de Berlín que conceda la libre navegación de este caudaloso río africano. Se reclama, ¿qué importa? La Compañía tiene tiempo para preparar su defensa, y la expedición del teniente de navío Mizon no da resultado. Si en último caso, acaban de reconocerse las sinrazones de la Compañía, nada costaría al amor propio británico confesarlo; pero la Compañía volvería á empezar en la primera ocasión. En el curso del lago Tchad y en el Sudán, los medios empleados por la misma Compañía para adelantarnos y suplantarnos en el Bornou, encuentran su explicación en la lucha comercial, que, en nuestros días, cuando las aspiraciones materiales son tan poderosas, es una excusa para todo. ¿Hay que celebrar un tratado con un rey negro? La Compañía tiene aún decoro y no compromete el honor nacional. Y después, como en definitiva, la Compañía se ha fundado para un negocio, se la exigen garantías sobre la buena elección de sus representantes y sobre la economía de sus procedimientos. Sus directores no podrán, tan fácilmente como un Ministro, cediendo á los ruegos de un diputado, nombrar agente á un individuo inepto que hiciera bajar los rendimientos. ¿Se considera útil un nuevo derrotero? Pues no es necesario dirigirse al Ministro, que consultaría al Centro técnico, y cuyo dictamen llegaría ya tarde. ¿Hay que intentar una expedición? Pues se intenta sin esperar autorización de las Cámaras. Todo se hace cuando verdaderamente se quiere, sin retroceder ante riesgos ni peligros, siempre que redunden en beneficio de la Compañía.

La última palabra en cuanto á grandes empresas es la del Africa del Sur. Tiene por presidente al duque de Abercorn, por vicepresidente al de Fife, hijo político de la Reina Victoria. Estos nombres solamente bastan para dar gran reputación á la Compañía. Su director es el famoso Cecil J. Rhodes, que se ha dado á conocer y ha adquirido una cuantiosa fortuna en el Africa Meridional, donde ocupa una alta posición oficial. Los capitales llegarán, pues, en cuanto hagan falta. Por otra parte se han creado acciones cuyo exiguo valor de 25 francos, las coloca al alcance de las más modestas fortunas. Para empezar, la Compañía solo ha emitido un millón de acciones.

El Gobierno le ha cedido en administración un territorio tan grande como Alemania y Francia juntas, cuyo suelo es fertilísimo y en el cual las minas, en especial de oro, abundan prodigiosamente.

Como siempre sucede, al principio se lucha con toda clase de dificultades. Las complicaciones surgen por momentos; los portugueses se preparan para resistir á las pretensiones de la Compañía; el camino de Pongoné, con el que se contaba para racionarse los expedicionarios en la Manica, se les cerró de pronto y estuvieron expuestos á morir de hambre; los Boers, en el Este, se preparan á pasar la frontera para invadir los terrenos concedidos. Sin embargo, á todo se hace frente. Se aumenta la fuerza armada para resistir á los portugueses y á los Boers, mientras que el Gobierno inglés, sin que le cueste un penique, entabla negociaciones diplomáticas con Lisboa, poniendo su poderosa influencia al servicio de la Compañía y abandonando territorios para conservar á ésta las provincias cuya riqueza es bien conocida.

La constitución de lo que podemos llamar su ejér-

cito es en extremo característica. El Gobierno facilita á la Compañía el reclutamiento, permite á sus oficiales que la presten sus servicios, y un general pasa revista á aquéllos, dando después su opinión sobre la aptitud de cada uno. La Compañía, por su parte, tiene suficiente interés en no llevarse á los ineptos y puede, además, darse por seguro, que los hombres á su servicio resisten tan bien aquel clima como los soldados que envía el Gobierno para combatir los pabellones negros. Se ocupa, además, en lo que podían hacer sus soldados una vez en el otro hemisferio. Piensa ante todo en que el día de mañana pueden convertirse en colonos activos y trabajadores, y en esto no se equivoca. (1)

No sirve sólo defenderse; es necesario defender también los intereses. La Compañía se ocupa enseguida en dar valor á su propiedad; construye carreteras, establece telégrafos y servicios postales, envía numerosas comisiones exploradoras, suficientemente pertrechadas en todos conceptos, construye estaciones, organiza la administración de justicia, primera necesidad de las sociedades, atiende á la salud pública, á la administración que es bien sencilla y que podríamos tomar por modelo. Celebra tratados con el Rey de Barotsé, con el gran jefe Lobenguela y con otros varios soberanos negros, pero se reserva la alta dirección de todas las minas, y en ocasiones hasta del territorio á aquéllos correspondiente. De esta manera ha llegado á poseer ochenta millones de acres de excelentes tierras que representan hoy por lo menos el cuádruple de su capital; en cuanto á éste, se halla en su mayor parte consumido; no se abonan dividendos á los accionistas, se les confiesa la verdad, pero en cambio hay actualmente más de 3.000 blancos trabajando en el Sur del Zambeze, donde tienen su porvenir seguro.

¿Qué rendimientos disfruta la Compañía? Percibe en la actualidad derechos por concepto de alquileres, de comercio, de explotaciones mineras; expide certificaciones de propiedad, conserva el monopolio sobre los servicios de Correos y Telégrafos; más adelante verá si le conviene ó no explotar por sí misma alguna parte de los dominios. Formada la Compañía por personas de buen criterio, que no han de *matar seguramente la gallina de los huevos de oro*, puede asegurarse que los derechos que establezcan han de seguir siendo siempre en extremo reducidos para atraer en vez de alejar á los aficionados. Mantiene el orden tan necesario á todo buen trabajador, evita que se abuse de los indígenas, con quienes mantiene las más cordiales relaciones.

Todo esto lo ha conseguido gracias á la prudente elección de un corto número de personas honradas y enérgicas á quienes ni escatima la autoridad, ni la iniciativa, ni las atribuciones.

A. NOGUÉS.

(Concluirá)

(1) Si desde 1840 se hubiesen escogido solamente 10 soldados de entre los que agradándoles vivir en Taiti deseaban quedarse allí para llegar a ser colonos con el tiempo, existirían en la actualidad 500 franceses perfectamente aclimatados é identificados en aquel país. En igual caso, cualquiera compañía hubiese hecho lo mismo, encontrando la ventaja de evitar los gastos de repatriación y de convertir en contribuyentes los que antes eran solamente asalariados.

