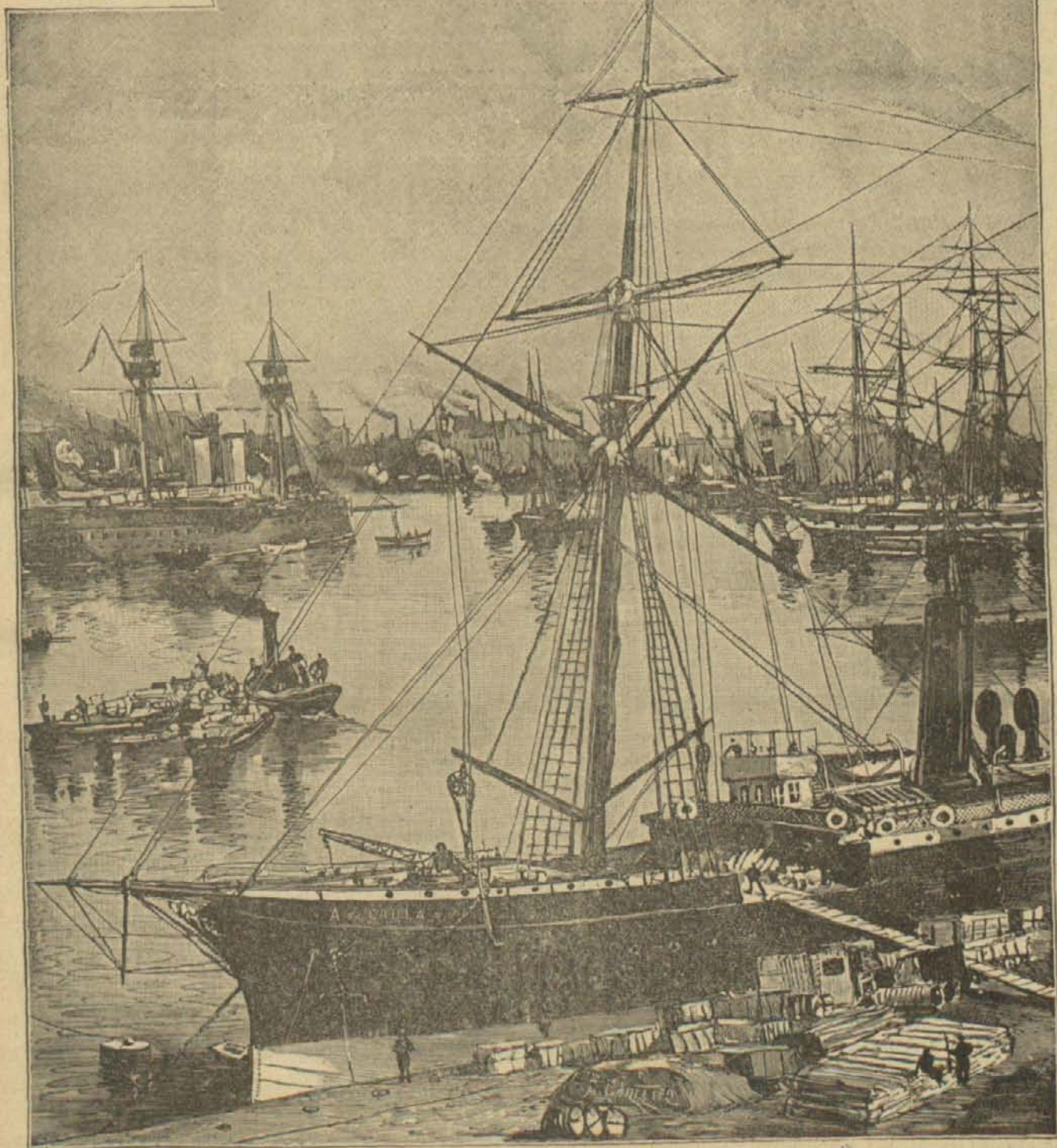


REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO

1892.



Número 88.

10 Abril 1892.

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

FACTORÍA NAVAL DE MATAGORDA (CÁDIZ)

Para la construcción, reparación y habilitación de buques de vapor, cuenta este establecimiento marítimo con los siguientes elementos:

Dique seco:

DIMENSIONES

Eslora.....	156	metros.
Manga.....	27,60	»
Calado.....	7,70	»

GRADA GRANDE DE CONSTRUCCIÓN

Eslora.....	145	metros.
Manga.....	19,5	»

GRADAS PEQUEÑAS

Eslora.....	30	metros.
Manga.....	10	»

DÁRSENA

Eslora.....	130	metros.
Manga.....	60	»

Talleres de herreros de ribera, maquinaria, fundición, forja, calderería, electricidad, galvanoplastia, carpintería mecánica, embarcaciones menores y farcia y velamen.

Cuenta además con una carpintería mecánica con todos los adelantos modernos, y todos los demás talleres de segundo orden indispensables para toda clase de reparaciones y habilitación de buques.

La Factoría ha construido un vapor de 1.000 toneladas, y dos vapores para puertos de 200 caballos de fuerza.

Cuenta con personal facultativo para toda clase de construcciones navales.

Para tratar sobre proyectos y encargos, dirigirse á la delegación de la Compañía Trasatlántica en Cádiz (Isabel la Católica, 3).

COMPAÑÍA 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 MARCAS «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	20	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

Legislación marítima. Abordajes, por D. J. Ricart Giralt.—Los nuevos aranceles y la construcción naval, por D. Eugenio Agacino.—El vapor «Hespérides» (con grabado).—Las Cámaras de Comercio.—Industria naval española.—El acorazado «Pieramosca» (con grabado).—**Marinos ilustres.** Don Jorge Juan, General de la Marina española (con grabado).—**Datos estadísticos marítimos y comerciales.**—Nuestro comercio con Australia.—**Variedades.** El nuevo metal «Delt».—**Noticias.**—Sinistros marítimos.—Anuncios.

LEGISLACIÓN MARITIMA

ABORDAGES

II

Dice el Sr. Mendezona en su conferencia: «*abordage* es el choque ó golpe material de un buque contra otro, ya que estén los dos en movimiento, ó ya uno de los dos parado, cualquiera que haya sido la causa que lo ha producido y cualquiera el lugar en que se haya ocasionado.»

Con muchísima razón opina, que no precisa el choque ó golpe entre los dos cascos para que se efectúe el *abordage*, bastando que uno de los dos buques sufra averías por algo material que vaya unido al otro buque como son botalones, vergas, pescantes, cadenas, etc. Y da por ejemplo un buque al que la pleamar pone tiesas las amarras que se enredan en el timón de otro buque averiándolo. Tenemos aquí un *abordage* ocasionado por las amarras.

En cambio un vapor pasa con velocidad por entre dos andanas de lanchas completamente cargadas, y las aguas que levanta ocasionan suficiente marejada para que las lanchas vayan á pique. Hé aquí un caso de pérdidas de buques causados por otro, y no es *abordage*, y aun más, si las lanchas estaban sobre cargadas, como se acostumbra en los puertos, no hay derecho á reclamación.

El Sr. Mendezona, apoyándose en significados tratadistas extranjeros, dice que para los efectos del *abordage* se entiende por *buque* el objeto que navega ó es susceptible de navegar, añadiendo, que no todo lo que flota es buque, como son las boyas, pontones, puentes de barcas, baños flotantes, etc., pues aunque son artefactos que flotan no están destinados ni al transporte ni á la movilidad por cima de las aguas.

En este extremo disiento con el ilustrado Sr. Mendezona.

Ante todo opino que para los efectos del *abordage*, se entiende por navegar el movimiento de traslación que tiene sobre las aguas todo cuerpo flotante, tanto si dirige su movimiento la inteligencia ó la voluntad humana como si el movimiento es resultado de una causa independiente de dicha voluntad ó cálculo del hombre.

Una boya que por causas de un temporal rompe la cadena de amarra, decimos que *navega á son de corriente*; y no obstante la boya no es buque.

Un buque medio anegado, sin palos, ó quilla al sol, como se dice vulgarmente, según el Sr. Mendezona tendría que perder la categoría de *buque*, pues que como la boya del ejemplo anterior, navega á son de corriente.

Supóngase el distinguido conferenciante de *El Sitio* que en el Nervión hay un puente de barcas, y que por

el temporal ú otra causa se rompen las amarras, las barcas derivan sueltas río abajo, embistiendo á su paso ó mejor dicho, abordando á su paso los buques fondeados; pregunto ¿hay *abordage*?

Apliquemos el mismo caso á unos baños flotantes ó al Club flotante de regatas, y no dudo que el Sr. Mendezona convendrá conmigo, en que, por más que no sean buques, tal como entendemos nosotros á estos instrumentos de transporte, pueden navegar y abordar y ser abordados.

Toda la diferencia que me separa del Sr. Mendezona estriba en que él sólo hace *navegables* á los buques, y yo entiendo como he dicho antes, que navega todo objeto flotante que se traslada de un lugar á otro de la superficie del mar.

Si un pontón de barcas, baños flotantes, boya, etcétera, *navega* por haber roto sus amarras y aborda un buque, el Capitán de este puede, en mi opinión, reclamar contra los propietarios de dichos artefactos flotantes según las leyes del *abordage*, fundándose en no tenerlos amarrados con la debida seguridad; y si la falta de las amarras es debida á fuerza mayor, los artefactos mencionados están en el mismo caso de un buque bien fondeado y que la fuerza del temporal le hace garrear y aborda á otro buque.

El Sr. Mendezona califica de embestida el choque de un buque con un pontón, boya, etc. Admito esta calificación cuando el objeto flotante está fijo, pero si cambia de lugar navega y entra en la clasificación de todos los objetos que navegan, y que por lo tanto pueden abordar.

Glosa el Sr. Mendezona el articulado de nuestro Código de Comercio referente á los *abordages*, elogiando como se merece el artículo 838 por el fin humanitario que entraña, condoliéndose por otra parte que no legisle respecto los Capitanes que para rehuir de responsabilidades abandonan las aguas de un siniestro sin socorrer á infelices naufragos que podrían ser salvados, siendo ellos, muchas veces, los causantes del naufragio del otro buque, acto este de increíble inhumanidad que por desgracia abunda.

