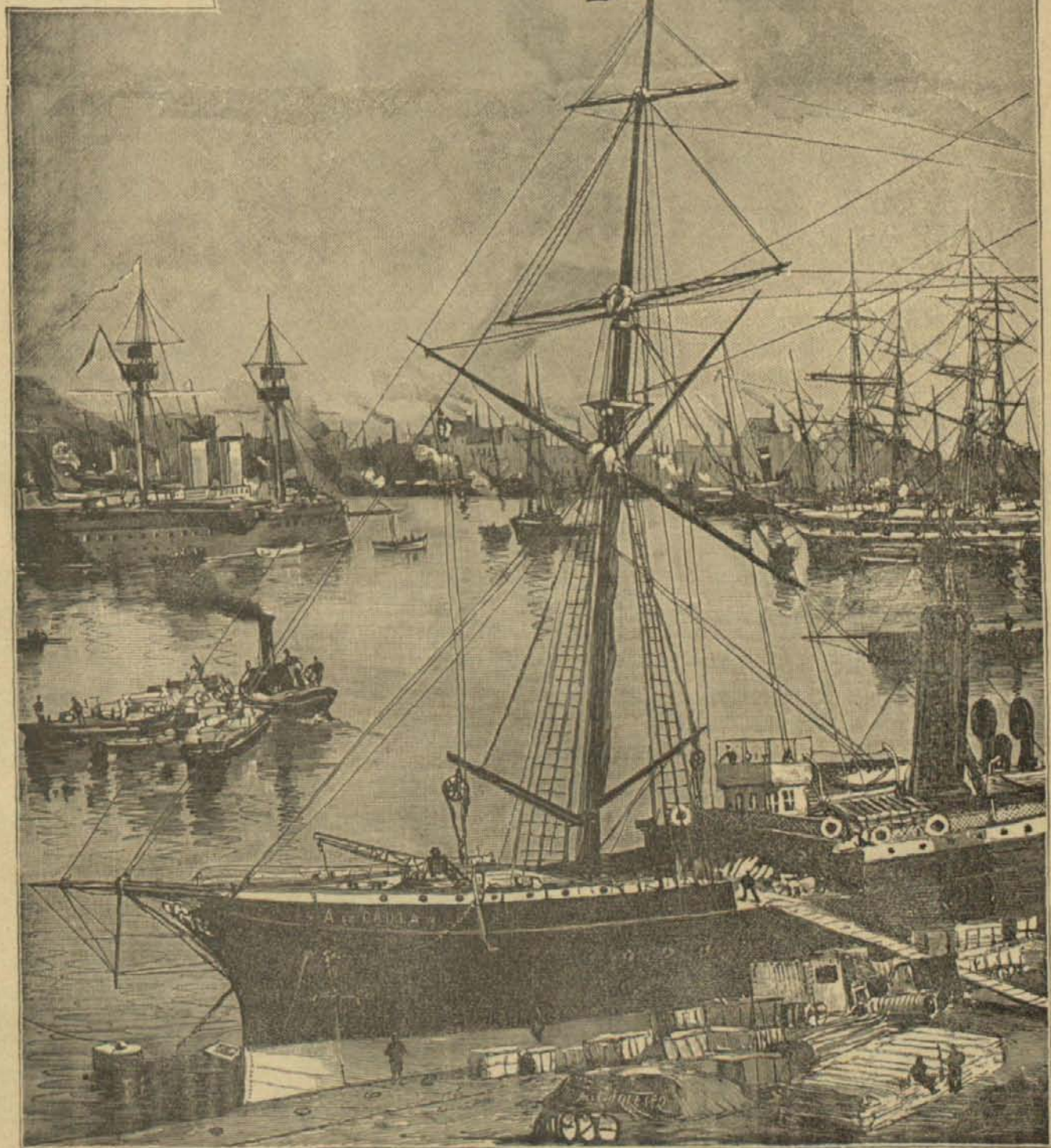
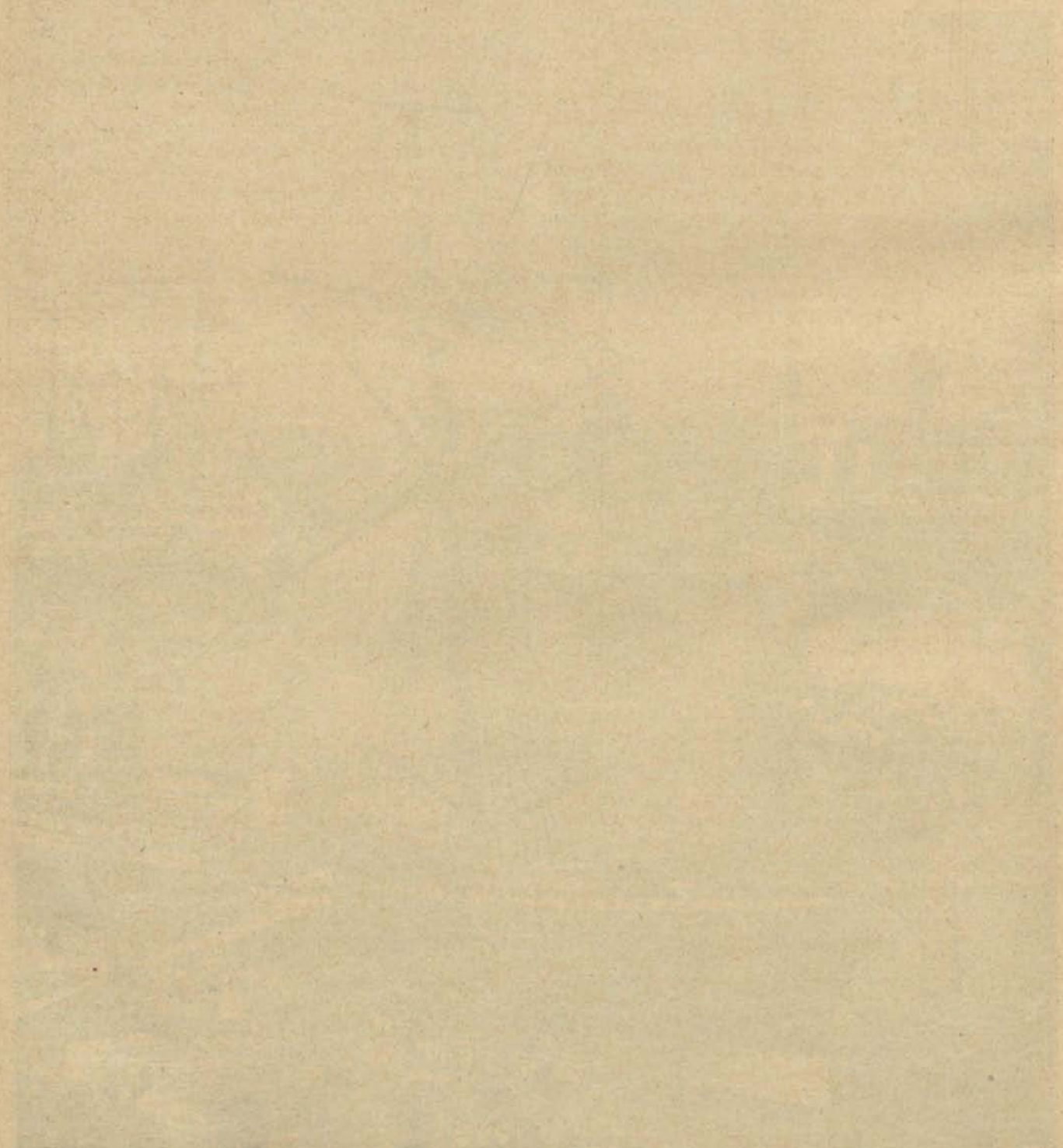


REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO

1892.