JUNTA DE LA MARINA MERCANTE

A continuación transcribimos, en forma de extracto, los principales acuerdos tomados por la Junta, en las diferentes sesiones que en el mes corriente ha celebrado:

1.º Proyecto de derecho marítimo entre España y Bélgica.

Fué aprobada por unanimidad la ponencia redactada.

2.º Petición de D. Manuel Arnau, segundo maquinista naval, sobre modificaciones en la Real orden de 17 de Abril del pasado año sobre maquinistas.

Que la 2.ª disposición adicional del nuevo programa de exámenes de Maquinistas debería estar redactada en esta forma:

«Los maquinistas navales con título adquirido anteriormente á la fecha de este programa, podrán someterse á examen con sujeción al nuevo, si así lo desean, haciéndoseles constar en su antiguo nombramiento esta favorable circunstancia por la Junta examinadora.»

Que se suprima, por tanto, la segunda parte del párrafo en cuestión, que lejos de facilitar perjudica la ampliación de conocimiento que se persigue, y cuyo precepto no fué por la Junta propuesto.

Que con respecto á los demás extremos que la petición abarca, entiende la Junta, que en vista del escaso tiempo transcurrido desde la publicación del nuevo programa, no ha lugar á reformar lo que entonces se aconsejó como más provechoso, fundándose en la necesidad que existía de mejorar la instrucción de los maquinistas españoles.

3.º Petición de varios Pilotos de Palma para que el mando de todas las embarcaciones sea ejercido por los Capitanes de la Marina mercante.

Que la petición solicitada está reñida con el Código de Comercio, á tenor de cuyos preceptos, el Capitán de la nave puede ser una persona completamente extraña á la profesión naval: debiendo entenderse que el título de Capitán de la Marina mercante no significa otra cosa, que la nueva denominación adoptada para los que antes se nombraban primeros y segundos Pilotos.

4.º Oficio de la Capitanía general del Departamento de Cádiz acerca del número de Pilotos que deben llevar los buques de gran cabotaje.

La Junta acordó reconocer lo plausible de la medida que se propone: pero que su resolución cree debería aplazarse para más adelante, teniendo en cuenta las críticas circunstancias porque la navegación mercante atraviesa, como consecuencia de la crisis económica, subida de los cambios y nuevo derecho sobre el carbón; condiciones éstas que han venido á encarecer notoriamente el coste de la navegación, imposibilitando por el momento el planteamiento de aquellas medidas que se han de traducir en aumento de gastos.

5.º Proposición de aumento de número de maquinistas para las dotaciones de los vapores mercantes.

Que por las mismas razones aducidas en la proposición 4.ª, debe aplazarse la resolución de este particular, cuya importancia la Junta reconoce.

6.º Petición de la Cámara de Comercio de Barcelona para que se obligue á las empresas navieras á que lle-

ven dos agregados en cada buque para que realicen su aprendizaje.

La Junta reconoció, que efectivamente, esta medida facilitaría el que los aspirantes á la carrera de Pilotos hicieran las prácticas de mar á que están obligados; pero que representando para las Empresas un gasto no directamente aprovechado, cree no existe derecho para imponer como obligatoria esta cláusula, inclinándose por tanto á que sólo se haga como recomendación.

7.º Libro de Meteorología del Teniente de Navío señor Suances, pidiendo el autor sea declarado de texto para el examen de Pilotos.

Que se pase á Fomento con recomendación, toda vez que á ese Ministerio es al que compete lo relativo á la instrucción de los Pilotos.

8.º Establecimiento en España de la línea de máxima carga.

Que se continúen los estudios que sobre el particular se están haciendo, para que se pueda en la próxima reunión de la Junta, poner de manifiesto las ventajas é inconvenientes que su establecimiento ha de reportar á la Marina mercante, y la facilidad y posibilidad de establecerla, no existiendo en España asociaciones como el Lloyd's y el Veritas que se ocupan de estos particulares.

9.º Petición de Bilbao para que se rebaje la edad en las oposiciones para prácticos de aquel puerto.

Que se debe reformar la base 6.ª de la Real orden de 11 de Marzo de 1886, en el sentido de que la edad mínima sea la misma que la que el Código de Comercio exige á los Pilotos para ejercer el mando de buques.

10. Petición para que se aplaze la aplicación del nuevo Arancel, por lo que respecta á buques cuya construcción en el extranjero empezó antes de que aquel se elaborase.

La Junta determinó se hiciera un ruego al señor Ministro de Marina para que éste á su vez lo haga al de Hacienda, á fin de que los buques, cuya construcción en el extranjero empezó antes de la elaboración del Arancel y todavía no han sido entregados en España, se les aplique para el adeudo de derecho por abandono la tarifa del anterior, toda vez que su construcción fué encomendada bajo las bases y supuesto que entonces regían.

11. Reglamento sobre luces y maniobras para evitar abordajes de los Estados Unidos.

La Junta estudió la ponencia que sobre este particular se había presentado, así como también lo que Inglaterra, Francia é Italia han expuesto acerca del mismo.

Analizado artículo por artículo y establecida comparación entre lo que las diferentes naciones han expuesto sobre el particular, se redactaron unas conclusiones que son expresión de las opiniones que por unanimidad la Junta presenta sobre este interesante extremo.

12. Ley establecida en Francia y Estados Unidos sobre penalidad y obligaciones para Capitanes y Patronos en casos de abordaje.

La ponencia, inspirándose en lo legislado, por los dos países citados, presentó un proyecto de proposición encaminado á establecer obligaciones precisas para los Capitanes y Patronos. Proyecto que la Junta discutió acordando elevarlo con el apoyo unánime de la Junta al Ministro por si lo patrocina.

13. Prima á la construcción en España de máquinas y calderas en aplicación á la navegación.

La Junta acordó elevar un ruego al señor ministro de Marina para que éste á su vez se dirija al de Hacienda, con objeto de que la prima á la construcción en España de motores y generadores se establezca, conforme en anteriores sesiones la Junta de la Marina mercante tiene propuesto.