Cita el Sr. Mendezona un caso ocurrido en el Canal de la Mancha, en que un vapor español echó á pique á una fragata inglesa cargada de emigrantes, y aprovechando la oscuridad de la noche huyó vergonzosamente del lugar de la catástrofe siendo causa de que no pudieran salvarse 300 de aquellos desventurados naufragos.

Yo me he encontrado en un caso de esta especie. En mi segundo viaje de agregado en la corbeta *Avelina* estábamos al Sur de las Azores con encasez de provisiones y agua, y además el Capitán (hermano del actual señor Obispo de Gerona) enfermo de gravedad. Pasó á corta distancia una gran fragata inglesa que galantemente contestó á nuestras señales telegráficas mientras no le pedimos nada pero así que izamos la numeral que indicaba que necesitábamos auxilio, arrió sus banderas afirmó el aparejo y largose como liebre perseguida por galgo.

En las conclusiones de la Conferencia internacional Marítima que se celebró en Washington en Octubre de

1889 se lee en la 5.ª División 1.ª a): «La Conferencia pudo convencerse que en los casos de abordage, cada día más frecuentes, se está repitiendo un hecho digno de severa censura. El Capitán de uno de los buques se aleja del sitio del siniestro sin prestar al otro los auxilios que necesita, por no darse á conocer y eludir así la responsabilidad, ó por lo menos, la molestia de un proceso. En la estadística de abordages de una sola nación, este hecho se ha repetido en el 8 por 100 de los abordages, y en algunos casos, el buque abandonado se ha ido á pique pereciendo toda su dotación.»

«La opinión de la Conferencia estaba unánime en reconocer la necesidad de remediar este estado de cosas, consignando en las leyes la obligación en que está el Capitán de un buque, en caso de abordage, de prestar al otro cuantos auxilios sean compatibles con su propia seguridad, señalando á la vez penas para los que en adelante eludan el cumplimiento de este deber sagrado.»

«Pero mientras una parte de la Conferencia deseaba que se precisase aquella pena, adoptando todas las naciones los artículos 16 y 17 del *Merchant Shipping Act* de la Gran Bretaña, otra no aceptaba el espíritu de esta ley, que declara *prima facie* responsable del abordage al Capitán del buque que abandone al otro sin socorrerlo, involucrando dos hechos distintos, cual son, las causas que hayan podido motivar el abordage, de las que pueden ser subsidiariamente responsables los armadores, y el acto posterior del abandono, cuya responsabilidad parece debe exigirse, sola y enteramente, al Capitán que lo lleve á cabo. Además, á juicio de esta última parte, la Conferencia sólo debía proponer á los gobiernos que impusieran á los Capitanes determinados deberes en caso de abordage, dejandoles la libertad de castigar en la forma que crean más conveniente á los que falten á aquellos deberes.»

«Como consecuencia de lo dicho la Conferencia votó por unanimidad.»

«Que en todo caso de abordage entre dos buques, se imponga al Capitán ó persona encargada de cada uno de ellos, mientras pueda hacerlo sin grave peligro para su buque, tripulación ó pasajeros, si los tuviese, la obligación de permanecer al costado del otro hasta que se haya cerciorado de que no necesita más auxilio; y la de prestar al otro buque, á su capitán, tripulación y pasajeros, si los tuviese, los auxilios que sean prácticamente posibles y puedan ser necesarios para salvarlos de cualquier peligro que haya ocasionado el abordage, así como también, la de dar al Capitán ó persona encargada del otro buque, el nombre del suyo, el del puerto en que está inscrito, el del punto á que pertenece, el del puerto de salida y el de su destino.»

Acordó además la conferencia que esta conclusión constara en el reglamento de abordages.

En la vecina República se nombró una comisión que estudiara la manera de hacer práctica la anterior conclusión de la conferencia de Washington, de la cual fué ponente el diputado M. Eugéne Mir, que dió un luminoso dictamen, resultado del cual fué la ley del 10 de Marzo de 1891.

Por los artículos 1.º, 2.º y 3.º se castiga con multas y cárcel al capitán, patrón ú oficial de guardia que infrinja el reglamento de luces y señales, acústica; y

también se castiga al marinero que estando de servicio descuida la vigilancia.

El art. 4.º manda al capitán de cada uno de los buques abordados que emplee todos los medios que estén á su alcance para socorrer al otro buque salvando á su gente; mientras no corra peligro su buque y tripulación y pasajeros si los lleva á bordo. Añade que el capitán, en caso de fuerza mayor, no se alejará del lugar del siniestro hasta que su estancia allí sea inútil, y si el otro buque se ha ido á pique no se alejará hasta haber agotado todos los recursos para salvar á los naufragos. La infracción de este artículo se castiga con fuerte multa, prisión y pérdida de mando temporal ó definitivo.

Después de un abordage, manda el art. 5.º que el capitán de cada uno de los buques abordados, mientras no corran peligro su tripulación y pasajeros, haga conocer al capitán del otro buque el nombre del suyo, puertos de matrícula, salida y destino, bajo penas de multa y cárcel en caso de infracción.

Veintitres artículos legislan de una manera clara y práctica respecto las faltas que pueden cometer los capitanes y tripulantes por impericia ó descuido, causando la pérdida ó averías en un buque ó á otro buque.

Los Estados Unidos por ley de 4 de Septiembre de 1890 obliga á los capitanes á que observen la conclusión acordada por la Conferencia internacional marítima de Washington respecto á los abordages, bajo severas penas en caso de faltar á su cumplimiento.

Noruega por una ley adicional á la de 24 de Marzo de 1860; Austria por decreto del Ministerio de comercio de 1.º de Diciembre de 1880; Alemania por el artículo 145 de su Código penal y por decreto imperial de 15 de Agosto de 1886 y la Inglaterra por la ley de 5 de Agosto de 1873: obligan á los capitanes á que no se muevan del lugar del abordage sin haber procurado el salvamento de los tripulantes y pasajeros del otro buque, y puertos de matrícula, salida y destino.

Nuestra legislación no reza nada respecto á la observancia de estas humanitarias disposiciones que han tomado los gobiernos de las naciones antes mencionadas, para obligar á la asistencia en el mar en caso de abordage ó necesidad de auxilio.

Solamente el art. 123, tit. 7.º tratado 5.º de la ordenanza general de la armada declara que en el abordage con malicia podrá estenderse la pena hasta la de muerte, y en las originadas de ignorancia, descuido ó temeridad, serán responsables de los daños causados, con mas la corrección de cárcel, campañas ó presidio segun las circunstancias de su culpa y entidad del perjuicio.

Natural es que el Sr. Mendezona lamente el silencio que guardan nuestras leyes en lo que se refiere á la huida de naves.

El Sr. Mendezona en su conferencia define admirablemente en los tres casos que pueden presentarse entre dos naves.

1.º Abordage fortuito ó por fuerza mayor, cuando las dotaciones de los buques han hecho cuanto humanamente les ha sido posible, tomando las debidas precauciones relativas al tiempo, al arte de navegación y á la situación del buque, y sin embargo el accidente ha sobrevenido sin poder ser evitado.

2.º Abordage por culpa de una de las naves.

3.º Abordaje por culpa común, ó por culpa que no se sabe á que nave atribuir.

Bueno y necesario es que se legisle sobre los abordajes para depurar la verdad y fallar con la más recta justicia para que el culpable, si lo hay, quede responsable de los daños y perjuicios que ha ocasionado; pero ¿no sería también muy conveniente emplear el método preventivo, procurando que por convenio internacional se adoptaran todas aquellas medidas que se creyeran más aceptables para prevenir los abordajes?

Como ha dicho muy bien el Almirante Clové los buques son unos peligros no señalados en las cartas.

En el tercero y último artículo dedicados á la conferencia del Sr. Mendezona, daré á conocer la opinión del conocido marino, capitán de fragata de la marina francesa M. Banaré respecto á tan interesante problema de la navegación, y analizaré la última parte de la conferencia que motiva estas líneas dedicada al *Derecho internacional*.

JOSÉ RICART GIRALT

Barcelona-23-III-92.

LOS NUEVOS ARANCELES Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

El Sr. D. José Ricart Giralt, ilustrado Capitán de la Marina mercante, y conocido del público por sus frecuentes escritos profesionales, publicó con este mismo título en el número de la REVISTA correspondiente al 20 del pasado Marzo, un interesante artículo, sobre cuyo contenido nos permitiremos presentar algunas objeciones, á fin de que las personas interesadas (y son muchas) en este asunto de la construcción naval, formen más acertado juicio sobre tan importante particular.

Sentaremos como principal premisa, la de que son dos los objetivos que deben perseguirse al tratar de aclimatar en España las construcciones navales.

1.º Que queden en el país los 20 millones de pesetas que anualmente salen para el extranjero, en pago de las toneladas que nos elaboran.

2.º Dar á la nación la consideración y prestigio que para un país representa, bastarse á sí propio en un ramo tan indispensable de su riqueza, y ser dueño en el caso de una guerra de elaborar todos los elementos que para mantenerla se necesitan.

Lo primero es una sangría suelta, un río caudaloso por el que se van de España en precipitada y no detenida corriente, crecidísimo número de millones. Lo segundo, sólo afecta á la honra, al prestigio y al poderío de la nación: pero es, por estas razones, más digno de ser tenido en consideración.

¿Cómo se puede y debe alcanzar el ideal que ambos objetivos simbolizan?

Hé aquí el punto concreto, en el que nos parece no hermanan del todo las opiniones del Sr. Giralt, que respetamos, con las humildes muestras que ningún respeto deben merecer al ser por nosotros patrocinadas.

Quiere el articulista por un lado, que el Estado proteja la industria de la construcción naval con *todos los medios posibles* según sus propias palabras, pero por otro dice que la prima de 75 pesetas que el nuevo Arancel establece para la tonelada Moorsen de casco (*única* forma de protección directa á la industria naval hasta ahora establecida), es tan subida, que á poco más que

creciera, valdría tanto como que el Estado pagara el buque.