LIBRARY OF THE
BIBLIOTHECA NACIONAL DE ESPAÑA



SUMARIO

Sección biográfica. Excmo. Sr. D. Claudio López y Brú, Marqués de Comillas (con grabado).—El nuevo Arancel y la Marina Mercante, por D. Eugenio Aguilón.—El tratado con Portugal, por D. Gonzalo Raparaz.—Los puentes giratorios (con grabado).—Las mareas del Mediterráneo, por el Dr. Alberto Battandier.—Nuevo bote salvavidas (con grabado).—El nuevo proyecto sobre la Marina mercante en Francia.—**Sección oficial.** El Arancel general de Aduanas.—Aplicación del nuevo Arancel.—**Datos estadísticos** marítimos y comerciales.—**Noticias.**—Sinistros marítimos.—Publicaciones.—Anuncios.

Excmo. Sr. D. CLAUDIO LOPEZ Y BRÚ

MARQUÉS DE COMILLAS

Publicamos hoy el retrato del Excmo. Sr. Marqués de Comillas, Presidente de la Compañía Trasatlántica, del Banco Hispano Colonial, de la Compañía general de Tabacos de Filipinas y de otras importantísimas Sociedades, á las que presta la poderosa iniciativa de sus talentos y la influencia de su preclaro nombre.

Digno sucesor de su ilustre padre, el Excmo. Sr. don Antonio López y López, ha sabido sostener y acrecentar las patrióticas creaciones de aquel genio mercantil y engrandecer el poderío marítimo de España y su desarrollo colonial con la acertada dirección de las citadas Sociedades.

Basta la enumeración de las mismas para comprender la importancia que la figura del Marqués de Comillas tiene hoy en nuestra patria.

Noble por su título, pero más por sus acciones, grande de España con la grandeza que dan los eminentes servicios que constantemente presta al país, hace una vida modesta, sin ostentación, dedicada al trabajo y á la práctica de las buenas obras.

Del Marqués de Comillas no se oyen más que elogios.

Y es porque además de su carácter afable y bondadoso, todas sus acciones van encaminadas á un fin trascendental, cuyo punto de partida está siempre inspirado en las ideas sublimes de la religión y de la patria.

EL NUEVO ARANCEL

Y LA MARINA MERCANTE

Novedades muy trascendentales contiene el nuevo arancel recientemente publicado, para que su lectura y conocimiento no deje de despertar profundo interés en esta región, hoy más que nunca esencialmente marítima.

Penetrados de esta verdad á continuación expresamos algunas consideraciones, que solo servirán para fijar la marcada deferencia entre el antiguo y el nuevo.

Antiguo arancel.

	Pesetas.	Pesetas.
Embarcaciones de madera hasta la cabida de 50 toneladas de arqueo.....	40	40
Idem idem de 51 á 300.....	26	26
Idem idem desde 300 en adelante.....	14	14
Idem idem casco de hierro ó acero y construcciones mixtas.....	12'50	12'50
Carbones minerales, la tonelada.....	1'25	1'25

Disposición décimotercera

Art. 2.º Se abonará á los constructores de buques nacionales la prima de 40 pesetas por cada tonelada de arqueo de las que en totalidad midan las embarcaciones que construyan.

Art. 3.º Se devolverá á los constructores ó reparadores de buques y máquinas marinas los derechos de Arancel que hayan satisfecho por los materiales de todas clases importados del extranjero para la construcción, carena y reparación de buques de hierro ó madera de cualquier cabida, por los efectos elaborados necesarios para su armamento, y por los materiales para la construcción y reparación de máquinas y calderas de vapor marinas, cualquiera que sea el sistema y fuerza de estos aparatos.

Moderno arancel.

	Pesetas.	Pesetas.
Embarcaciones de madera hasta la cabida de 50 toneladas de arqueo.....	48	48
Idem idem de 51 á 300.....	62'40	52
Idem idem de 300 en adelante.....	38'60	28
Idem idem casco de hierro ó acero y construcción mixta de cualquier cabida.....	30	25
Las mismas anteriores embarcaciones para navegar á vela.....	24	20
Carbones minerales.....	3	2'50

Disposición décima tercera.

Art. 2.º Se abonará á los constructores de buques nacionales las siguientes primas por las embarcaciones que construyan.

45 pesetas, por cada tonelada de arqueo de las que en totalidad midan las embarcaciones de madera.

75 pesetas, por igual tonelada de las que en totalidad midan las embarcaciones de casco de hierro ó de acero construcción mixta.

55 pesetas, por la misma tonelada de las que en totalidad midan las embarcaciones de casco de hierro ó de acero y las de construcción mixta para navegar á la vela.

Art. 3.º Se devolverán á los constructores ó reparadores de buques y máquinas marinas los derechos de Arancel que hayan satisfecho por los materiales de todas clases importados del extranjero para la construcción, carena y reparación de buques de hierro y madera de cualquiera cabida, por los efectos elaborados necesarios para su armamento y por los materiales para la construcción ó reparación de las máquinas y



alderas de vapor marinas cualquiera que sea el sistema y fuerza de estos aparatos.

La simple inspección de unas y otras tarifas establecidas para la unidad de arqueó, bien claramente demuestra hasta qué punto el sistema proteccionista está infiltrado en la redacción del nuevo adeudo. El carbon cuyos derechos se satisfacen por tonelada rústica, presenta una subida de 260 por 100, quizás la más trascendental sobre las que afectan a la navegación.

La adquisición de buques de hierro, tanto de vela como de vapor del tonelaje que más aceptación tiene en las necesidades del comercio marítimo, se castiga fuertemente, elevando el derecho actual de 12'50 pesetas por tonelada de arqueó (2,83 metros cúbicos) que señala el vigente á 30 que se le fija en el nuevo.