14. Sobre reglamento de material de Salvamento de 17 de Abril de 1891.

Que se aclare en el sentido de que las prescripciones de los artículos 6.º y 7.º del mismo no son aplicables á los vapores que solo efectúen navegaciones durante el día sin emplear más de doce horas en la travesía, aunque conduzcan pasaje.

15. Reglamento de piezas de respeto para las máquinas de los vapores mercantes.

Se estudió el proyecto de Reglamento sometido á examen de la Junta, acordando proponerlo á la Superioridad para imponerlo como obligatorio á todos los vapores nacionales.

EL COMERCIO ESPAÑOL EN CONSTANTINOPLA

Nuestro cónsul en Constantinopla, D. Juan Morphy, declara que será para España muy difícil, si no imposible, la competencia en este mercado de los productos de su suelo y de sus fábricas, similares á los importados de Alemania, Inglaterra, Austria, Francia é Italia, en tanto que nuestros compatriotas armadores no se decidan á dedicar buques á seguir la carrera de Levante, comprendiendo sus itinerarios los mismos puertos en que hacen escala los demás vapores.

Claro está que no se puede exigir de una empresa que empiece su curso de navegación sin un objeto determinado, pero en un país como el nuestro en que el negocio marítimo se halla en tanta decadencia, que el único vapor con pabellón nacional que visitó el puerto de Constantinopla en todo el año pasado venía en lastre desde Liverpool para llevar grano desde el mar Negro á un puerto de Francia, y esto porque en Inglaterra le habían proporcionado el flete; en ese estado de ruina en que el tráfico entre unos puertos y otros de la Península no es suficiente á mantener la Marina mercante, bien vale la pena de arriesgar algún viaje, contando con el retorno asegurado, y dar así comienzo al estudio de estos mercados. Que allí donde hay fletes para los buques de todas las naciones, bien sabrían ganárselo los nuestros por la pericia y formalidad de nuestros capitanes. Pero no basta que vengan barcos, si al propio tiempo no concurren estudiar estos mercados viajantes inteligentes enviados por las casas manufactureras. Este ha sido el objeto que persiguió el señor Morphy durante su larga residencia en Marruecos y este es el mismo tema que trata desde Constantinopla. La apatía de nuestros comerciantes y como consecuencia de esto su ignorancia de los mercados orientales, son la causa de nuestra decadencia mercantil. En toda la costa de Siria, y en Constantinopla, sin ir más lejos, hay suficiente mercado y flete bastante para sostener una navegación inmensa. ¿Por qué no ha de haber cabida también para nosotros? Vayan, pues, nuestros fabricantes y armadores á trabajar los mercados y en-

contrarán el puesto que corresponda en el movimiento universal que en Oriente se nota; pero no se hagan la ilusión de que éste ha de ir á solicitar al Occidente.

Dos son los únicos medios que figuran como exportados para España: el manganeso y el petróleo, pues aun cuando también figura la oleonafte, representa poco en la exportación de aquel puerto. El petróleo embarcado para la Península y para las islas Filipinas procede todo de Batum (Rusia), y aun cuando de calidad inferior al de la América del Norte, resulta una cuarta parte más barato en precio y más económico su flete.

En los trigos hubo un aumento de exportación de dos millones y medio de pesetas, y en capullos de seda de millón y medio más que en 1889. Las sedas no han sido embarcadas para España, pero en cambio, la cantidad de trigos exportada para la península hubiera bastado á satisfacer ampliamente el flete de retorno de catorce vapores.

El mercado de Constantinopla adolece, como todos los de Oriente, de un carácter en sus transacciones que se diferencia de todo lo establecido en el resto de Europa. Las casas que quieran entablar negocios en esta plaza deberían siempre empezar por enviar algún comisionista de su confianza, suficientemente competente y versado en los idiomas necesarios, que habían de ser, por lo menos, el francés y el italiano.

Una vez conocidas las condiciones y clases de mercancías que pueden obtener colocación, procede designar representante para la venta.

Las casas que se encargan de colocar los artículos que le son consignados, cobran una comisión que varía del 3 al 10 por 100 sobre el importe de la factura y llega hasta el 20 para los artículos de difícil colocación, tales como los de lujo y los vinos embotellados.

Los gastos de franqueo, telegramas y otras menudencias son de cuenta del expedidor. El representante en Constantinopla de las casas extranjeras no presta garantías ni acepta responsabilidades, á menos de acuerdo previo con sus representados; pero se compromete á dar á conocer los artículos cuya venta le sea confiada y las condiciones del mercado para la venta de mercancías que le sean consignadas.

La casa exportadora se reserva remitir mayor ó menor cantidad de mercancías con relación al crédito que su corresponsal disfrute en la plaza, crédito basado en los informes pedidos á los establecimientos bancarios de la ciudad.

Los representantes, vendedores por cuenta de los importadores, no garantizan el pago de las mercancías que colocan; pero pueden exigir del comprador una garantía de aceptación anticipada, siempre que la mercancía que haya de recibir sea conforme á las muestras ó á las indicaciones del pedido.

El representante de las casas extranjeras no se ocupa del descuento de las letras de cambio. Los plazos al comprador son de noventa días y de ciento veinte á contar de la factura. Los pagos al contado, al aceptar la mercancía, obtienen el 3 y 5 por 100 de rebaja respectivamente.

DATOS ESTADÍSTICOS

MARÍTIMOS Y COMERCIALES

Importación y exportación de carbones.—Bilbao y Bar-

celona han recibido carbones del extranjero en 1891 por las siguientes cantidades:

En Bilbao.