Se declara partidario franco de que en España se construyan buques: pero á este patriótico propósito le propina la condicional, que el último párrafo de su bien redactado artículo envuelve en las siguientes líneas:

«Pero mientras no existan en España arsenales que ofrezcan al Comercio buques completamente listos en iguales condiciones de economía y buena construcción, como resultan comprados en el Clyde ó el Tyne, nos parece perjudicial todo derecho de abanderamiento por introducción de la clase de buques que no pueden construirse en el país.»

Y ahora preguntamos nosotros:

Si los derechos de abanderamiento ó introducción no se suben para dificultar la entrada de la mercancía, y si la prima no monta hasta el límite que se precisa, ¿cómo se realizará el plausible propósito del Sr. Giralt en aclimatar la construcción de naves en España?

¿Esperará el Sr. Giralt á que en España se construyan buques al precio que se elaboran en Inglaterra, para entonces subir el derecho de introducción?

¿Qué objeto puede entonces tener la subida? Pudiendo los españoles comprar sus naves en su propia casa al mismo precio que en el extranjero, ¿á quién se beneficia con el derecho de abanderamiento?

Confesamos ingenuamente nuestra ignorancia. No tenemos práctica grande en esto de interpretar Aranceles, ni nuestros estudios han sido hasta ahora de la índole comercial que se necesitaría, para con autoridad emitir juicios razonables sobre estas complejas cuestiones, que tantos puntos de vista encierran.

Como impresión primera de nuestro aprendizaje comercial, nos habíamos formado la idea, quizás errónea, de que cuando un país no elabora un artículo y se desea fomentar su producción, la primera medida á tomar, debía ser la subida del Arancel para el mismo. Si el derecho no era muy crecido, se conseguía dificultar la introducción del extranjero. Si muy subido, su prohibición. A el Arancel bajo este criterio confeccionado, se le llamaba *proteccionista*.

Lo que no se nos ocurrió nunca, es que después de aclimatada y abaratada una industria, fuese entonces el momento indicado para establecer el derecho de introducción sobre ella.

Esto no lo entendíamos y seguimos sin entenderlo. En este complicado asunto de la construcción naval y para apreciarlo debidamente, deben en nuestro entender considerarse tres entidades distintas. El constructor, el naviero y la nación.

A el primero le interesa, como es lógico, la protección á esta industria.

A el segundo, que esta protección no se traduzca en su perjuicio ó daño.

A la tercera, protegerla á toda costa, por ser fuente de riqueza, de prestigio y de honra para la nación española.

De estos tres casos, ¿en cuál se coloca el Sr. Giralt para la emisión de sus juicios?

A juzgar por sus repetidas protestas de desear que las construcciones se establezcan en la nación favoreciéndolas por todos los medios posibles, estimamos habile en nombre de la nación, como español amante de que su patria alcance aún á costa de sacrificios, el

honroso título que adquiriría emancipándose de ser tributaria del extranjero, en un ramo tan importante en la riqueza pública.

A juzgar por sus censuras á la monta de la prima y á la subida del derecho de abanderamiento ó introducción, como naviero; fija la vista en que el valor de la nave no suba, aunque por los siglos de los siglos la industria naval en España no salga del estado de empobrecimiento á que en el presente se ve condenada.

Pero aunque esta contradicción no existiera en las hipótesis admitidas, y lo considerásemos hablando como naviero, nos parece que las apreciaciones en aquel escrito consignadas, pecan de pesimistas en grado superlativo.

Toda la protección directa que con el nuevo arancel tiene en España la construcción naval, está circunscrita á las 75 pesetas repetidamente citadas. Esta cantidad no llega á representar el 15 por 100 del coste de un vapor de los que en el día se construyen. Y si en la comparación colocamos un vapor trasatlántico con todos los adelantos que los progresos de la industria naval ha conquistado en estos últimos años, quizás no alcance la prima el 10 por 100 de su valor.

Ayuda á creer no es muy subida esta prima, la consideración, de que estimando á Francia como un país mucho más adelantado que el nuestro en todas las industrias que con la arquitectura naval se relacionan, recientemente han presentado diferentes exposiciones las Cámaras de Comercio al Gobierno, pidiendo que la actual prima de 60 francos por tonelada de casco que disfrutan, sea elevada hasta 80.

Robustece nuestra creencia así mismo, el argumento que se obtiene comparando el total de protección con España, con el de las naciones de Europa en que existe una Ley de primas para este objeto.

En Francia disfrutan los vapores,

Por tonelada de casco.	60 francos.
100 kilogramos máquina.	12 »
100 kilogramos caldera.	8 »

En Italia,

Por tonelada de casco.	60 liras.
Por caballo de fuerza.	10 »
Por quintal de caldera.	6 »

Ambas naciones aumentan de un 10 á 15 por 100 las primas dichas, si el buque se construye con aplicación á usos militares. Y todavía en rigor debiéramos hablar, de la prima que el naviero percibe en ambos países por tonelada y 1.000 millas navegadas.

Compárese toda esta protección con la única que en España se otorga por el nuevo Arancel, y se verá claramente habida consideración á nuestro relativo atraso en todas las industrias, que la actual prima de 75 pesetas no debe justamente estimarse como una *golle-ria*, según parece desprenderse del escrito que analizamos.

Y finalmente, evidencia con toda claridad la insuficiencia de la misma para el objeto de que á su amparo se cree de una manera sólida la construcción, el dato que juzgamos fidedigno de reputarse en un 30 por 100 el mayor coste de un buque elaborado en España con respecto al mismo manufacturado en Inglaterra.

Hasta que la protección directa no llegue á este límite, del cual tanto se dista al presente, entendemos no existe motivo fundado para juzgarla excesiva.

Para lo que si nos parece sobran motivos en el día es para que el Sr. Giralt que tan autorizado es en estos estudios y que tan valiente campeón ha sido de las subvenciones á la marina mercante como sus escritos anteriores han evidenciado, ponga á tributo sus excepcionales dotes en persecución de que esa opinión, en cuya formación tanta parte legítimamente le corresponde, se haga en el sentido de completar la obra iniciada, protegiendo la máquina, protegiendo la caldera y protegiendo al naviero con la prima á la milla navegada.

Este género de cuestiones es de una índole tal, que no admite temperamentos medios. O se abandona el patriótico propósito de pretender que en España se construya el material de su marina mercante, ó se entra de lleno con paso firme y ánimo resuelto en este camino, pidiendo no la mitad de lo que se necesita, si no tanto, al menos como se concede en Francia é Italia para el fin deseado.

Si no se ha de construir en la nación, bájese el Arancel y suprimase todo aquello que puede encarecer la navegación extranjera que se ha de españolizar. Si se desea lo contrario, arriba el Arancel para prohibir la entrada, y venga una ley de primas no inferior á la de los demás países, sino de cuantía más elevada, toda vez que el atraso de España en la elaboración de todos los elementos con aplicación á la navegación, está por desgracia y con bastante pena lo consignamos, muy por bajo de la bondad y precio que alcanza en las naciones protegidas que nos sirven de término de comparación.

Tales son en síntesis nuestras particulares y modestas opiniones. Con gusto las ponemos en frente á las del Sr. Ricart, pues en la lucha con campeón tan esforzado y que tan bien sabe medir toda clase de armas, aunque seamos vencidos en la contienda, ni ha de ser para nosotros infructuoso el combate, ni por parte del vencedor ha de faltar la generosidad para el vencido, que desde luego suplicamos.

EUGENIO AGACINO,
Teniente de navío.

EL VAPOR "HESPÉRIDES"

Hemos tenido ocasión de visitar detenidamente el bonito vapor nombrado *Hespérides*, que hace pocos días ha llegado de Inglaterra, donde ha sido construido expresamente por cuenta de la Sociedad Navegación é Industria, en los acreditados astilleros que posee en Newcastle los Sres. Wigham Richardson y C.^{ta}, los mismos que han construido el magnífico vapor *Alfonso XII* de la Compañía Trasatlántica.

La Navegación é Industria ha adquirido dicho vapor para dedicarlo exclusivamente al servicio de correos entre la Península y las islas Canarias, el cual hace ya cerca de veinticinco años que está prestando y que ahora le ha sido concedido nuevamente por diez años forzosos y otros tantos voluntarios. Dicho buque ha sido construido bajo la inspección del Lloyd que le ha concedido la más alta clasificación + 100. A. 1. El casco es de acero teniendo 60 metros de eslora, 8'85 de manga y 6'55 de puntal con capacidad de algo más de 1.350 toneladas de desplazamiento. Su máquina es de triple expansión pudiendo desarrollar 1.300 caballos y

lleva dos grandes calderas que miden 500 metros cuadrados de superficie de calefacción, con lo que se ha obtenido sin forzar la presión de las calderas al máximo de su régimen una marcha de $13\frac{1}{4}$ millas que fácilmente podría llegar a 14. Las máquinas llevan gran número de piezas de recambio, muchas más de las que exige el reglamento del *Lloyd*, contándose entre ellas un eje motor.

Aun cuando relativamente es un buque pequeño, reúne para los pasajeros las mismas comodidades que los grandes trasatlánticos, en la cubierta superior, que es de madera de tek y en la parte de popa hay un bonito y bien decorado saloncito para servir de fumadero, y en el cual se halla la escalera de bajada al comedor, que es independiente, ocupando todo lo ancho del vapor; su decorado es sencillo y elegante, teniendo el centro tres mesas con sus sillones giratorios, en las cuales caben cómodamente cuarenta pasajeros. Los camarotes, colocados en ambos costados están muy bien acondicionados y tienen buenas dimensiones, contando cada uno dos literas y un sofá con su correspondiente lavabo, espejo, etc., pudiendo acomodar 42 pasajeros. Al lado del comedor hay una salita independiente para reunión de señoras con mesa sofá y espejos; hay igualmente un buen cuarto de baños. Llama la atención en este buque la perfecta distribución de todas sus dependencias y sobre todo la completa ventilación en todas ellas tan indispensable en el clima á que está destinado.