Esta dificultad que se crea para la adquisición de buques en el extranjero y facilidad por tanto á la construcción de los mismos en España, se hace mucho más patente con la nueva redacción dada á la *Disposición décima-tercera*, y en virtud de la cual la prima que los constructores españoles recibirán por la construcción de un buque de hierro ó acero, será de 75 pesetas por tonelada de arqueó, en lugar de las 40 que el antiguo señalaba. Se ha duplicado pues la prima á la construcción.

Nada dice el nuevo Arancel sobre prima á las máquinas y calderas; pero esta omisión, quizá premeditada, día llegará en que se subsane si el criterio proteccionista continúa inspirando en las esferas del Gobierno.

Confiadamente esperamos, que tan señalado estímulo dará lugar á que la construcción de buques mercantes se desarrolle en nuestro país y abrirá nuevos horizontes para los astilleros particulares creados á la sombra del presupuesto extraordinario para la construcción de la escuadra nacional.

No falta, por fortuna, en España personal apto para esta clase de manufacturas: el elevado precio de la producción, era el escollo principal que ha servido de dique para que la industria naval no haya adquirido el desarrollo necesario: con la protección concedida por el nuevo Arancel, el dique desaparece.

En 14.000 toneladas estimamos el aumento anual que obtiene el tonelaje de la marina de vapor en España. Y no bajan de 30.000 las que son necesarias para el aumento dicho y cubrir las bajas que por venta, desguace, naufragios, etc., se necesitan.

Tienen, pues, los constructores, sin contar con el crecimiento y desarrollo que por otros conceptos la navegación alcanza, 30 000 toneladas seguras que manufacturar anualmente en la nación. Cuentan además con que su producto recibe una protección representada por el 15 por 100 de su coste total; y en estas condiciones y si los gastos señalados para amortización de talleres, dique y demás elementos son módicos como comercialmente debe suponerse, la construcción de buques en España se establecerá en circunstancias ventajosas, echará raíces, y dará á la nación el prestigio y gloria que siempre envuelve, emancipándose del extranjero en un ramo que para nuestro pobre país representa anualmente una sangría de 20 millones de pesetas.

Verdaderamente sentimos que el aplauso justo que tributamos por lo que á la construcción de buques se refiere, no podemos hacer extensivo á los carbonos.

No faltan estos en España, ni en cantidad ni en calidad; pero por desgracia la explotación y el transporte de este elemento tan necesario á la navegación, no ha alcanzado ni la facilidad ni baratura que es indispensable, para las grandes partidas que representa el consumo de nuestra Marina mercante, no inferior á 800.000 toneladas al año.

La subida de la tarifa marca la nota proteccionista: pero ella no excluye el que á imitación de lo que Francia ha hecho teniendo en cuenta los intereses de la navegación que también son dignos de que se les considere, se hubiera consigna-

do en el Arancel la devolución de los derechos del carbón extranjero que los vapores consuman en alta mar.

Así, sin perjudicar de tan exorbitante manera á los navieros, resultaría favorecida la industria carbonífera, con la exclusión, para el consumo dentro de la navegación y navegación costosa.

Tales argumentos debieron ser atendibles ante la sola consideración de que es un 20 por 100 el aumento de derechos que el carbón sufre, sin que los navieros y armadores puedan hoy por hoy, abastecerse de los mercados nacionales del total que representa el consumo.

Otra innovación del nuevo Arancel y que afecta á la Marina mercante y á la prosperidad de nuestra colonia de Fernando Póo, lo es sin duda alguna, el párrafo 4.º de la disposición décima en virtud de la cual el cacao que produce aquella naciente industria, adeudará á su importación en la Península, análogos derechos establecidos para los cacaos extranjeros.

No podemos comprender cómo en un Arancel eminentemente proteccionista, se consigna esta cláusula.

A la sombra de la libertad de derechos de introducción en la Península, se había fomentado este cultivo y creado un tráfico marítimo con aquella región.

Véase esta estadística:

Año 1888.....	Casi nulo.
" 1889.....	52.000 kilgs.
" 1890.....	184.000 "
" 1891.....	350.000 la producción.

De una sola plumada queda muerto este comercio. El cacao, si se sigue produciendo, buscará el mercado extranjero porque el nacional se le cierra, y el tráfico marítimo con España desaparecerá por completo. Sostendremos, pues, una colonia para que los extranjeros la exploten.

A grandes rasgos quedan trazadas las novedades más salientes que contiene el nuevo Arancel y las cuales por lo que á la Marina mercante se refiere, estimamos son verdadera mente trascendentales y dignas de que se les consagre atención preferente.

EUGENIO AGACINO,
Teniente de Navío.

EL TRATADO CON PORTUGAL

NECESIDAD DE INCLUIR EN ÉL CLÁUSULAS RELATIVAS Á LAS COLONIAS

El principal, mejor dicho, el único obstáculo hasta ahora existente para estrechar las relaciones políticas ó comerciales entre los dos países peninsulares, era la histórica desconfianza que los separaba. A pesar de la torpeza cometida por los partidos avanzados españoles al querer, durante la última crisis portuguesa, basar la aproximación en un sistema político, bastante se ha atenuado aquella desconfianza. En las propias Cámaras han sonado frases de cariño para nuestra patria, mereciendo entre ellas mención muy señalada por la significación de la persona, las pronunciadas por el conde de Casal Ribeiro, representante de Portugal en Madrid. Atribuyóles gran alcance la prensa considerándolas como programa de una política nueva: la política de amistad hacia España.

Parecidas corrientes existen también en la masa culta del país, por lo que me parece que el obstáculo señalado será en las próximas negociaciones muy fácil de vencer.

En cambio acaba de aparecer otro nuevo, cuya

fuerza se me antoja bastante considerable: el proteccionismo. En Portugal ha entrado la moda lo mismo que en el resto de Europa, sólo que, en mi concepto como moda, es pasajera.

No es de creer que de parte de España surjan inconvenientes, puesto que, según pienso demostrar, el tratado tal cual lo propongo, además de su alcance político, ofrecería ventajas económicas nada despreciables. O en otros términos; no sólo contribuiría á salvar de la absorción sajona á colonias de raza española, sino que ofrecería un mercado á nuestra industria, un campo excelente á nuestra emigración mucho más próximo que el filipino, único que en realidad nos queda y que por cierto no sabemos aprovechar, y suministraría á la fabricación nacional á precios muy reducidos algunas primeras materias importantes.

Citaré en primer término el algodón, del que Angola produce cantidades considerables. Es de muy buena calidad. Cultivase principalmente en la cuenca del Lucala, afluente del Coonza, pero careciendo de mercados no puede crecer su cultivo. ¿Sería pequeño beneficio para la colonia tener abierto el peninsular? Sería muy grande. Además, ¿quién duda que en Cataluña sería de gran importancia disponer de algodón en cantidades considerables y á precios reducidos? Buena parte de las telas así fabricadas volverían á Africa, donde sirven de moneda con notable ganancia de los traficantes. Los negros llámanlas *fazenda* y las admiten a cambio de los productos de su industria y del país. La empleada actualmente en las transacciones ni siquiera es portuguesa, sino inglesa, de suerte que los perjudicados con nuestra competencia, si el tratado llegara á realizarse, serían los enemigos de Portugal.