MESES	CARBÓN Kilogramos.	COKE Kilogramos.	TOTAL Kilogramos.
Enero.....	34.900.155	13.795.872	48.696.027
Febrero.....	24.264.062	11.679.947	35.944.009
Marzo.....	32.260.869	13.147.388	45.408.257
Abril.....	33.642.340	20.756.000	54.398.340
Mayo.....	34.848.886	14.648.057	49.496.943
Junio.....	31.718.477	6.762.616	38.481.093
Julio.....	29.110.590	6.865.035	35.975.625
Agosto.....	30.142.902	9.481.268	39.624.170
Septiembre....	28.288.632	6.941.219	35.229.851
Octubre....	31.833.595	6.595.541	38.429.136
Noviembre....	34.428.288	8.818.271	43.246.559
Diciembre.....	30.883.569	7.689.509	38.573.078
Resumen Inglat. ^a	376.322.365	128.090.723	504.413.088
Idem Holanda...	188.750	3.600.000	3.788.750
Idem Francia...	436.500	—	436.500
Resumen en 1891.	376.947.615	131.690.723	508.638.338
Idem en 1890.	318.498.028	209.374.058	527.872.086
Idem en 1889.	247.416.725	182.402.521	429.819.246

Según se desprende de las anteriores cifras la importación de carbones en 1891 tuvo una baja de 19.233.748 kilogramos comparada con el total de 1890, cuya baja consiste en el coke en 77.683.335 kilogramos; pero en cambio en el carbón ha tenido un aumento de 58.449.587 kilogramos.

De los 508.638.338 kilogramos de carbón y coke importados en 1891, fueron 143.529.253 kls. (68.113.630 kilogramos carbón y 75.415.623 kilogramos coke) en bandera española, y 365.109.185 kilogramos.

En Barcelona.—Durante el año 1891 se importaron en esta ciudad procedentes de Inglaterra 378.206 toneladas de carbón por el orden siguiente:

IMPORTADORES	Toneladas
Hijos de J. M. Bofill.....	97.011
Sociedad Catalana de Gas.....	51.835
Boers y Compañía.....	42.341
Olalde é hijo.....	38.383
Torres y Casellas.....	29.691
Domingo Bernet.....	25.408
Enrique Kruger.....	16.438
Pagés y Portell.....	14.755
Gas Lebón.....	12.084
Hargrave, Orfila y Compañía.....	11.468
Sucesores de J. Serra Farreras.....	11.127
Schwartz y Webber.....	8.654
J. Martí y Garriga.....	5.026
José Mansana.....	3.925
Martí y Compañía.....	3.715
España industrial.....	3.150
Parellada y Compañía.....	2.650
Refinería española.....	542
Total toneladas.....	378.206

También en Barcelona se ha recibido algún carbón de Australia.

El puerto de Gijón ha recibido importantes cantidades de carbón extranjero.

Véase ahora las cantidades de carbones exportados del puerto de Gijón:

La cantidad de carbón embarcado por los drops del ferrocarril de Langreo en el puerto de Gijón durante el año 1891 asciende á 167.990,85 toneladas contra 154.969,19 en 1890, cuyo detalle por meses es el siguiente:

MESES	1891 Kilogramos	1890 Kilogramos	Diferencia en 1891 Kilogramos
Enero.....	11.387.760	10.097.200	más 1.290.560
Febrero.....	11.964.440	12.808.860	men. 844.410
Marzo.....	14.022.110	13.506.320	más 515.790
Abril.....	14.899.830	13.610.200	id. 1.289.630
Mayo.....	15.116.720	13.608.710	id. 1.508.010
Junio.....	16.013.720	13.484.470	id. 2.529.250
Julio.....	16.021.620	14.053.480	id. 1.971.140
Agosto.....	15.310.180	13.114.300	id. 2.195.880
Septiembre....	15.100.230	13.603.370	id. 1.496.860
Octubre.....	14.267.630	14.339.320	men. 62.690
Noviembre....	12.027.750	9.159.670	más 2.868.080
Diciembre....	11.855.860	13.502.290	men. 1.616.430
Totales....	167.990.850	154.969.190	más 13.021.660

La exportación por el puerto de Gijón en 1888 fué de 140.733.940 kilogramos; en 1887, 125.122.950; en 1886, 97.922.080; en 1885, 102.034.810; en 1884, 102.536.760; en 1883, 104.925.650. Se nos ha extraviado la nota de lo exportado el año 1889, pero creemos deben ser unos 145.000.000 kilogramos.

La marina mercante del mundo.—El Bureau Veritas acaba de publicar la estadística del número total de buques de que se compone la marina mercante del mundo entero, ó sean 43.514, de los cuales son de vela 33.876 con capacidad de 10.540.051 toneladas, y 9.638 de vapor con tonelaje bruto de 12.825.709 y neto de 8.286.747.

Los buques de vapor clasificado por naciones se distribuyen como sigue:

	TONELAJE	
	BRUTO	NETO
Inglaterra.....	5.312.804.387,2	5.106.581
Alemania.....	689.930.751	656.182
Francia.....	471.805.983	484.990
América.....	419.533.333	375.950
España.....	350.423.507	273.819
Italia.....	200.294.705	185.796
Noruega.....	371.245.052	178.419
Holanda.....	164.220.014	49.355
Rusia.....	230.177.753	115.712
Suecia.....	403.172.013	126.612
Dinamarca.....	197.154.497	103.577
Austria.....	111.149.447	96.503
Japón.....	147.123.279	76.412
Bélgica.....	55.98.056	71.658
Brasil.....	129.75.970	48.901
Grecia.....	68.70.435	44.424
Portugal.....	41.49.364	29.564

Se ve que en el precedente estado España ocupa el quinto lugar por el tonelaje y el séptimo por el número de buques de vapor.

El puerto de Genta en 1891.—En todo el pasado año hubo el siguiente movimiento de buques en la bahía de Ceuta.

Entrados: de guerra españoles, 14; extranjeros, 21

mercantes, 579 de los primeros y 48 de los segundos: de vapor 384 españoles y 28 extranjeros; de vela, 192 y 119 respectivamente. Total de buques, 642, pasajeros, 3.006.

Clasificándolos por banderas, resulta 592 españoles, 24 franceses, 16 ingleses, 9 italianos y 1 noruego.

Movimiento marítimo en Francia en 1891.—Las estadísticas de aduanas de la vecina República, acusan un movimiento marítimo de 25.003.273 toneladas, por los buques entrados y salidos en 1891 en los puertos franceses. El primer lugar lo ocupa Marsella con 7.476.813 toneladas; sigue después Havre con 3.800.955, Burdeos con 1.991.165. Dunkerque con 1.816.685 Rouen con 1.432.433 etc. Estas cifras han tenido un aumento sobre las correspondientes á 1890.