No hay que decir que por todas partes brillan las lámparas incandescentes llevando además el alumbrado usual para el caso de alguna desconposición del dinamo igualmente hay timbres eléctricos por todas partes. El servicio contra incendios es completo para el cual lleva además de potentes bombas varios tubos matafuegos convenientemente colocados en las cámaras, y para el caso de declararse fuego en las bodegas, lleva tuberías que al momento las inundarían con vapor tomado de las calderas. La cámara de segunda se halla en la parte de proa y consta igualmente de salón comedor independiente y camarotes para 24 pasajeros. En cuanto á los de tercera clase van colocados en un amplio sollado bajo la segunda cámara. El buque está dividido en compartimientos estancos, con doble fondo llevando lastre de agua en tres divisiones independientes lo cual permite darle el calado más conveniente según sea la carga que lleve. Sus cualidades marineras son excelentes habiendo pasado una ruda prueba á su venida de Inglaterra pues durante tres días sufrió un violento temporal en el golfo de Vizcaya que aguantó perfectamente.

Como complemento, damos á continuación algunos datos mas, de este precioso buque que honra á la Sociedad Navegación é Industria, y es digno del mando de un marino tan acreditado como es el Capitán de la Marina mercante D. Enrique García.

El casco está dividido en 5 compartimientos estancos.

Los tanques del doble fondo celular son capaces para 65 toneladas de agua.

El calado con maxima carga es de 4'93 metros á popa y 4'37 á proa.

Los diámetros de los cilindros son respectivamente de 0'535 metros, 0'840, y 1'37. El curso del embolo es

de 0'915. El aparato generador se compone de dos calderas tubulares con 6 hornos.

La hélice es del sistema Griffitch, tiene 3'75 metros de diametro, y 5'20 metros de peso.

El número de revoluciones con tiro normal es de 90, pudiendo alcanzar las 95.

La cámara de primera clase tiene 39'90 por 8'55 metros; y la cámara de segunda clase, 13'45 por 7'95 metros.

Todos los departamentos del buque están iluminados por la electricidad, habiendo 100 lámparas de incandescencia de una intensidad igual á 16 bujías cada una de ellas.

El aparejo del buque es de pallebot de 2 palos.

La tripulación en todos son 35 hombres.

LAS CÁMARAS DE COMERCIO

La de Barcelona.

Días pasados celebró una importante sesión la sección de navegación de esta Cámara, y creemos oportuno reproducir los acuerdos tomados en la misma.

Reunióse la sección dirigida por D. Federico Nicolau con asistencia del secretario Sr. Gusi, y de los señores Izaguirre, Vital, Riera, López Vaello, Ricart Giralt, Poggio (D. Salvador), Pladellorens, Bosch y Alsina, Baster, Baratau, Abril y Esbert.

Leída el acta que comprendía varias sesiones celebradas, formando una sola, fué aprobada.

Por prescripción reglamentaria correspondía cesar este año, como vocales de la sección en la Junta directiva, á los Sres. Bosch y Alsina y Nicolau.

El Sr. Ricart y Giralt propuso que al igual de lo verificado en la Asamblea general y en la sesión de la sección de Comercio—celebrada ayer—fuesen ambos reelegidos. Opúsose resueltamente el Sr. Bosch y Alsina por considerar justa la necesidad de turnar los socios en todos los cargos al objeto de aportar nueva sávia, rogando se le sustituyera. El Sr. Nicolau opinó lo mismo y dijo que no se consideraría desairado.

Después de varios pugilatos de modestia y adjudicación de elogios, respectivamente, resultan reelegidos ambos.

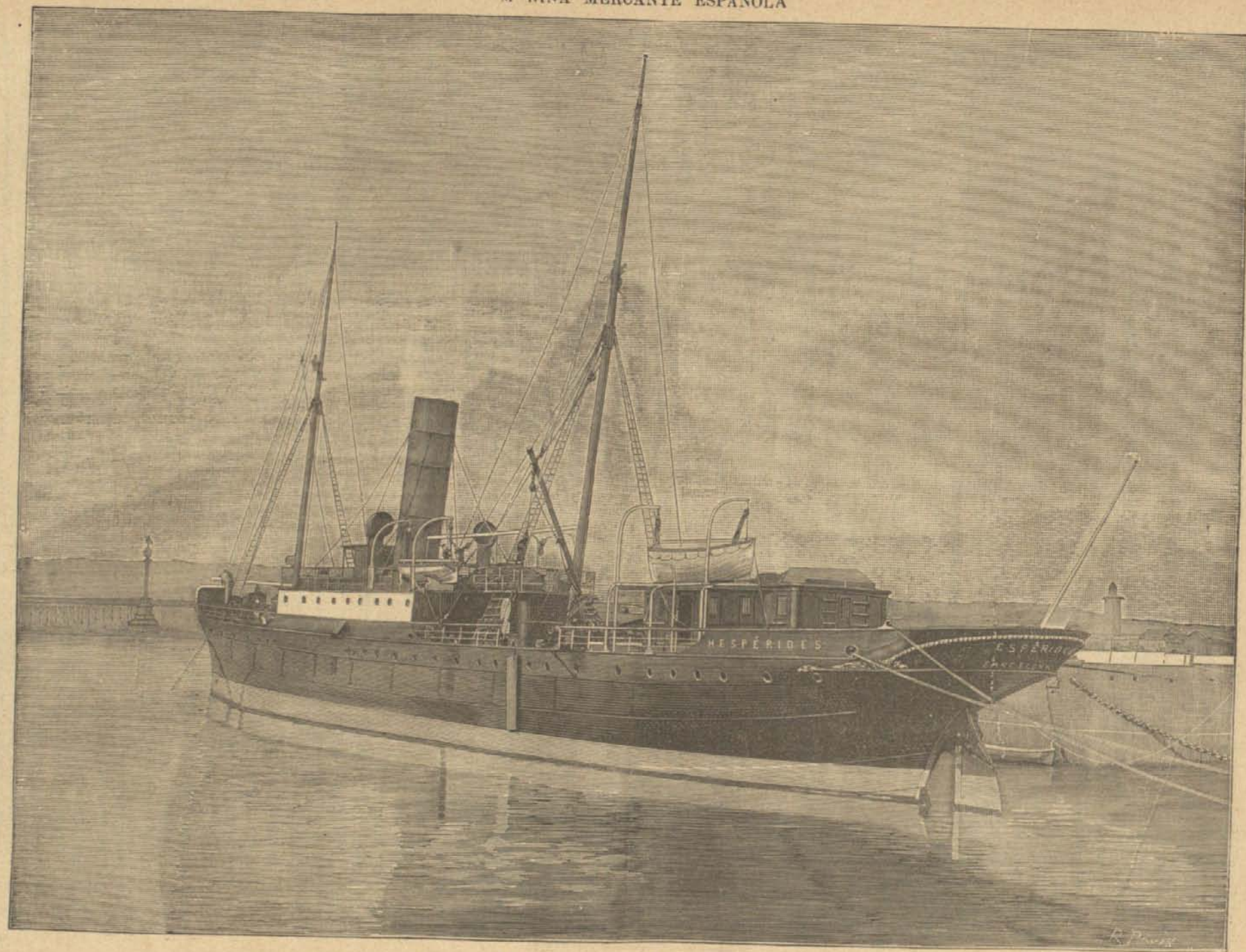
Al proponerse el nombramiento de presidente de la sección, también por aclamación resulta reelegido el Sr. Nicolau; y á pesar de haber rogado el Sr. Gusi se le sustituyera, fué confirmado en el cargo de secretario.

Entróse en el despacho ordinario y se dió cuenta de una comunicación del gobernador civil remitiendo el Reglamento sobre policía en los muelles del puerto.

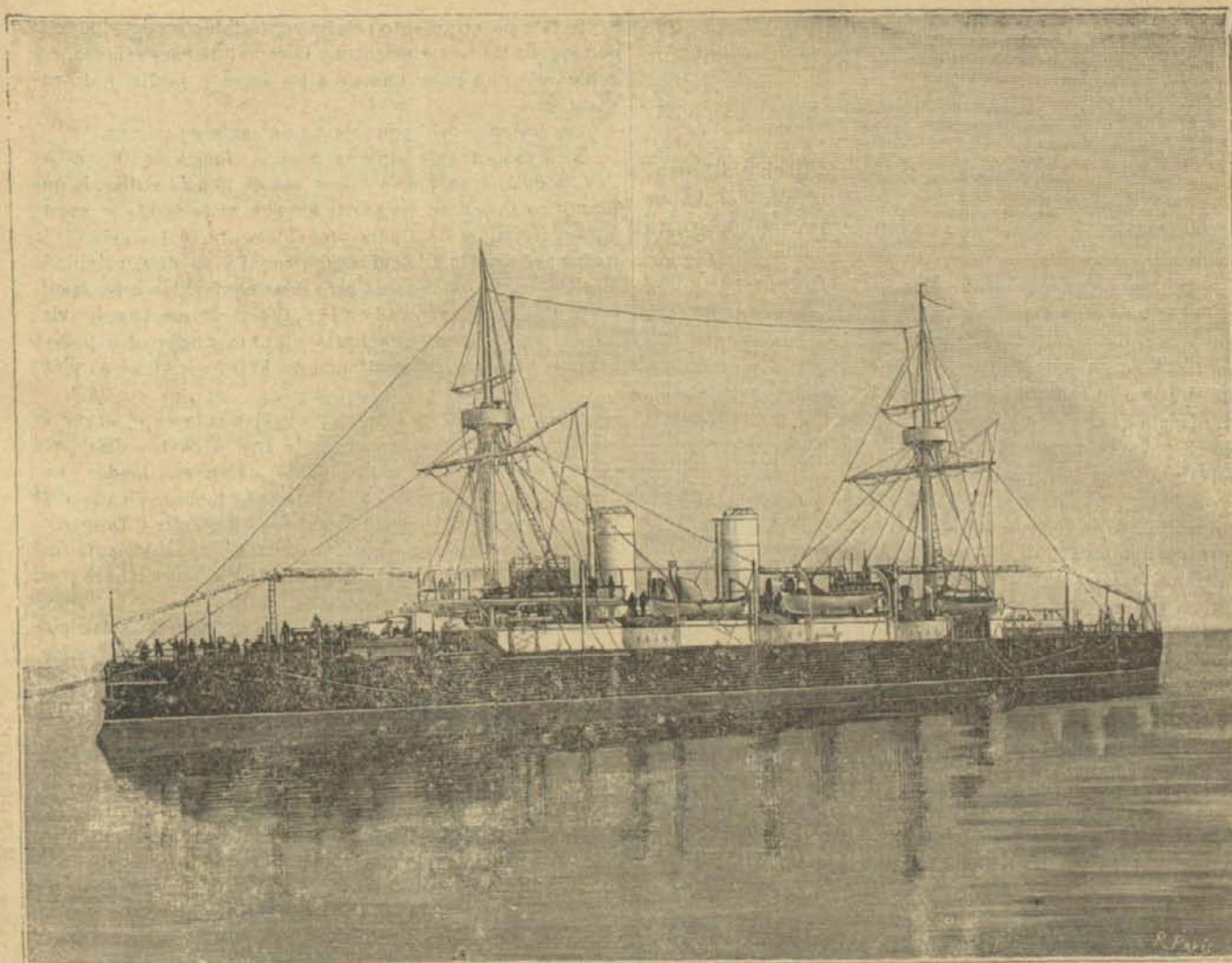
El Sr. López Vaello recuerda que hace algún tiempo, con ocasión de escandalosos robos verificados, se propuso unas guardias diurnas y nocturnas que los evitaran, pero nada se hizo y de ello pregunta el por qué.