Siguen en importancia al algodón, el marfil, el caoutchouc, la cera, la miel, el aceite de palma y las pieles, materias que nuestras posesiones de América y de Oceanía no nos suministran. Se dirá que las del Golfo de Guinea son grandes productoras de ellas, pero á eso respondo: ¿No sabe todo el mundo que estamos á dos dedos de perderlas? Y aunque no las perdamos, ¿cuándo llegaremos á poder explotarlas? Las de Portugal, en cambio, están ya en explotación.

Para evitar quejas de nuestras provincias ultramarinas no cito otros productos de Angola y Mozambique que podrían alimentar un comercio importante, tales como el cacao, el café y la caña de azúcar. Pero ¿no podría hacerse en el tratado una situación intermedia entre lo extranjero y lo nacional? Creo que sí, y que hasta sería fácil. Vaya un ejemplo. El cacao procedente de países situados fuera del territorio español

paga por el nuevo Arancel (disposición décima) 64 céntimos por kilo más que el de nuestras colonias. Pues bien, gravando con solos 32 céntimos el cacao portugués á su entrada en la Península, se crearía una corriente comercial sin daño notable del cacao español y en beneficio de todos.

Por último, no me parece que sería difícil obtener para España en Mozambique análogas ventajas á las concedidas á Inglaterra.

Las corrientes iniciadas en la opinión pública del reino vecino, más bien favorecen que perjudican esta solución.

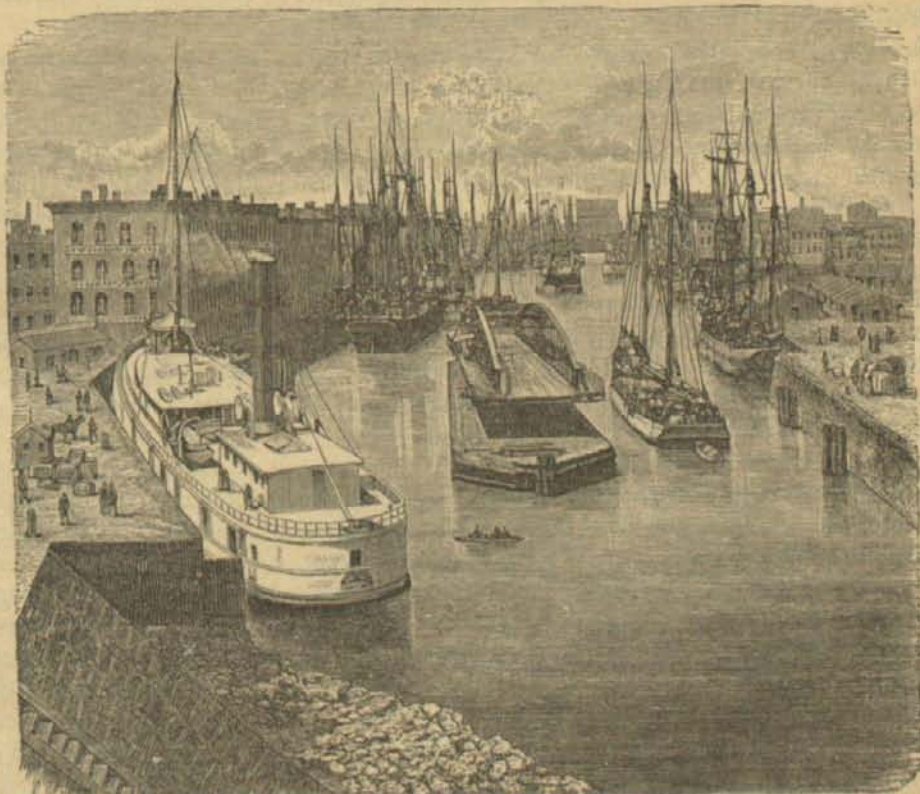
Tan por seguro tienen los portugueses la pérdida de sus colonias africanas, que va cundiendo entre ellos el propósito de venderlas, comenzando por Mozambique. Una de las primeras autoridades de Portugal en materias coloniales, el Sr. Ferreira Ribeiro es partidario decidido de la venta, la cual viene defendiendo desde 1888.

«Estoy convencido, decía hace pocos meses á un redactor de *A Vanguarda* de Lisboa, que la pérdida de Mozambique es inevitable». Y añadía en apoyo de su opinión el hecho de haber renunciado ya Portugal á una parte de su soberanía sobre aquella provincia, la exigüidad del comercio que con ella mantiene, lo mucho y sin fruto que pesa sobre la Hacienda pública y el manifiesto deseo de Inglaterra de poseerla. «En resumen, dice el Sr. Ferreira Ribeiro, al imperio colonial portugués le ha llegado su última hora y se desmorona sin remedio.»

¿Dejará España, que presume tener en Africa tan grandes destinos, perderse para la raza española, un imperio de dos millones de kilómetros cuadrados, pudiendo conservarlo, sin gastar un duro ni un soldado, con ventajas inmediatas para su industria y solo con emplear un poco de sagacidad política?

Sería una gran torpeza.

G. REPARAZ



LOS PUENTES GIRATORIOS

En aquellos puertos donde es preciso establecer una comunicación entre las orillas ó riberas de un canal ó de un río, sin entorpecer la navegación, y en donde no es posible ó conveniente la construcción de un puente fijo de la elevación necesaria para permitir la circulación de los barcos, se recurre á los puentes giratorios, por el estilo del que reproducimos en la página anterior y que representa el que se construyó sobre el río Illinois, cerca de Chicago.

Tratándose de un canal ó río, relativamente estrecho, estos puentes constituyen, en muchos casos, plataformas que giran en el centro ó en un extremo, sobre un eje ó gorrón, fijo en un sólido machón de sillería, facilitando el equilibrio y el movimiento una serie de rodillos dispuestos en semicírculo. La operación de abrir y cerrar ó sea de hacer girar el puente, se efectúa, por lo general, por medio de tornos de mano ó máquinas hidráulicas. Allí donde la anchura de la vía de agua es relativamente grande, se combinan estos puentes giratorios con otros fijos, de modo que el paso por estos puede interrumpirse para permitir el de los buques, ó bien se construye un puente de barcos que consiste en un piso ó vía de madera ó hierro que descansa en una serie de embarcaciones de fondo llano, llamadas pontones, ancladas á mayor ó menor distancia una de otra entre ambas orillas. Para no impedir la navegación, se colocan algunos pontones de manera que puedan fácilmente desviarse y volver de nuevo á su sitio.