El canal de Suez.—Durante el mes de Enero último pasaron el canal 322 vapores que rindieron á la compañía por derechos de tránsito 6.420.000 francos. En igual mes del año anterior los 303 vapores que cruzaron el canal pagaron por igual concepto 6.248.235 francos.

Movimiento de buques mercantes en los puertos españoles.—Durante el año 1891 han entrado en los puertos de la Península é islas Baleares 19.248 buques; vapores 14.059, y de vela 5.180, habiendo descargado 3.498.239 toneladas de mercaderías; y salieron 18.202: vapores 14.040, y de vela 4.162, que cargaron 7.402.078 toneladas.

Exportación é importación en España.—El valor de los principales artículos importados en España durante el año natural de 1891 ha ascendido á 862.335.075 pesetas y el de exportación á 854.965.180, habiendo una diferencia en favor de la primera de 7.369.895 pesetas.

La importación en 1891 ha superado en más de 52 millones á la de 1890, y en 119 millones á la de 1889. Y la exportación por su parte, cuenta 30 millones más que en 1890 y 64 millones más que en 1889.

La Marina italiana.—Acaban de distribuirse en el parlamento italiano los estados de previsión de los gastos de la Marina para el ejercicio 1.º de Julio de 1892 á 30 de Junio de 1893. Los gastos ascienden á la suma de francos 105.234.322'89, ó sean 3.600.000 francos menos que los del presupuesto 1891-92.

Se destina para los buques en armamento, en reserva y en disponibilidad, un crédito de 4.333.610 francos; las economías realizadas en esta partida son de 329.776 francos.

Aunque los efectivos de las tripulaciones de la flota se hayan aumentado de 19.050 á 20.660 hombres, el sueldo del personal no excede á la cifra de 10 millones. Esta disminución tiene por causa la adopción de las nuevas tarifas de paga prevista por los decretos de 4 de Diciembre de 1890 y 10 de Mayo de 1891.

Se ha suprimido la compañía de disciplina de la Marina. Los disciplinarios pasarán como antes á la administración de guerra que recibirá del departamento de Marina una suma anual de 70.400 francos.

El sueldo del estado mayor de la escuadra se ha fijado en 2.813.708 francos.

Desde el 1.º de Julio de 1892, la escuadra permanente

comprenderá tres divisiones: La 1.ª división tendrá cuatro cruceros, la 2.ª y 3.ª tendrán tres; la 1.ª división tendrá además un gran acorazado y las otras dos tendrán dos.

El almirante Saint Bon cree suficiente mantener armados un cierto número de buques pertenecientes á todas las categorías y capaces de formar una escuadra poderosa dispuesta siempre á darse á la mar; de este modo cree evitar gastos inútiles, porque un navío en reserva, es hoy capaz de ponerse en marcha doce horas después de haber recibido una orden de movilización.

En el ejercicio de 1892-93 la escuadra se aumentará con el *Elba*, el *Umbria*, la *Liguria*, el *Lombardia* y el *Etruria*. De estos cruceros, los cuatro primeros quedarán terminados á fin de Diciembre de 1892 y el quinto el mes de Septiembre del mismo año. Los diez torpederos que se están construyendo no quedarán terminados hasta Marzo de 1893.

El capítulo *Viveres* para las distribuciones ordinarias y extraordinarias forma un total de 7.769.822 francos.

Los 20.660 marinos que forman la tripulación de la escuadra italiana serán distribuidos durante el ejercicio en la forma siguiente: A bordo de los buques armados ó en reserva, 14.610; á bordo de los en disponibilidad, 1.270 y en tierra 3.780.

El personal del estado mayor se compone de 737 oficiales de todos grados, 84 ingenieros y alumnos, 177 oficiales maquinistas, 166 médicos y farmacéuticos y 271 comisarios.

Finalmente, según el nuevo presupuesto, el material de la Marina italiana se estima en 354.562.060 francos.

NOTICIAS

Han sido nombrados capitanes de la Marina mercante los pilotos de las inscripciones marítimas siguientes:

De la de Alicante, D. Pedro Bayona.—De la de Barcelona, D. José Pages, D. Pedro Pérez, D. Bartolomé Maciá y D. Ruperto Bas.—De Bilbao, D. Nicolás Arana, D. Santiago Basche, D. Agapito Oleaga y D. Blas Manone.—De Bermeo, don Miguel Goyenechea.—De Coruña, D. Manuel Fernández y D. Manuel Deschamp.—De Cádiz, D. Eduardo Chaquet.—De Caramiñal, D. Juan Fuentes.—De Mallorca, D. Gabriel Picornell.—De Mahón, D. Juan Reig.—De Masnou, D. Juan Bosch.—De Santander, D. Bernardo Elordi.—De Plencia, D. Ramón de Uribe.

En el lugar donde hace ya tiempo se encuentra sumergido en la bahía de Gibraltar el vapor inglés *Excellent* y que hasta la presente estaba indicado como un pontón, se ha colocado una boya, la cual tiene encima una campana de tal forma, que por poco que sea el movimiento del mar, la hace sonar tan fuertemente que se oye á larga distancia.

La «Norddeutschen Allgemeinen Zeitung», publica un estudio concienzudo y exacto de la velocidad que podría conseguirse para los barcos de vapor.

Resulta que el límite de esta velocidad está señalado por el coste, y propone después, como hecho posible, un barco, cuyas máquinas, con fuerza de 160.000 caballos, constasen de 70 calderas, que consumirán diariamente 2.000 toneladas de carbón.

Este barco andaría 40 millas por hora, ó sea 75 kilómetros; pero la maquinaria ocuparía casi todo el espacio del buque, dejando muy poco sitio para los pasajeros, á quienes la travesía del Atlántico, por ejemplo, costaría una fortuna.

El Gobierno ha recibido numerosas felicitaciones por la inauguración de las obras del puerto del Musel, importantísima construcción para todo el principado de Asturias, que hará de Gijón un puerto de refugio y de extraordinaria importancia comercial.

El crucero inglés *Blenheim* del tipo *Blake* (*Meneez* modificado) ha empezado á hacer sus pruebas. Con tiro natural y una presión de 65 kilos, con más de 94 revoluciones y un desarrollo total de 14.921 caballos, es decir 2 000 más que lo pedido en el contrato, ha realizado este crucero durante un ensayo de ocho horas, la velocidad media de 20 nudos 4.