El presidente contestóle crer preciso estudiar á fondo el asunto, nombrándose una comisión que lo haga.

El Sr. López Vaello dice ser muy conveniente se le manifieste el resultado nulo que el asunto tuvo, y el Sr. Poggio recuerda que en el expediente de referencia informaron ya la autoridad de Marina y la Junta del puerto.



EL VAPOR «HESPÉRIDES»



CRUCERO «FIERAMOSCA»

CONSTRUIDO EN LOS ASTILLEROS DE FRATELLI ORLANDO DE LIVORNA (ITALIA).

Fu- ron nombrados para formar dicha comisión, los Sres. López Vaello, Ricart Giralt, Gusi y Baster.

El Sr. Gusi dió cuenta de una proposición de un capitán de la marina mercante, relacionada con los últimos siniestros ocurridos en la costa de Portugal, relativa á que cuando en Cádiz reinen vientos duros se comuníque la noticia al semáforo de Tarifa, para que avise éste á los buques que desembocan en el Estrecho y conociendo el peligro puedan evitarse los naufragios.

El Sr. Ricart Giralt recordó con ocasión del asunto, la creación en 1878 de observatorios meteorológicos para que enviando estos los telegramas del estado del tiempo á la estación Central, esta, á su vez, los trasladara á los semáforos. La disposición, aún cumpliéndose, se hace tan mal, que durante largo tiempo vinieron manteniéndose datos equivocados. Apoyó la proposición leída por el Sr. Gusi opinando fuese dirigida al ministerio de Marina; pero el Sr. Gusi juzgó como más práctico fuera el capitán del puerto de Cádiz el que telegrafíase directamente al semáforo de Tarifa todos los días.

Después de manifestar su conformidad los Sres. López Vaello y Poggio, con lo expuesto por el Sr. Gusi, se acordó pasar la proposición á la Directiva rogándola ínte se cumpla aquél reglamento; y por deseo de

aquellos señores que se exponga á la Superioridad el hecho concreto, sin perjuicio de lo del reglamento.

El Sr. Ricart Giralt, habló sobre aumento en los nuevos aranceles respecto de primas en las construcciones navales. De sus palabras resultó un cambio de impresiones entre los sócios adquiriendo la sesión un carácter familiar; pero reconocida la importancia del asunto y en el deseo de llegar á un acuerdo, el señor Ricart convirtió su moción en proposición. Terciaron en el debate, los Sres. Bosch y Alsina, Gusi, Izaguirre, López Vaello y el autor, resultando acuerdo en los siguientes términos:

Que se resuelva definitivamente el cabotaje de España con nuestras provincias de Ultramar para la bandera nacional; y que respecto á la navegación de altura con el extranjero, se otorguen las primas de navegación equivalentes á las que abonen las más importantes naciones extranjeras á sus marinas mercantes.

Terminado esto se levanto la sesión.

INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA

Tenemos algunas noticias referentes al precioso vapor de hierro acerado *Joaquín del Piñalago*, próximo

á terminarse, construido en el astillero y talleres que en Matagorda (bahía de Cádiz) posee la Compañía Trasatlántica.

En la prensa de aquella población hallamos plenamente confirmadas nuestras noticias.

La Dinastía, reseñando una visita hecha al mencionado astillero, dedica á la construcción del vapor *Pielago* párrafos interesantes que con el mayor gusto reproducimos.

Dice el citado colega:

«La Compañía Trasatlántica, no cabe duda que tiene para nuestra población grandes merecimientos, puesto que ella sostiene en su establecimiento de Matagorda un número crecidísimo de operarios al par que ha tenido la satisfacción verdadera de ser la empresa particular que primero planteara en España la importante industria de las construcciones navales.

Sabido es que hace pocos meses se botó al agua en el dique un magnífico buque con destino á la carrera de Tánger, buque que honra en gran manera á los inteligentes operarios de la citada factoría y á la empresa que de esta manera dá impulsos á la construcción naval española.

Ayer, sabiendo que el *Joaquín del Piélagos* dentro de poco ha de hacer sus pruebas, nos dirigimos al dique de la Compañía con el objeto de visitar el nombrado buque.

Atracado á uno de los muelles, encuéntrase actualmente, siendo grande el número de operarios que allí se hallan acabando las obras de decorado de las cámaras y pintura del interior.

Lleva el citado barco en la parte de popa un amplísimo comedor, de segunda clase sumamente ventilado, con mucha luz y en el que resalta el buen gusto de su exorno.

En el costado de babor de dicho departamento se encuentra una cámara que en caso necesario y merced á su especial construcción, con solo quitar la parte que aparece como cielo raso, queda convertido en tres cómodos y elegantes camarotes.

A estribor quedan otros dos camarotes amplísimos.

Al final del comedor, encuéntrase una escalera que conduce á una caseta construida en cubierta y la cual está destinada para salón de fumar de los pasajeros de segunda.

Siguiendo una costumbre introducida en los vapores de ciertas empresas extranjeras, se ha construido la cámara de primera clase en la proa, con objeto de que no puedan molestar á los viajeros las trepidaciones de la máquina y el ruido de la hélice.

Procuraremos hacer una reseña, aunque incompleta de la citada cámara, puesto que resulta materialmente imposible el entrar en detalles, dado que se ha logrado acumular todos los refinamientos de la elegancia y del buen gusto aunados con la comodidad más esquisita, tanto que á pesar de ser el *Joaquín del Piélagos* un buque relativamente pequeño, pues solo tiene mil toneladas de desplazamiento, no ha de envidiarle nada á ningún otro de las más afamadas Compañías extranjeras, lo que muestra la pericia de los jefes que han dirigido las obras y de los hábiles operarios que las han secundado.

Tiene el comedor la forma de un patio árabe, estando formados sus ojivales arcos y las columnatas, de ricas maderas talladas.

El piso lo forman mosaicos de maderas de colores que hacen caprichosas combinaciones. Tanto en las paredes como en los techos se aprecian profusión de obras de talla de indisputable mérito que honra mucho á su inteligente director D. Adolfo García Cabezas y los maestros de talla y carpintería Sr. Rosado y D. Manuel Sánchez.

Ayer cuando visitamos el citado buque estaban acabando de colocarse grandes espejos en la cámara y en el fumador que cae en la parte superior de esta y cuyas balaustradas dan al comedor.

Si este departamento resulta confortable y cómodo, no lo son menos los tres camarotes y la camareta para señoras, encontrándose en cada uno de ellos baño y jardín independientes.

Las bodegas del buque son sumamente espaciosas.

Es la máquina de triple expansión y fuerza de 1.000 caballos, calculándose que su andar sea de 18 á 14 millas, lo que permitirá que en un día pueda hacer el viaje de ida y vuelta á Tánger. Saldrá de Cádiz probablemente, á las seis de la mañana, llegando á la ciudad marroquí á las diez, volviendo á salir á las dos de la tarde para estar aquí á las seis, resultando de gran comodidad en la época veraniega para los viajes de recreo, puesto que hasta algunos aficionados podían hacer el viaje en el día saltando de España á Africa en plazo sumamente corto.

El *Joaquín Piélagos* entrará probablemente en el dique el sábado ó el lunes próximo, estando tres ó cuatro días para para que se hagan las obras necesarias en sus fondos, saliendo después á la mar á practicar sus pruebas, siendo casi seguro que en Mayo haga el servicio entre Cádiz y Tánger.

En nuestra visita al dique nos vimos agradablemente sorprendidos con un nuevo taller que se ha levantado hace poco y que mide 144 pies de largo por 60 de ancho.

Se encuentra en este local el departamento de electricistas, taller de ojalatería, dorado y plateado de las grandes piezas, rótulos de los bupues etc. etc.

Allí tuvimos ocasión de ver las 75 lámparas eléctricas que se están preparando para el *Joaquín del Piélagos*.

Es también una obra maestra la grada de construcción que se ha hecho bajo el cuidado del ingeniero D. Fernando Arrigunaga, demostrando desde luego la pericia de su director, puesto que dadas las condiciones del terreno, las dificultades que habrá tenido que vencer son grandes y desde luego la citada obra basta para dar una reputación á otro que no tuviera los méritos que tan ilustro ingeniero.