LAS MAREAS DEL MEDITERRÁNEO (1)

Aun cuando las mareas del Océano son bien conocidas, no sucede así con las del Mediterráneo, y de hacerse referencia á ellas es con marcado desdén. Muchos las consideran tan insignificantes, que niegan su existencia, ó cuando más, conceden que son un flujo proveniente del Atlántico á través del estrecho de Gibraltar. A estas apreciaciones, hasta se las da un aspecto científico, al afirmar, que para la formación de la marea se requiere una marea de gran amplitud y que la superficie del Mediterráneo es insuficiente para este fenómeno.

Conviene, por lo tanto, esclarecer la verdad sobre esto. Los mareógrafos establecidos en varios puntos han marcado una ligera ondulación periódica, precedida de las diversas posiciones de la luna. Estas observaciones se han generalizado, y los atlas acreditados contienen lo que los italianos llaman *isorachias* del Mediterráneo. Esta palabra, formada como la de las *isobaras*, denomina la curva que une todos los lugares en los cuales la marea lunisolar se verifica á igual hora, cual quiera que sea la elevación de aquéllos. Este último factor es además menos importante por la gran influencia que en él ejercen las causas locales. Esto sólo adolecía de un defecto, cual era de proceder sin contar con estudios detallados y de establecer las líneas de las mareas más bien conforme á la teoría predilecta de su autor que según la observación de los hechos. Este sólo ha considerado la marea del Mediterráneo como una

ondulación del Atlántico que se propaga á través del estrecho de Gibraltar. Se ha deducido de esto que cuanto más alejado se halle un país de Gibraltar, y cuanto más acentuado ó indiferente sea su *isorachia*, tanto mayor será su retardo de la marea. En atención á la oblicuidad de Italia, respecto á esta línea de propagación, debieran asignarse horas diversas en sus opuestos puertos de la costa O. La experiencia, sin embargo, ha demostrado precisamente lo contrario. M. Grablowitz lo hace constar así en una nota importante en el *Acta dei Regi Lincei*.

Para comprender mejor lo que vamos á referir se debe tener presente que los italianos dividen en tres cuencas distintas las aguas de sus costas. Sin hacer mención del mar Ligurio, ó sea el golfo de Génova, poseen el mar Tyrheniense, con el cual se designa toda la masa de agua comprendida entre la Córcega, la Cerdeña, la Sicilia y la Italia continental. Este mar, cuya forma es triangular, contiene una hondonada de 4.000 metros de profundidad. El mar Jónico se extiende entre la punta Sur de la Sicilia y las islas Jónicas, y su profundidad en ciertos parajes es tanta como la del anterior. El mar Adriático, que ocupa el tercer lugar, es un canal largo con 1.000 metros de fondo en un solo sitio.

M. Grablowitz ha recopilado además todas las observaciones hechas en diferentes puertos del Mediterráneo, tanto referentes á la hora de la marea como á su amplitud. Con todos estos datos, obtenidos de esta manera, se ha formado un estado, del cual se desprenden las conclusiones que dicho ilustrado físico ha presentado á la Academia de Roma.

La amplitud de la marea es desde luego muy diferente. Mientras en Messina sólo es de 2,4 centímetros, sube á 29,8 centímetros en las islas Lipari, que están cerca. Puede decirse que aquélla oscila entre 2 y 22 centímetros sobre la costa O. de Italia. En el Adriático la amplitud de la ola es aun mayor, pues se eleva en Trieste á 53,2 centímetros. En el mar Jónico, en Gallipoli, por ejemplo, sólo es de 5,6 centímetros, pero si nos trasportamos á las playas africanas opuestas á la Sicilia, vemos que la amplitud es 122 centímetros en Sfax y de 183 en Djerbre. Las mareas más grandes de nuestra cuenca se verifican, por tanto, sobre las costas de Túnez. El trabajo de M. Grablowitz contiene también otros resultados.

Según las tablas, formadas todas con suma proligidad, resulta que en la costa O. de Italia, desde Génova á Sicilia, la marea se verifica á la misma hora, con corta diferencia á las ocho horas lunarias, ó sea ocho horas después del paso de la luna por el meridiano de Roma. De este modo, respecto á esta primera cuenca, la marea se efectuará á las ocho.

La marea de la segunda cuenca, que es la del mar Jónico, se verifica entre dos y tres, es decir, en sentido inverso de la marea del mar Tyrheniense. Esta diversidad en el tiempo de la ondulación puede explicar perfectamente las corrientes violentas que se experimentan en el estrecho de Messina y han tenido celebridad en tiempos antiguos, bajo el nombre de los escollos de Scylla y Caribdis.

En el mar Adriático se observa cierto orden sucesivo respecto á la curva de las horas de la marea; en efecto, desde las bocas del Po á la de Quarnaro, sobre la

(1) *Cosmos*.

costa de Austria, la marea se verifica á las nueve, y en Zara á las ocho horas lunares próximamente. En cuanto á la amplitud de la oscilación, es de medio metro en la línea de Venecia-Trieste, y desciende luego á 30 centímetros en la línea de Ravenna-Pola, hasta ser sólo de 10 centímetros en Zara. La ondulación se vuelve á elevar en la parte inferior del Adriático, en la cual las horas están en ese caso invertidas. Existe, pues, en este paraje una oscilación evidente alrededor de una línea ideal (que pasaría por el Zara Pesaro) ó sea una especie de balancín cuya línea sería el eje. Si las aguas se acumulan mucho más al N. que al S. del Adriático consiste en que por el N. no tienen salida, mientras que al S. distribúyense libremente en el mar Jónico.

Existen, pues, las tres cuencas mediterráneas que tienen cada una de ellas un modo especial de funcionar bajo la acción lunar, resultado que era desconocido con anterioridad á las experiencias de M. Grablowitz y es importante para la ciencia. Faltan, sin embargo, otras observaciones suplementarias para determinar mejor los detalles del fenómeno, si bien en conjunto se hallan ahora trazadas en sus grandes líneas.

Es curioso ver lo que hace el mar en los puntos que separan un régimen de otro. Nos hemos ocupado de las corrientes violentas del estrecho de Messina y manifestado las causas que las producen. Esta á la vista, por tanto, que en dicho punto, según los resultados de los mareógrafos, en Reggio-Calabria la marea se verifica á las dos horas y 55 minutos, al paso que en las islas Lipari, que sólo distan de este paraje 75 kilómetros, aquélla es á las ocho horas 43 minutos.

El paso entre el régimen de la marea del mar Jónico y la del Adriático es casi insensible, porque además de la poca fuerza de aquélla, sus ocho horas, respecto á la división de las cuencas, son, con corta diferencia, iguales.