El armamento del *Blenheim* consta de dos cañones de 23 centímetros, seis cañones de tiro rápido de 15 centímetros y 18 de 57 milímetros. El *Blenheim* y el *Blake* son los mayores cruceros de la escuadra inglesa. Tiene una longitud de 114 metros y 9.000 toneladas de desplazamiento. Las máquinas pueden desarrollar cerca de 20.000 caballos de fuerza.

El nuevo crucero alemán *Kaiserin Augusta* pertenece al tipo de los cruceros protegidos por un puente acorazado que corre bajo la línea de flotación; el casco está provisto de una cinta de madera que irá cubierta de metal amarillo.

Este crucero puede desarrollar las mayores velocidades; sus tres máquinas de triple expansión desarrollan á este efecto más de 12.000 caballos de fuerza accionando cada una separadamente una de las hélices (una el eje y dos á cada borda).

En las largas travesías economizará una cantidad considerable de carbon utilizando solo la hélice del eje.

El armamento consistirá en 12 piezas de 15 centímetros, un tubo lanza torpedos colocado delante y otros cinco en cada borda. Los dos mástiles militares estarán provistos de gavias de combate.

El *Kaiserin Augusta* se parece en la forma al *Prinzess Wilhilm* y al *Irene*, pero tiene mayores dimensiones: longitud 118,50 metros, ancho 15 metros, desplazamiento 6.000 toneladas. Los otros dos solo tienen 94 metros de largo, 14 de ancho 4.400 toneladas de desplazamiento.

Acercas del establecimiento en España de la hipoteca marítima dice *La Epoca*:

Ya es tiempo de que nuestro país, que tiene una marina mercante de importancia y ocupa el quinto lugar de la marina de vapor de las diversas naciones, disfrute de los beneficios que esta nueva institución ofrece. Por eso esperamos que el digno ministro de Gracia y Justicia atenderá las justas aspiraciones del comercio en general, y presentará á las Cortes el proyecto de ley creando la hipoteca y crédito marítimos.

Varios corresponsales de los principales puertos de España nos piden lo hagamos así presente. Con gusto accedemos á sus deseos, pues siempre hemos considerado como de gran trascendencia el planteamiento de tan necesaria reforma, y más en estos momentos, cuando las cuestiones económicas predominan y cuando no puede ser más oportuno dar resolución á un problema, ajeno por completo á la política, y que está llamado á ayudar en parte la situación que atraviesa el país.

La Transatlántica francesa tiene el proyecto de solicitar del gobierno de la vecina República la prórroga hasta 1902 de su contrato marítimo postal, que termina en 1895, aumentando los servicios, haciéndose cargo de los tres postes militares y construyendo, al efecto, nuevos buques con arreglo á los últimos adelantos.

Esta Compañía, ha sido ya autorizada para modificar el servicio de las Antillas, de la siguiente manera: los buques de la línea de Haití y de Méjico, partirán del Habre el 15; de Saint Nazaire el 17 y de Burdeos el 19 de cada mes; tocarán en la Habana tanto en los viajes de ida como en los de regre-

so La línea nueva de Port-de-France á Saint-Thomás y Yacmel será prolongada hasta Port-au Prince.

Entre Portugal y Bélgica se ha celebrado un tratado sobre reforma del derecho marítimo privado, cuyas conclusiones han sido sometidas por el Gobierno español á la junta de la marina mercante, á fin de que las estudie para el caso de que se nos hagan proposiciones inspiradas en este sentido.

Con asistencia del comandante de marina, de numerosos invitados y de representantes de la prensa, se verificó el día 8 en Barcelona el acto de inaugurar el vapor *Hesperides*, construido en Inglaterra para la Sociedad «Navegación é Industria», que lo destina al servicio de correos entre Cádiz y las islas Canarias.

Reune el nuevo vapor todos los adelantos modernos, siendo elogiadas por todos las comodidades y confort de los departamentos del pasaje.

Al anochecer fué iluminado el buque con luz eléctrica, produciendo un efecto maravilloso.

Los concurrentes fueron obsequiados por la Sociedad con un espléndido lunch.

SINIESTROS MARÍTIMOS

En el ministerio de Marina se ha recibido un telegrama de Bilbao comunicando que el vapor noruego *Xania*, acosado por el temporal y sin fuerza en máquina para hacer cabeza, varó en el banco NE., y arrastrado por el mar, quedó firme á unos veinte metros de la playa de Las Arenas.

—En aguas de Santa Margarita, de la isla de Mallorca, embarrancó el bergantin español *Nueva Concepción*, de la matrícula de Alicante, con cargamento de sal. La tripulación se ha salvado.

—Al salir del puerto de Rouen el buque inglés *Sansy*, que iba á Londres, chocó en la mañana del 21 con el vapor sueco *Jehu*. El choque fué tan violento, que el *Sansy* fué proyectado sobre el buque *Aden*, que entraba en el puerto. El *Jehu* resultó con pequeñas averías, pero no así los otros dos vapores, á los que se les abrieron enormes vías de agua que les hicieron naufragar antes de que se les pudiera remolcar para embarrancarlos. Además de los cascos se ha perdido casi todo el cargamento que conducían.

—El vapor griego *Andrea*, que navegaba de Cardiff á Malta, se fué á pique cerca de las islas de Scilly.

Se han salvado 15 de los tripulantes; los otros 10, incluso el capitán, han desaparecido.

—Un despacho de Baltimore dice que el vapor trasatlántico *Polynesian*, que de Liverpool se dirigía á Halifax, ha encallado cerca del cabo Enrique.

Los pasajeros y tripulación consiguieron salvarse, habiendo desembarcado en Halifax.