La grada está hecha sobre un estaqueado con relleno de piedra y cemento y en ella dentro de poco tiempo, pues ya se están ultimando los estudios, se colocará la quilla de un gran trasatlántico, que no dudamos habrá de honrar á la maestranza gaditana y á la Compañía Trasatlántica que con tantos alientos trabaja por emancipar la construcción naval de la tutela extranjera.

Una prueba de lo que valen los operarios de la compañía se encuentra en las radicales reformas que en el espacio de dos meses se han hecho en el vapor *Antonio López*, del cual se han cambiado las calderas: reparación de máquinas, camarotes de nueva planta y forma, etc., etc.

El *Buenos Aires* que está en dique actualmente, se le pintan los fondos y se hacen otras obras de conservación en su interior siendo la más importante el cambio de los ejes de las hélices y colocación de palas de bronce, siendo este el primer buque y el *Pielago* los que llevan tal reforma.

Vimos también en uno de los talleres las dos ametralladoras y los dos pequeños cañones que ha de llevar el *Joaquín del Piélagos*.

Entre otras obras emprendidas se construyen dos remolcadores, de elegante corte á uno de los cuales se le acaba de hacer la máquina en la factoría de Matagorda. La máquina del otro se está terminando en Barcelona.

En el próximo mes serán botados al agua estos vaporcitos.

Merece por todos los adelantos que la Compañía Trasatlántica emprende los más sinceros elogios, puesto que no cabe duda que empresas semejantes á esta, son las que dan vida á los pueblos, dado que emplean gran número de personas, unas mil y pico actualmente, y nombre á las naciones, que se ven honradas con su pabellón lo paseen por los mares buques tan magníficos como los de la citada Compañía que no tiene nada que envidiar por su material flotante á las más poderosas y renombradas extranjeras.

EL CRUCERO "FIERAMOSCA"

Publicamos en este número el grabado que representa el acorazado *Fieramosca*, construido completamente en el astillero Fratelli Orlando, de Liborna, y que por dificultades de última hora no pudo acompañar en el número anterior al artículo descriptivo de estos astilleros.

El acorazado *Fieramosca* es un precioso modelo de buques de guerra, por su elegante construcción, é inmejorables condiciones.

Sus dimensiones son: Eslora 88.80 metros; manga 13,16; puntal 9,36. Mide 3,700 toneladas. La prueba de la máquina es de 7800 caballos y la velocidad del buque alcanza á 18,3 millas por hora.

MARINOS ILUSTRES



D. JORGE JUAN

GENERAL DE LA MARINA ESPAÑOLA

Mucho deben los pueblos al ardor bélico y á la admirable intrepidez de sus ilustres soldados cuando estos luchan en la noble defensa de los más preciados intereses; la integridad nacional, la reivindicación de sagrados derechos: no menor es la gratitud de las naciones para con aquellos de sus hijos que las dan grandes é inolvidables ejemplos de abnegación y filantropía; pero mayor es y debe de ser siempre el profundo reconocimiento y la veneración que merecen los insignes varones que han sostenido y sostienen rudo combate con la misteriosa naturaleza para arrancarle revelaciones y secretos de que puede utilizarse la humanidad, ávida de un perfeccionamiento que solamente alcanza merced á los triunfos de la ciencia.

Grande es la gloria del heroico soldado, que expone su vida y riega con su bendita sangre los campos de batalla, defendiendo á la patria, como es así mismo digno de universal admiración la ejemplarísima vida del hombre virtuoso, dedicado al sacrificio, al martirio, á la caridad; pero la veneración que infundirnos debe el sabio, es de calidad extraordinaria y en cierto modo superior.

El que consagra toda su inteligencia y todo su

tiempo al estudio en provecho, como es natural y corriente, de la sociedad en que vive, ha menester de un espíritu fuerte y de una voluntad firmísima que obtenga la victoria sobre todas las flaquezas y sobre todas las pasiones que dominan á la generalidad de los hombres.

Cólmase al soldado de honores y no suele ser la patria poco espléndida con el victorioso; premian en vida al filántropo las bendiciones de los agraciados con sus favores; pero al hombre de ciencia que todo lo sacrifica á su noble empeño; que desprecia los honores y las riquezas y aun renuncia á los íntimos y legítimos goces de la familia, ¿qué se le dá? ¿qué se le concede siquiera á cambio del tormento á que en la mayoría de los casos le somete la impresionable é ignorante multitud, inspirada por la envidia cuando no por la mala fé?

Es menester que el sabio muera y podamos apreciar la grandeza de sus investigaciones, para otorgarle sin trabajo, sin duda y escrúpulo, un lauro á que se hizo acreedor por su constancia y por su modestia y mas que nada por su desinterés, desde el instante en que dedicó cuerpo y alma á la realización de un ideal nobilísimo.

Grandes son los mártires de la caridad y del derecho pero son aun más grandes los mártires de la ciencia.

Entre éstos puede contarse y se cuenta, sin un voto en contra, el insigne español Jorge Juan á cuya perseverancia, á cuya abnegación y á cuyo superior talento deben tanto las ciencias físicas y naturales.

Fué marino y cuando tuvo que luchar con el enemigo, lo hizo con sereno valor; no rehuyó el combate, pero no le buscó apasionadamente con esa insaciable sed de combatir que abrasa á los guerreros por naturaleza.

Jorge Juan tenía un enemigo más odiado, la ignorancia; contra ella luchó desde muy joven y no fueron pocas sus victorias.

Descendiente de una familia ilustre, tomó á los 12 años de edad el hábito de la orden de Malta después de haber hecho en Zaragoza y con notable aprovechamiento los primeros estudios.

A los 16 años sentó plaza de guardia marina en la Compañía de Cádiz, y estando ya probado en examen, su suficiencia en ciencias matemáticas, navegación y astronomía, embarcose prontamente, haciendocampaña á corso y tomando parte en la expedición contra Orén, en concepto ya de sub brigadier de guardias marinas.

Empezaba á ser conocida su extraordinaria aplicación al estudio de la física y gozaba ya de verdadera reputación de geógrafo, cuando fué nombrado (en 1734) miembro de la comisión científica que pasó á América con objeto de medir el grado medio del Ecuador, y rectificar la idea acerca de la figura de nuestro planeta y en atención á la importancia del cargo, que no parece conveniente lo ejerciese un guardia marina, se le otorgó graduación superior y muy merecida por cierto.

Once años permaneció en aquéllas apartadas regiones y ni un solo día dejó de trabajar en la citada comisión científica, en especiales comisiones del Virrey del Perú al que prestó muy apreciables servicios, en la regimentación de milicia, en la construcción de naves y en las fortificaciones, llegando á ser respetado como jefe activo, de grandes conocimientos é indudable autoridad. Sus compañeros franceses de comisión le se-

ñalaban con el sobrenombre de *el sabio español* y por este glorioso dictado fué desde entonces universalmente conocido.

A su regreso de América se propuso publicar el resultado de sus estudios en colaboración con su ilustrado colega Ulloa y emprendió tan útil trabajo, teniéndole que suspender para desempeñar una nueva comisión de tanta ó mayor importancia que la anterior; la de estudiar en Inglaterra los últimos modelos de construcción naval, de que tan necesitada estaba nuestra marina.

Excusado es decir que su permanencia en el Reino Unido fué muy provechosa para la armada española, pues el sabio Jorge Juan dominó bien pronto el mejor sistema de construcción adoptado por los ingleses, inventando una reforma que le mejoró notablemente y fué utilizado acto seguido en Inglaterra.

Producto de sus estudios fueron las obras de los arsenales de Cartagena y el Ferrol que de manera tan importante contribuyeron al progreso de la Marina española. En aquéllas quedaron demostradas las grandes aptitudes de Jorge Juan, tanto en la esfera de los conocimientos hasta entonces menos vulgarizados, como en la de las revoluciones prácticas que se traducen en hechos en breve plazo.

Posteriormente visitó la mayor parte de los puertos de la Península, en funciones de comisionado especial por el Gobierno para ejecutar otras importantes obras, y en 1751 obtuvo el nombramiento de Capitán de guardias marinas, en beneficio de los cuales reformó el plan de estudios y dotó las cátedras de un personal peritísimo.

Cerca de 30 viajes costó al eminente marino la penosa aunque fructífera tarea de colocar en buenas condiciones los principales puertos. No representa, sin embargo, tan extraordinario mérito este trabajo como el que después realizó el *sábio español*, fundando el célebre Observatorio astronómico de Cádiz, establecimiento científico de primer orden que honra á su fundador y enaltece el nombre de España. Pues conviene tener en cuenta que este Observatorio, á más de estar provisto de aparatos é instrumentos de gran presión y alcance, se halla sometido á un régimen inmejorable y á una organización acabada y relativamente perfecta.

En 1755, deseoso Jorge Juan de ser aún más útil de lo que lo había sido, á la juventud amante de las ciencias y las letras, estableció en Cádiz, en su propia casa una Academia científica llamada ASAMBLEA AMISTOSA LITERARIA que sirvió de base para la fundación de la que por entonces se proyectaba establecer en la Corte de las Españas, y prestó gran impulso á la divulgación de los más interesantes conocimientos en arqueología, geografía, física, historia é higiene.

Comenzaba su naturaleza á resentirse de tan largos y constantes trabajos, cuando el Gobierno quiso que desempeñara una misión diplomática muy importante cerca del Emperador de Marruecos, y en 1766 le nombró embajador extraordinario. Jorge Juan no rechazó el cargo, mas lo aceptó con disgusto, conociendo que el estado de su salud se debilitaba por momentos.

Esto, no obstante, desempeñó su cometido, con el acierto que le era peculiar y en los seis meses que permaneció en Africa logró poner en armonioso orden las relaciones muertas con el Imperio marroquí.

A su regreso de Africa no pudo descansar de tantos y tan incesantes trabajos porque el Rey quiso seguir utilizándose de aquella superior inteligencia, en beneficio de la juventud noble española.