M. Grablowitz no se contenta con habernos dado una idea luminosa del fenómeno y de haber disipado los muchos errores que circularon sobre este asunto, sino que agrega un poco de teoría. Según él opina, el movimiento de las aguas en sus cuencas es de carácter oscilatorio. Si esta clase de movimiento de una cuenca es sincrónico del movimiento semidiurno de la atracción lunisolar, las oscilaciones de esta cuenca deben tenerla amplitud máxima. Si el periodo oscilatorio es, al contrario, discrónico del de la atracción lunisolar, la ondulación será la mínima. Este dato pueden explicar las diferencias que se advierten.

M. Grablowitz termina sus investigaciones insertando un estado de sus observaciones, las cuales solo tienen el defecto de no ser más numerosas y de no estar enlazadas entre sí como los eslabones de una cadena.

De todos modos, este distinguido físico habrá construido, autorizado además esta vez por datos experimentales, la carta de las *isorachias* del Mediterráneo, siendo fácil volver á tratar de este bosquejo al confeccionarlo para ser más ameno y más completo.

DR. ALBERTO BATTANDIER.

NUEVO BOTE SALVAVIDAS

Nos referimos al bautizado con el nombre de *Jaime Barbena Palau*, construido en Barcelona en los talleres del reputado maestro de ribera D. Miguel Cardona, y botado al mar hace muy poco tiempo. Está destinado el nuevo salvavidas á la ciudad de Mataró, y es un donativo que hace á su pueblo natal el acaudalado comerciante de Mayagüez D. Jaime Domingo Barbena.

Las dimensiones del barco son:

Eslora entre perpendiculares, 10.50 metros.

Manga, 2.40 id.

Puntal, 1, id. id.

El peso de la embarcación es de dos toneladas.

El casco es de cedro, de doble fondo diagonal, con



una lona impermeable intermedia. Está dividido en ocho compartimientos perfectamente estancos y tiene ocho válvulas automáticas para el achique del agua, que se verifica con mucha rapidez. A popa y proa tiene dos grandes cajas de aire y cuatro debajo de cada bancada lateral. Podrá navegar al remo y á la vela; en el primer caso bogarán doce remos pareles, y en el segundo lleva dos palos con dos velas *al tercio* ó *Cachamarinas*, tal como se representa en la página que acompaña al presente artículo.

En las minuciosas pruebas oficiales verificadas en Barcelona, obtuvo el salvavidas que nos ocupa, un resultado completamente satisfactorio. El Sr. Cardona fué muy felicitado por los miembros de la comisión oficial y por cuantas personas presenciaron el acto.

Puede asegurarse que, al menos en este ramo de la construcción naval podemos dejar de ser tributarios del extranjero, por poca protección que se otorgue á la industria nacional.

EL NUEVO PROYECTO SOBRE LA MARINA MERCANTE EN FRANCIA

El proyecto de ley sobre la Marina mercante que el Gobierno francés va á presentar á la Cámara, mantiene en principio, salvo ligeras modificaciones, las disposiciones de la ley de 1881. Se continuará estimulando la construcción de buques por medio de primas, pero estas primas se aumentarán con arreglo á la elevación que sufren los derechos sobre los materiales de construcción, según la nueva tarifa. De modo que el nuevo régimen aduanero, en Francia, da como primer resultado un aumento de gastos en el presupuesto.

En el nuevo proyecto de ley se conserva la disposición mediante la cual se conceden primas á los buques con arreglo al recorrido. La principal innovación consiste, en lo referente á los derechos de entrada que las Cámaras de Comercio cobran á los buques. Actualmente, estos derechos se perciben según el tonelaje y el producto no puede ser afecto más que á los primeros trabajos de establecimiento en los puertos, mientras que en adelante, las Cámaras tendrán la facultad de calcular los derechos con arreglo á la importancia de la operación comercial que vaya á efectuar el buque, pudiéndose también dedicar el producto de esos derechos, no solamente á los trabajos de primer establecimiento, sino también á otros complementarios.

Este sistema, que es el practicado en Inglaterra, favorece la iniciativa de las Cámaras, sin perjuicio para la navegación, de manera que la reforma no puede ser más conveniente.

SECCIÓN OFICIAL

EL ARANCEL GENERAL DE ADUANAS

Le ha publicado pocos días hace la *Gaceta* y comenzará á regir en 1.º del próximo mes de Febrero.

En la imposibilidad de darle á conocer íntegro, publicamos una lista de los artículos de mayor importación, y su comparación con los fijados en el vigente Arancel.

	Arancel actual.	Nuevo arancel.
Carbón mineral.....	1,25	3,00
Alquitranes.....	0,41	0,90
Petróleos.....	21,00	25,00
Hierro en lingotes.....	2,50	2,40
Id. en tubos.....	4,70	9,60
Id. y acero (carriles).....	8,00	7,20
Hoja de lata.....	20,00	24,00
Aceite de coco y palma.....	1,00	8,60
Los demás vegetales.....	23,00	27,60
Simientes oleaginosas.....	0,20	1,20
Nitrato de sosa.....	0,25	1,20
Almidón.....	10,00	18,00
Féculas industriales.....	1,00	2,40
Algodón en rama.....	1,20	1,50
Tejidos de id. (hasta 25 kilos)...	3,00	4,60
Estampados.....	4,00	7,20
Cáñamo en rama.....	2,00	12,00
Hilaza de éste ó lino.....	2,00	58,50
Tejidos de hilo (de 11 á 24).....	2,50	6,40
Lana sucia.....	12,00	20,00
» lavada.....	24,00	54,00
» cardada.....	33,00	57,60
Tejidos de punto.....	4,00	10,40
Alfombras.....	139,55	210,00
Paños lana pura.....	8,00	12,90
Urdidos de algodón.....	8,00	7,80
Otros tejidos de lana.....	5,00	10,50
Urdidos de algodón.....	5,00	6,45
Seda cruda.....	0,25	0,30
Borra torcida.....	4,50	2,60
Tejidos de seda.....	17,50	30,00
Tules, encajes y puntillas.....	22,50	29,25
Terciopelos y felpas.....	26,25	36,00
Idem con mezcla de algodón.....	12,60	24,00
Papel continuo para imprimir.....	10,50	45,50
Libros é impresos en castellano.....	42,00	79,80
Duelas.....	2,00	15,00
Tablas y tablones.....	2,74	6,00
Madera ordinaria labrada.....	20,00	31,20
Pasta para papel.....	0,25	1,50