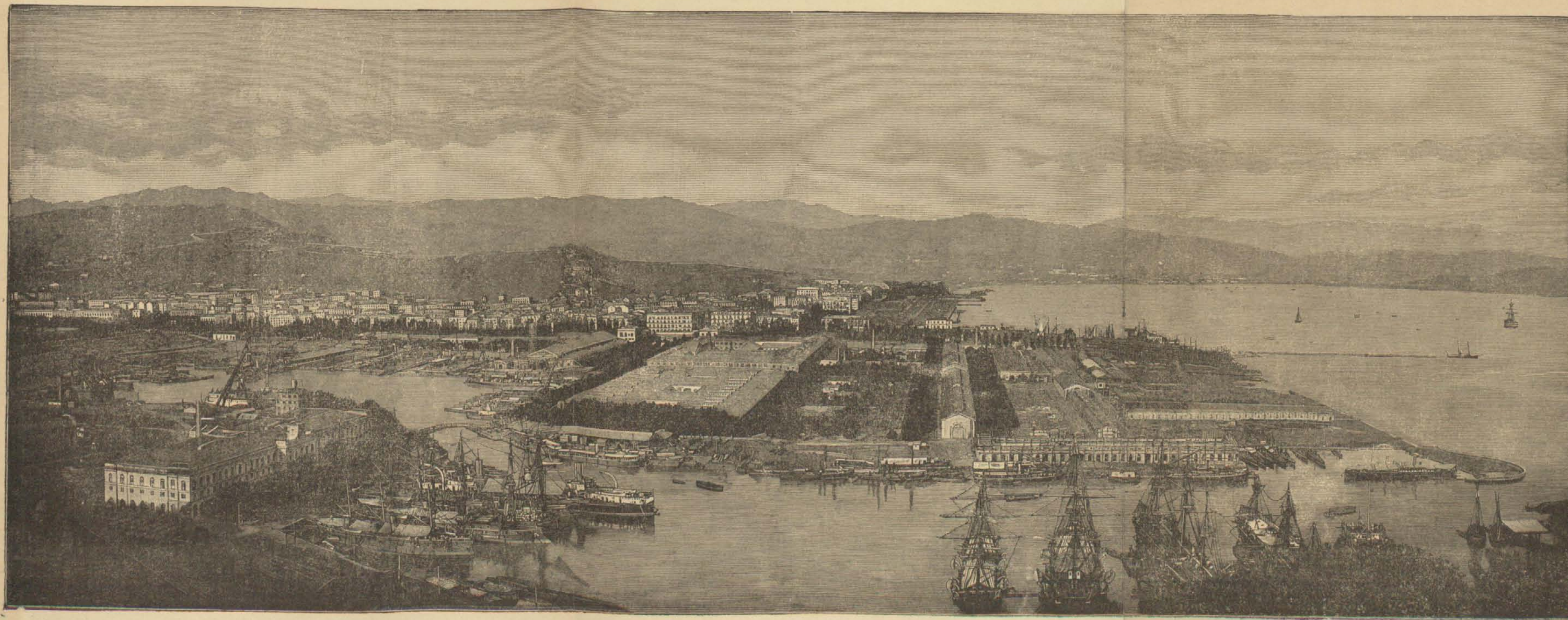
Se espera la alta marea para tratar de ponerlo á flote.

—Por efecto de la densa niebla ha naufragado en la costa del cabo de Gata un magnífico vapor de gran tonelaje, perteneciente á la Compañía inglesa «Anchor Line», el *Caledonia*, que regresaba de la India inglesa con cargamento general.

—También ha naufragado en la misma noche y cerca de donde ocurrió el siniestro del *Caledonia*, el magnífico vapor inglés *Valencia*, dedicado al transporte de frutas y carbón.

En la playa de Santa Margarita embarrancó la polacra *Concepción*. También naufragó el falucho costero *Cocuyos*. Afortunadamente todos sus tripulantes pudieron salvarse.

—Un despacho de Newport (isla de Wight) dice que el vapor alemán *Eider*, encallado en Punta de Santa Catalina, se ha perdido completamente.



VISTA DEL ARSENAL DE MARINA DE LA «SPEZZIA» (ITALIA)





SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

LÍNEA DE LAS ANTILLAS, NEW-YORK Y VERACRUZ.—Combinación a puertos americanos del Atlántico y puertos N. y S. de Pacífico.

Tres salidas mensuales, el 10 y 20 de Cádiz y el 20 de Santander.

LÍNEA DE COLON.—Combinación para el Pacífico, al N. y S. de Panamá y servicio a Cuba y Méjico, con trasbordo en Puerto Rico.

Un viaje mensual saliendo de Vigo el 15, para Puerto Rico, Costa-Firme y Colón.

LÍNEA DE FILIPINAS.—Extensión a Ilo-Ilo y Cebú, y combinaciones al Golfo Pérsico, Costa oriental de Africa, India, China, Cochinchina y Japón.

Trece viajes anuales saliendo de Barcelona cada cuatro viernes a partir del 10 de Enero de 1890.

LÍNEA DE BUENOS AIRES.—Un viaje cada mes para Montevideo y Buenos Aires, Saliendo de Cádiz, a partir del 1.º de Enero 1890.

LÍNEA DE FERNANDO POÓ.—Con escalas en Las Palmas, Río de Oro, Dákar y Monrovia.

Un viaje cada tres meses, saliendo de Cádiz.

SERVICIO DE AFRICA.—**LÍNEA DE MARRUECOS.**—Un viaje mensual de Barcelona a Mogador, con escalas en Málaga, Ceuta, Cádiz, Larache, Rabat, Casablanca y Mazagan.

SERVICIO DE TÁNGER.—Tres salidas a la semana: de Cádiz para Tánger los domingos, miércoles y viernes; y de Tánger para Cádiz los lunes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebaja 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 si no encuentran trabajo.

La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales que recibirá y encaminará a los destinos que los mismos designen las muestras y notas de precios que con este objeto se les entreguen.

Esta compañía admite cargas y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

Para más informes.—En Barcelona: La Compañía Trasatlántica y los Sres. Ripoll y Compañía, Plaza de Palacio.—Cádiz: la Delegación de la Compañía Trasatlántica.—Madrid: Agencia de La Compañía Trasatlántica, Puerta del Sol, 10.—Santander: Sres. Angel B. Pérez y Compañía.—Coruña: D. E. de Guarda.—Vigo: D. Antonio López de Neira.—Cartagena: Sres. Bosch hermanos.—Valencia: Sres. Dart y Compañía.—Málaga: D. Luis Duarte.