A este fin le puso al frente del Real Seminario de Nobles, demostrando en su dirección Jorge Juan que si bien se iban amenguando rápidamente sus energías físicas, manteníanse vigorosas sus fuerzas morales, como en los mejores días de la pasada juventud.

Prolijo trabajo sería enumerar los servicios que prestó á la educación de los jóvenes nobles y que dieron por resultado el considerable aumento del número de seminaristas.

Rindióse al fin bajo el peso de tanta fatiga, y falleció en Julio de 1773, á los 60 años de edad. Había nacido en Novelda (Valencia) en Enero de 1715.

Su muerte, que ocurrió en Madrid, causó universal pesadumbre y el entierro del sabio é insigne marino fué una elocuente manifestación de duelo.

Entre las obras con que contribuyó á propagar poderosamente los conocimientos científicos, figuran en primera línea el *Compendio de navegación* tan apreciado por los marinos, el *Exámen marítimo teórico práctico ó tratado de mecánica ó la construcción y manejo de los navios*, el *Método de levantar y dirigir el mapa ó plano general de España*, el *Estado de la Astronomía en España* y otros muchos concienzudos estudios, producto de su vastísima erudicción.

DATOS ESTADISTICOS

MARÍTIMOS Y COMERCIALES

Nuestro comercio con Australia. —Según D. W. Heyde, vicecónsul de España en Sidney, los productos españoles importados en aquél mercado durante el año de 1890, fueron:

	CANTIDAD	VALOR
Sémola.....	4,717 librs.	71 l.
Café.....	2,702 »	140 »
Cordajes.....	2,026 cats.	5,369 »
Tapones.....	1,974 bals.	17,183 »
Pescados en conserva..	1 151,406 librs.	5,657 »
Cañamo.....	4,160 tons.	30,045 »
Jengibre.....	38,225 librs.	478 »
Frutas en conserva...	112,211 »	2,979 »
Arróz.....	62,380 cats.	45,186 »
Azúcar.....	31,500 »	36,929 »
Tabaco.....	9,809 librs.	961 »
Cigarros.....	99,649 »	25,972 »
Vinos.....	7,739 gal.	13,711 »
Varios.....		5,349 »

De manera, que el valor de las mercaderías importadas desde España y sus posesiones á esta colonia, ascienden á 180.060 libras esterlinas, cifra aproximada, pero que no se aparta mucho de la realidad.

Según las estadísticas, el carbón de piedra embarcado para España y sus posesiones durante el año 1890, ascendió al valor de 35 á 40 mil libras esterlinas el enviado directamente, y sin contar el que pudo expedirse por la vía de Inglaterra y Alemania.

Consigna el vicecónsul, que el comercio entre las colonias de Australia y Europa y sus posesiones, va en radio aumentando todos los días, y espera que pronto

se impondrá la necesidad de establecer un sistema de comunicaciones directas á vapor entre los dos países.

VARIEDADES

EL NUEVO METAL DELTA.

Siempre nos es sumamente grato comunicar á nuestros lectores todo cuanto se refiere á los adelantos que de día en día se observan en las industrias recientemente implantadas en nuestra provincia, y sentimos viva satisfacción al contribuir á divulgar sus rápidos progresos. Dias atrás hemos tenido ocasión de visitar la fábrica *Delta Español* radicante en la gran vega de Lamiaco, y nos permitimos hoy enterar someramente á nuestros lectores de la impresión que nos produjo la visita, ya que el tiempo y el espacio de que disponemos en el periódico no nos permite hacer una extensa reseña. Digamos primeramente cuatro palabras acerca de las principales cualidades de este metal. El metal *Delta* es un bronce perfeccionado, sumamente dúctil y maleable en caliente, y muy resistente y tenaz en frío; en caliente se forja y se lamina casi como el plomo y produce piezas estampadas perfectamente concluidas, mientras que en frío su tenacidad y dureza son comparables solo á las del buen acero. El metal *Delta* fundido adquiere gran fluidez y produce piezas moldeadas de grano fino y compacto tan fuertes como las del hierro dulce. Su color se asemeja mucho al oro viejo, se pulimenta y bruñe perfectamente, su brillo es permanente aun expuesto á la acción atmosférica y no se roña ni toma cardenillo como los broncees comunes. A estos les ataca el agua salada, pero el *Delta*, además de ser inatacable por el agua del mar, tiene la inmensa ventaja de ser refractorio á la acción de las aguas aciduladas y de los productos químicos.

El metal *Delta* se subdivide en diferentes aleaciones y cada una de ellas posee sus especiales cualidades en armonía con el uso ó aplicación á que se la destine. Hay aleaciones especiales del metal *Delta* para piezas de maquinaria, fundidas, forjadas, laminadas y estampadas; para hélices y toda clase de piezas idráulicas; para piezas artísticas y de adorno, y por no hacer interminable la enumeración de los objetos y piezas en que este metal se emplea, bastará con indicar que sustituye ventajosamente á los metales aleados con base de cobre en sus infinitas aplicaciones. Pero hemos de hacer una sola excepción fijándonos principalmente en uno de los usos más preferente del metal *Delta* y en el cual auguramos un gran porvenir á este nuevo metal. Nos referimos á la construcción de coginetes y piezas semejantes que requieran gran resistencia al rozamiento y á la acción de grandes velocidades. Siendo como es en nuestro país extensa la red de ferrocarriles, es indudable que las Empresas han de mirar con predilección á este para ellas importantísimo asunto. Sabemos que algunos emplean ya y tienen en gran aprecio á las distintas aleaciones del metal *Delta*, y según nuestras noticias, han obtenido un excelente resultado en las diferentes clases de coginetes que emplean, las líneas de Bilbao á Portugalete, de Bilbao á Las Arenas, de Bilbao á Guernica y Luno, Sociedad Franco Belga, Ferrocarril de Galdames y otras no menos importantes.

En la construcción de piezas de maquinaria en general vá desterrándose la costumbre de emplear los broncees comunes y se prefiere el *Delta*, porque además de ser este metal una aleación perfeccionada resulta tan económico ó más que aquellos.

Buena prueba de lo que decimos es el consumo continuado que de las diferentes aleaciones del metal *Delta* hacen Sociedades tan importantes y competentes en metalurgia como La Sociedad *Viscaya*, Astillero del Nervión y otras varias de Bilbao, La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, Sres. Vea Murguía hermanos, Compañía Trasatlántica de Cádiz, Fábrica de Miers, etc., etc.

También en la aplicación de objetos artísticos y de adorno, va cobrando gran aceptación este nuevo metal pues además de otras obras terminadas para dentro y fuera de nuestra villa, se ocupa actualmente la fábrica en la construcción de catorce magníficos jarrones que han de ir colocados en el vestíbulo de la nueva Casa Consistorial de Bilbao.

Otra de las importantes fabricaciones á que se dedica la Sociedad Anónima *Delta español*, es á la construcción de campanas para torres, pues entre las combinaciones de metal *Delta*, hay una aleación especial para esta aplicación. Por cierto que esto ha podido comprobarse dias atrás oyendo la campana que recientemente se ha instalado en la torre del nuevo templo de la calle de Ayala de esta villa, y sabemos que en vista de su excelente resultado, han hecho encargo de otras dos mayores á la misma fábrica.

En fabricación están ahora otras campanas de diferentes pesos y dimensiones. Son admirables la brillantez y sonoridad de las campanas y sus prolongadas vibraciones; ambas cosas se obtienen únicamente con el metal y reglas de construcción que se emplean en la fábrica *Delta español*.

Por último, es el metal *Delta* desconocido hasta ahora en España, empleado hace ya tiempo por los principales Gobiernos de Europa, en la fabricación de toda clase de materiales de guerra, y no deja de ser satisfactorio para nosotros, saber que esta nueva Sociedad en el poco tiempo que lleva establecida en nuestra villa, ha suministrado ya á las fábricas militares del Gobierno español, varios millones de copas de metal para cartuchos y tubos de granada, cuyos resultados en la práctica han superado á los que se obtienen con los materiales que el Gobierno español importa del extranjero.

¡Lástima grande que nuestros Gobiernos, en cuyo principal interés está el esforzarse por contar dentro de España con un centro donde surtir de los materiales de guerra que necesite, no atiendan y estimulen como se merece á los productores nacionales de este importantísimo ramo, haciendo que las subastas para los suministros al Estado sean únicamente entre casas españolas!

De este modo se conseguiría completar y dar gran impulso á la fabricación de metales en España, á la vez que dejaría nuestra nación de ser tributaria de otra, en asunto tan primordial como es el de material de guerra y el Estado estaría en este ramo á cubierto de cualquier contingencia que pudiera sobrevenir en lo futuro.

Bilbao marítimo y comercial.

NOTICIAS

La Compañía Iowa Iron Works, de Dubuque, Iowa, ha emprendido la construcción de un vapor, bajo un plan enteramente nuevo, con objeto de que sirva para la navegación fluvial y para la oceánica.

Se construirá por el sistema llamado de Lucas, y será el primero en su clase.

Tendrá una proa y dos popas, cada una de las cuales llevará su timón y su hélice, á fin de que si se inutilizase alguno, el buque quedara siempre en disposición de navegar en demanda de puerto.

El buque tendrá 369 pies de largo, por 30 ó 35 de manga; de acero todo él, y su coste ascenderá á 200.000 pesos; se cree que podrá llevar una carga equivalente en peso á 60.000 fanegas de trigo.

Una vez que esté terminado se enviará al Amazonas, cuyo río recorrerá en una extensión de cinco mil millas ó más, é irá á las plantaciones de café y tomará directamente en ellas los productos que hoy necesitan ser trasbordados de una á otra parte cinco ó seis veces antes de llegar al mercado.

La prensa inglesa ha dado cuenta de la rápida travesía

efectuado por la barca inglesa *Myrtle Holme* de la matrícula de Maryport, y propiedad de los Sres. Hyne Brothers.

Dicho buque procedente del puerto de Adelaida (Australia) llegó á Prawle Point á las nueve de la mañana del 2 de Febrero, después de haber empleado ochenta y cinco días solamente en tan larga travesía.