	Arancel actual.	Nuevo arancel.
Caballos castrados.....	108,00	Igual.
Los demás.....	135,00	Id.
Mulas.....	80,00	Id.
Asnos.....	12,00	Id.
Vacas.....	40,00	Id.
Ganado de cerda.....	20,00	Id.
Lanar y cabrio.....	2,40	Id.
Cueros y pieles sin curtir.....	6,00	7,20
Grasas animales.....	1,00	1,30
Guanos y otros abonos.....	0,50	Igual.
Máquinas agrícolas.....	1,00	18,29
Id. matrices.....	2,50	21,60
Aves y caza menor.....	0,31	1,00
Carne y manteca de cerdo.....	56,00	Igual.
Manteca de vacas.....	51,00	72,00
Bacalao y pez palo.....	17,00	36,00
Arroz sin cáscara.....	10,60	Igual.
Trigo.....	8,00	Id.
Su harina.....	13,20	Id.
Los demás cereales.....	4,40	Id.
Su harina.....	7,15	Id.
Legumbres secas.....	3,20	5,20
Aguardientes.....	23,75	160,00
Vinos espumosos.....	150,00	195,00
Id. de otras clases.....	50,00	65,00
Queso.....	0,36	0,80
Aderezos y adornos.....	10,00	18,00
Ambar, asta, hueso, etc., en bruto	0,05	0,15
Juegos y juguetes.....	1,50	3,90
Tejidos de goma.....	3,00	3,60

Debe observarse que los artículos tarifados á igual tipo en el nuevo Arancel, conservan, en su mayor parte, el aumento que introdujo el decreto de 24 de Diciembre de 1890.

En algunos artículos se ha alterado la unidad para el adeudo, pero en la tabla precedente van todas unificadas.

Principales declaraciones del preámbulo.

En el del decreto publicado ayer, se consignan las siguientes:

LAS CUOTAS SON ALTERABLES

Aunque deba entenderse que la más baja de las dos tarifas servirá, por regla general, para las relaciones mercantiles de España con aquellos países que en cambio, le concedan las condiciones más favorables de sus respectivos Aranceles, no cree conveniente el Gobierno declarar inalterables las cuotas, porque podrá ser útil en algunas ocasiones modificarlas, á fin de obtener, en cambio de concesiones bien meditadas, ventajas de mayor importancia.

LOS ALCOHOLES Y LICORES

No alcanzarán, sin embargo, en ningún caso, las rebajas que se estipulen en la tarifa segunda, á los aguardientes y licores, porque la permanencia de una protección eficaz en favor de los alcoholes nacionales, para compensar en gran parte los peligros de baja de la exportación de vinos, debe constituir un principio fundamental de nuestra política económica.

NO HABRÁ CLÁUSULA DE NACIÓN MÁS FAVORECIDA

Para apartar del régimen arancelario inconvenientes que resultan de la excesiva uniformidad, se propone el Gobierno no aceptar en los tratados de comercio que hayan de sustituir á los actuales, la cláusula de la nación más favorecida. La sencillez que con ella se obtiene, generaliza demasiado los compromisos, y con frecuencia los

contraídos, en donde ningún interés los había reclamado ni los necesitaba, resultan molestos y difíciles en otras partes.

LA EXPORTACIÓN DE HIERRO Y COBRE.

Había propuesto la comisión de información arancelaria que en el Arancel de exportación se establecieran cuotas de adeudo sobre los minerales de hierro y cobre, principalmente por el interés fiscal. Bien examinado el asunto, ha parecido preferible buscar el aumento de ingresos para el Tesoro en medidas que hagan más eficaces y productivos los dos impuestos establecidos sobre las minas.

EL MATERIAL FERROVIARIO.

Los representantes de la industria siderúrgica han solicitado la supresión de las tarifas especiales que eximen de derechos arancelarios, en todo ó en parte, el material manufacturado de hierro que se importa para los ferro-carriles, los servicios del Estado y las colonias agrícolas.

Es indudable la razón que les asiste, sobre todo por lo relativo á las Compañías de caminos de hierro, contra cuyas franquicias especialmente dirigen sus reclamaciones.

La subvención indirecta, concedida en la forma de exención ó de devolución de los derechos arancelarios correspondientes al material de hierro, hace recaer sobre una sola é inportantísima industria española el sacrificio que toda la nación en general debe hacer para facilitar la construcción de sus obras públicas. Sin perjuicio de que sean respetados los compromisos contraídos en cumplimiento de leyes vigentes, es justo limitar su extensión á lo estrictamente debido, y preparar para lo venidero otros sistemas equivalentes de protección á los ferro-carriles, si todavía fuesen necesarios.

Articulado del decreto.

Artículo 1.º Desde el 1.º de Febrero de 1892 regirá el adjunto Arancel general de aduanas para la Península ó islas Baleares.

Art. 2.º La primera tarifa de este Arancel constituye el régimen aplicable mientras no se hagan convenios especiales. Se aplicará la segunda á los países que concedan á España la suya mínima, si el Gobierno juzga que contiene reciprocidad bastante para esta concesión.

Art. 3.º Los productos no europeos importados de un país de Europa, sufrirán los recargos determinados en la tarifa especial núm. 4.

Art. 4.º Continuarán rigiendo las adjuntas tarifas especiales números 1 y 2 para el adeudo en metálico de los derechos correspondientes al material introducido por las empresas de ferro-carriles acogidas respectivamente al art. 19 de la ley de Presupuestos de 1876 á 77 y al 34 de la de 1877-78.

El gobierno adoptará las disposiciones oportunas para que la liquidación de los derechos adquiridos por dichas Compañías se complete y termine á la mayor brevedad posible, á fin de que las franquicias y ventajas de estas tarifas especiales en ningún caso duren más tiempo ni se extiendan á mayor cantidad de material que los que las leyes han señalado.

Art. 5.º El Gobierno queda autorizado para aplicar recargos ó el régimen de la prohibición á la totalidad ó á parte de las mercancías procedentes de países que apli-

quen recargos ó el régimen de la prohibición á mercancías españolas.

Art. 6.º A los países cuyos tratados de comercio con España terminen en 30 de Junio próximo, se les reservan hasta ese día los derechos que por ellos tienen.

Art. 7.º Quedan derogadas todas las leyes, decretos y demás disposiciones de cualquier clase que no estén conformes con lo dispuesto en este decreto, de que el Gobierno dará cuenta á las Cortes.

Art. 8.º El ministro de Hacienda queda encargado de adoptar todas las medidas convenientes para la ejecución de lo prescrito en los artículos que preceden, en el Arancel general adjunto, en las tarifas especiales y en las disposiciones que van á continuación de él.

La aplicación del nuevo Arancel.

La anunciada Real orden resolviendo las consultas elevadas al ministerio de Hacienda acerca de la aplicación del nuevo Arancel de Aduanas y de los derechos que deben exigirse á las mercancías de las naciones, cuyos tratados con España espiran en 30 de Junio próximo, se ha publicado en la *Gaceta* leda la fecha del 13 del corriente y comprende las siguientes disposiciones:

1.º Que las mercancías que lleguen al recinto de las aduanas de España, tanto por mar como por tierra hasta las doce de la noche del 31 del corriente mes de Enero, disfrutarán de los derechos establecidos en el Arancel hoy vigente, toda vez que el nuevo no empieza á regir hasta el 1.º de Febrero próximo.