VAPORES TRASATLÁNTICOS

DE PINILLOS, SÁENZ Y COMPAÑIA, DE CÁDIZ

Servicio mensual desde Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz e islas Canarias, a Puerto Rico, Habana, Cienfuegos y Matanzas, siguiendo, en determinadas épocas del año, a Nueva Orleans.

Esta Sociedad tiene dedicados a este tráfico los cuatro nuevos vapores de acero, máquinas de triple expansión.

PIO IX

de 6.000 toneladas y 3.000 caballos.

CONDE WIFREDO, de 5.500 toneladas y 3.000 caballos.

MIGUEL M. PINILLOS

de 4.500 toneladas y 2.000 caballos.

MARTIN SAENZ, de 5.000 toneladas y 3.000 caballos.

Tienen espaciosas cámaras para pasaje, con servicio esmerado a cargo de inteligentes fondistas.

Conducen carga para todas las escalas, para cuya buena colocación hay muy amplias bodegas y entrepuentes.

Gerencia de la Sociedad: Cádiz.—Cristo, 2.—Pinillos, Sáenz y Compañía.

Sus consignatarios en Madrid, señores Lespés y Esnaola, calle de Tetuán, 14.

LÍNEA DE VAPORES SERRA



COMPañÍA DE NAVEGACIÓN "LA FLECHA,"

SERVICIO SEMANAL DE VAPORES CORREOS
ENTRE
SANTANDER Y LA ISLA DE CUBA

Alicia.... 4.500 ts.	Leonora.. de 4.500 ts.	Enrique.. de 4.500 ts.
Gracia... 5.000 "	Carolina. de 3.500 "	Guido.... de 5.500 "
Francisca. 4.500 "	Pedro... de 5.000 "	Hugo.... de 4.500 "
Serra.... 3.500 "	Ernesto.. de 5.000 "	Federico. de 3.500 "

Salen de Santander todos los miércoles para HABANA Y MATANZAS, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Cárdenas, Sagua la Grande, Guantánamo, Trinidad de Cuba, Manzanillo, Gibara, Nuevitas y Calbarien. Los vapores nombrados á continuación ó otros, serán despachados como sigue:
Admitiendo carga y pasajeros para

PUERTOS DE DESTINO	NOMBRES	FECHA DE SALIDA
Habana, Matanzas, Calbarien, Santiago de Cuba y Cienfuegos..	Enrique..	3 de Febrero.
Habana, Matanzas, Cárdenas, Santiago de Cuba y Cienfuegos...	Francisca.	10 idem.
Habana, Matanzas Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Hugo....	17 idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Guido....	24 idem.

SERVICIO QUINCENAL

ENTRE
SANTANDER Y LA ISLA DE PUERTO RICO
POR LOS GRANDES Y MAGNÍFICOS VAPORES NOMBRADOS
Ida, Teresa, Rita, Paulina y María.
El 3 de Febrero saldrá el vapor español

RITA,

admitiendo carga y pasajeros sin trasbordo para los puertos de Puerto Rico (San Juan), Fajardo, Humacao, Arroyo, Ponce, Mayagüez, Aguadilla y Arecibo.

Los señores cargadores pueden dirigir su mercancía al cuidado de la Agencia para su embarque, debiendo situarla en Santander el día anterior al señalado para la salida de cada buque.

Con cada remesa deberá acompañar nota del número de bultos, sus marcas, numeración, peso bruto y neto, valor, destino y consignación; indicando si ha de asegurarse de riesgo marítimo, el cual puede hacer esta Agencia con la mayor economía.

Para solicitar cabida y para más informes dirigirse á su consignatario

D. Francisco Salazar, Muelle 5, Santander.

GUIA MARÍTIMO MERCANTIL

DE LOS

PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

POR

D. JOSE RICART GIRALT

Descripción detallada de todos los puertos de España y Portugal.

Obra importantísima para la Marina y el Comercio.

En prensa el *Décimo cuaderno*, que se repartirá oportunamente á los suscriptores de la REVISTA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO.

Se admiten pedidos de los cuadernos publicados.

REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO

Se publica los días 10, 20 y 30 de cada mes.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid..... Semestre 8 pesetas.—Año 15 pesetas.
En Provincias..... Semestre 9 pesetas.—Año 17 pesetas.
Extranjero y Ultramar. Año 25 pesetas.

ANUNCIOS.—A precios convencionales.

LA CORRESPONDENCIA Á NOMBRE DEL DIRECTOR DE LA REVISTA

DON JOSE DÍAZ DE QUIJANO

Columela, 17, principal.

VINOS TINTOS

DE LAS BODEGAS DE EL CIEGO (ALAVA)

DEL

EXCMO. SR. MARQUES DE RISCAL

Puros, higiénicos y similares á los mejores de Burdeos.

Unico punto de venta en Madrid.—14, SEVILLA, 14.

Papelería de la HIGH-LIFE

MATÍAS LÓPEZ

MADRID ESCORIAL

LOS CHOCOLATES, CAFÉS Y SOPAS COLONIALES
DE ESTA CASA

son los mejores que se presentan en los mercados.

PREMIADOS CON 40 MEDALLAS

De venta en todos los Establecimientos de Ultramarinos de España.

OFICINAS: Palma, 8.

DEPÓSITO CENTRAL

CALLE DE LA MONTERA, 25, MADRID

SOCIEDAD DE ALTOS HORNOS

Y FÁBRICAS DE HIERRO Y ACERO

DE BILBAO

FABRICACION DE HIERRO ORDINARIO, HOMOGÉNEO

Acero Bessemer (primera y única en España) y acero Siemens Martín en las dimensiones usuales para el comercio y construcción.

GRAN FÁBRICA DE DULCES

DE

MATIAS LOPEZ

premiada con 8 medallas.

ÚNICA EN ESPAÑA

que obtuvo DIPLOMA DE HONOR, la primera y más alta recompensa en el Gran Concurso Internacional de BRUSELAS, y Medalla de Oro en la Exposición de BARCELONA.

Compite en clases y precios con las fábricas más acreditadas de París y de los demás puntos extranjeros.

Se venden en las principales confiterías de España.

Fábrica: Palma Alta, 8.—Madrid.