En su viaje de ida, de Glasgow á Adelaida, fué más afortunado en el recorrido, pues solo empleó ochenta y tres días, siendo por lo tanto, según creemos, los viajes más rápidos realizados entre ambos puertos distantes.

El Departamento Hidrográfico ha felicitado al Capitán J. W. Millican que manda este buque velero por las observaciones anotadas en sus viajes.

El *Myrtle Holme*, es de hierro, construido en Sunderland en 1875, y mide 902 toneladas de registro neto, con 211'0 pies de eslora, 32'9 manga y 19'7 de puntal.

En Bilbao ha sido embargado el vapor inglés *Thor*, cuyo Capitán se negó á satisfacer el importe del servicio de remolque que le hizo la compañía de remolcadores del Cantábrico.

Los Sres. Isasi y Compañía de Jerez han hecho un donativo de 25 000 pesetas á la Sociedad española de Salvamento de naufragos.

Esta cantidad parece que se aplicará al establecimiento de una estación en las playas de la Tunara.

Se ha concedido el *regium exequatur* á D. Andrés Isasi Murgoitio, Cónsul de Colombia en Bilbao.

M. Macdougall, inventor de los buques mercantes de forma redondeada llamados «á lomo de ballena» (*Walebacks*), ha tomado patente de invención por la aplicación de estos buques ó barcasas construidas según el mismo sistema, á los buques de guerra destinados á la defensa de las costas. Por medio de un lastre de agua, estos buques pueden sumergirse de manera que sólo quede á flote la proa, que lleva dos cañones y una pequeña torre para el centinela. Los dos cañones de proa están instalados según un sistema que permite cargarlos desde el interior, pudiendo permanecer los dos cañones siempre en puntería, y mientras se descarga el uno se carga el otro.

El Consejo de la Marina, en su reunión del día 31 estudió un nuevo grillete giratorio para las cadenas de los buques.

Propuso que, si la dotación de los buques escuelas de marinería se aumenta con tres artilleros de mar de primera y segunda clase, se disminuyan ocho plazas de marinería, con cuya medida resultarán ventajas para el servicio.

Han sido nombrados para formar parte de la Junta examinadora para el ingreso en la Escuela Naval, los señores siguientes: Presidente el capitán de navío de primera clase, Excmo. Sr. D. José Navarro Fernández; vicepresidente, capitán de fragata D. José Barrasa y Hernández de Castro; vocales, los tenientes de navío D. Salvador Moreno Elisa, don Manuel Carballo Gargollo, D. Antonio de Goñi Sol; suplentes, los de igual clase D. Francisco Gozálvarez Arteaga y don Manuel Cubells Serrano.

Leemos en *El Comercio*, de Huelva, lo siguiente, que con gusto reproducimos, por tratarse de una casa española que ha alcanzado grandes resultados con su industria.

Cognac fino de Moguer de los señores F. Jimenez y C.^a—Entre las casas respetables que á fuerza de grandes desembolsos y de perseverancia han logrado honrar la industria española, no sólo poniéndose á la altura de las más afamadas fábricas del extranjero y resistiendo con ventaja su compe-

tencia, sino logrando además aventajarlas, merece especial mención la de los señores Jimenez y C.^a, de Moguer.

Estos inteligentes fabricantes han tenido la fortuna del acreditar su marca de *Cognac fino de Moguer*, hasta el punto de ser muy solicitada en todos los mercados como el licor más selecto y preferido por las personas de buen gusto.

Este legítimo triunfo del *Cognac fino de Moguer* es debido á su absoluta pureza y elaboración esmeradísima, que no puede pasar inadvertida para los inteligentes y que es descubierta desde luego por toda persona de fino y cultivado paladar.

En el Salón Filológico-Matritense, Fuencarral, 6, principal derecha, se han abierto dos cursos de primero y segundo año de francés; y dos clases, una por la mañana y otra por la noche, en ambos casos de nueve á diez y media cada una, desde 1.º de Marzo hasta 30 de Junio de 1892, por el modesto precio de 12 reales al mes.

Dichas clases están á cargo de un acreditado profesor. La inscripción puede hacerse en la Puerta del Sol, 14, *Exposición*, en donde se recogerá el recibo de las tres pesetas por el primer mes para acreditar el derecho de asistencia á la clase alterna y al anuncio de las demás condiciones del estudio.

SINIESTROS MARÍTIMOS

—En Cincinnati se declaró fuego á bordo del buque *Golden Rule*, que se fué á pique. Al ser transportados á un bote se ahogaron diez viajeros.

—En el puerto de la Habana la gabarra *Nueva Josefa*, cargada de mercancías que tomó el vapor *Gallego*, procedente de Santander y Liverpool, se fué á pique, sufriendo grandes averías la carga que conducía.

—Otro buque español, el *Pinzón*, embarrancó también en la ría de Liverpool, por haberle faltado el gobierno; pero fué auxiliado oportunamente, continuando su viaje.

—También el vapor *Pizarro* ha sufrido graves averías, habiéndose inundado la bodega de popa, á consecuencia de un choque con el vapor alemán *Esparta*, en la ría de Hamburgo.

—De Buenos Aires telegrafían que otro vapor español, el *Pelayo*, se había ido á la playa en el río Ramallo, y que se enviaban gabarras para proceder á su alijo.

—Según escriben de la Coruña, en las playas cercanas al Cabo Finisterre se han hallado estos días gran número de tablones en buen estado, algunos de los cuales llevan las marcas A. T. C. M., y que deben haber estado muy poco tiempo en el agua, lo que parece indicar que ha ocurrido en aquellos alrededores algún naufragio.

La administración del Bureau Veritas acaban de publicar la lista de los siniestros ocurridos durante el mes de Febrero último.

Buques de vela perdidos: 4 alemanes, 12 americanos, 33 ingleses, 1 austriaco, 2 españoles, 5 franceses, 4 holandeses, 4 italianos, 11 noruegos y un sueco.—Total 82.

En este número están incluidos cuatro buques á los que se supone perdidos por falta de noticias.

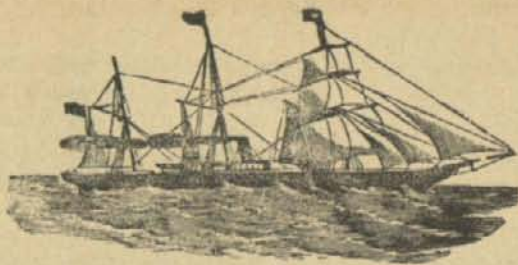
Buques de vapor perdidos: 1 alemán, 2 americanos, 9 ingleses, 1 brasileño, 1 español, 3 franceses y 1 griego.—Total 18.

En este número están incluidos tres vapores á los que se supone perdidos por falta de noticias.

De los 82 buques de vela, 43 vararon, 6 abordaron se incendiaron 2, se hundieron 5, fueron abandonados 13, 9 condenados y 4 que se suponen perdidos.

De los 18 de vapor, 9 vararon, 2 abordaron, se incendió 1, se hundieron 3 y otros 3 se suponen perdidos.

MADRID
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LUCAS POLO
ALCALÁ 80.



SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

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

Tres salidas mensuales, el 10 y 30 de Cádiz y el 20 de Santander.

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

Trece viajes anuales saliendo de Barcelona cada cuatro viernes, á partir del 8 de Enero de 1892, y de Manila cada 4 martes, á partir del 12 de Enero de 1892.

LÍNEA DE BUENOS AIRES.—Viajes regulares para Montevideo y Buenos Aires, con escala en Santa Cruz de Tenerife. Saliendo de Cádiz y efectuando antes las escalas de Marsella, Barcelona y Málaga.

LÍNEA DE FERNANDO POO.—Viajes regulares para Fernando Poó, con escalas en Las Palmas, puertos de la Costa Occidental de Africa y Golfo de Guinea.

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

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

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía dá alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebaja por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó 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 á los señores comerciantes, agricultores é inindustriales que recibirá y encaminará á 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 á islas Canarias, á Puerto Rico, Habana, Cienfuegos y Matanzas, siguiendo, en determinadas épocas del año, á Nueva Orleans.

Esta Sociedad tiene dedicados á 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 á 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.

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 A NOMBRE DEL DIRECTOR DE LA REVISTA

DON JOSE DÍAZ DE QUIJANO

Columela, 17, principal.

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 a los suscriptores de la REVISTA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO.

Se admiten pedidos de los cuadernos publicados.

VINOS TINTOS

DE LAS BODEGAS DE EL CIEGO (ALAVA)

DEL

EXCMO. SR. MARQUES DE RISCAL

Puros, higiénicos y similares a los mejores de Burdeos.
Único punto de vent. en Madrid. —14, SEVILLA, 14.

Papelería de la HIGH-LIFE

EXPORTACIÓN DE ACEITES PUROS DE OLIVA
Y TODA CLASE DE GRANOS

D. MOLA É HIJO
en Osuna (cerca de Sevilla).

Para telegramas: MOLA

Muestras y precios a disposición.



Cognac

Fine de Mequier

(ARMAGNAC)

E. JIMENEZ Y C^{IA}

HUELVA MOQUEA

ELABORACION

NATURAL

Garantida.

PUREZA

ABSOLUTA

Depósito en Madrid: AVANSAYS, Cármen, 10.

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

LINEA 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 5.000 "	Guido... de 5.000 "
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, Giharra, Nuevitas y Caibarien. Los vapores nombrados a continuación u otros, serán despachados como sigue:
Admitiendo carga y pasajeros para

PUERTOS DE DESTINO	NOMBRES	FECHA DE SALIDA
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Carolina...	6 Abril.
Habana, Matanzas, Guantánamo, Cárdenas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Benita....	13 idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Francisca.	20 idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba,.....	Ernesto...	27 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 25 de Abril saldrá el vapor español

MARÍA

admitiendo carga y pasajeros sin trasbordo para los puertos de San Juan, Humacao, Arroyo, Ponce, Mayagüez 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 a su consignatario.

D. Francisco Salazar, Muelle 5, Santander.

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.

Compíte 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, S. Madrid.