2.º Que para los efectos de la anterior disposición estarán abiertas las aduanas hasta la indicada hora de la noche, con el fin de recibir los manifiestos y hojas de ruta, en cuyos documentos se anotará con toda precisión la hora de entrada, justificada siempre por las dependencias de Marina y Sanidad del puerto en las importaciones por mar.

3.º Que á las mercancías producto de Inglaterra ó de los Países Bajos, se continuarán aplicando hasta la fecha de 30 de Junio del presente año los derechos expresados en las tarifas letra B, anejas á los tratados de comercio y navegación entre España y Alemania, de 12 de Julio de 1883, y de Francia de 6 de Febrero de 1882.

4.º Que para que puedan aplicarse los derechos de dichas tarifas, anejas á los tratados para las mercancías á que las mismas tarifas se refieren, es preciso que se presente en las Aduanas un certificado de origen, extendido en la forma que establece la disposición 12 del nuevo Arancel, aprobado por Real decreto de 31 de Diciembre de 1891.

5.º Que á las mercancías de Inglaterra y de los Países Bajos no expresadas en dichas tarifas letra B, anejas á los respectivos tratados con Alemania y Francia, se aplicará hasta 30 de Junio de 1892 la segunda tarifa del nuevo Arancel aprobado por real decreto de 31 de Diciembre de 1891.

6.º Que á los productos de Finlandia, comprendidos en la tarifa letra B, aneja al tratado de comercio y navegación entre España y Rusia de 2 de Julio de 1857, se aplicarán hasta 30 de Junio del corriente año los derechos expresados en dicha tarifa letra B, entendiéndose que para disfrutar de este beneficio los productos finlandeses, deben importarse directamente de Finlandia, sin que se trasborden durante el viaje, no teniendo necesidad de justificar su origen por medio de certificado.

7.º Las prescripciones á que se refiere la disposición 8.ª, tanto del Arancel de 31 de Diciembre último como del que todavía rig, son las consignadas en la ley de relaciones comerciales con las provincias de Ultramar de 30 de Junio de 1852 y en el art. 13 de la ley de presupuestos de 29 de Junio 1887, y no tienen más carácter que el de interinidad hasta que se resuelva definitivamente el trato que ha de tener la

bandera extranjera en el tráfico y navegación entre la Península y las provincias ultramarinas.

Y 8.º Que para el cumplimiento de las anteriores disposiciones relativas á las mercancías de Inglaterra, Países Bajos y Finlandia, las aduanas se atenderán á la edición oficial del Arancel de 31 de Diciembre de 1889, aún hoy vigente, que contiene los respectivos tratados de comercio.

DATOS ESTADÍSTICOS

MARÍTIMOS Y COMERCIALES

EL PUERTO DE SANTANDER.—Su movimiento durante el mes de Diciembre último, estuvo representado por 228 buques entrados y salidos, con 19.534 toneladas importadas y 9.763 exportadas, habiendo percibido la Junta de las obras del puerto 19.471,99 pesetas por razón de los recargos sobre el impuesto de navegación.

EMIGRACIÓN Á LOS ESTADOS UNIDOS.—Según los datos recientemente publicados por el negociado de Estadística del departamento del Tesoro, el total de emigrantes que ha ido á los Estados Unidos durante los once meses que terminaron el 30 de Noviembre del año último, ha sido de 562.073, mientras que en igual periodo del año precedente sólo fué de 468.309, habiendo habido, pues, un aumento de 93.764.

Alemania ha contribuido á esta inmigración con un contingente de 116.929; las islas Británicas, con 116.881; Austria Hungría y Bohemia, con 66.263, é Italia, con 65.561.

En el puerto de Nueva York han desembarcado en el periodo citado 452.268; en Baltimore, 44.927; en Boston y Charleston, 30.206; en Filadelfia, 26.506, y el resto en diversos puertos de la República.

En esta estadística no figuran los emigrantes procedentes de las posesiones inglesas en Norte América ni los de Méjico, por no ser posible obtener datos exactos acerca de ellas.

CONSTRUCCIÓN NAVAL INGLESA EN 1891.—El siguiente estado puede dar á nuestros lectores una idea exacta del número de buques construidos en los arsenales del Reino Unido durante el último año 1891.

ARSENALES	Vapores.	Veleros.	Total.	Toneladas.
Los 45 del Clyde.	218	123	341	825.477
Los del Wear.	67	22	89	192.150
Los del Tyne.	133	1	134	185.283
M.M. Harland & Wolff, de Belfast.	22	10	32	92.428
M.M. W. Gray C.º de West Harttepool.	26		26	59.033
M.M. Russell C.º de Greenok y Port Glasgow. . .	6	28	34	56.667
	472	184	656	911.038
En los arsenales del Estado.			8	68.100
En otros arsenales de menor importancia.			367	314.422
Total general.			1.031	1.293.560

LA MARINA DEL JAPÓN.—Según la lista oficial, la flota de buques que forman la Marina de guerra del Japón, es la siguiente:

NOMBRES	Tonelaje.	Velocidad.
Itsukushima.	18	4.100
Haridate.	18	Id.
Matsushima.	18	Id.
Fou So.	13	3.650
Naniwa.	19	3.700
Takachio.	19	Id.
Riojoh.	9	2.550

NOMBRES	Tonelaje.	Velocidad.
Tiyoda.	19	2.400
Kon-ko.	13	2.250
Hi-Yei.	13	Id.
Tsukuba.	6	1.980
Teu Rio.	12	1.550
Zinges.	14	1.470
Yamata.	13,5	Id.
Katsraki.	Id.	Id.
Mousasi.	Id.	Id.
Nischin.	11	Id.
Takao.	15	Id.
Adsuina.	9	1.400
Yayeyama.	20	Id.
Tsukusi.	17	1.350
Kuruga.	11	1.300
Kaimon.	12	Id.
Amaki.	11	1.000
Seiki.	11	890
Akaki.	15	600
Ywaki.	10	Id.
Maya.	10	Id.
Akago.	10	Id.
Tiokai.	10	Id.
Muchiuno.	10	400
Hos-sio.	10	Id.

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA EN 1891.—Durante el último se han adicionado á la lista oficial de la Marina mercante española 5 buques de la matrícula de Barcelona, 6 de la de Bilbao, 1 de la de Cartagena, 2 de la de Coruña, 1 de la de Santander, 1 de la de Almería, 1 de la de Villagarcía, 2 de la de Mallorca, 1 de la de San Sebastián, 5 de la de Manila y 1 de la de Puerto Rico: total, 28

Durante el mismo periodo de tiempo se han dado de baja 48, á saber: 18 de la matrícula de la Habana, 6 de la de Manila, 1 de la de Barcelona, 3 de la de Sevilla, 2 de la de Cádiz, 1 de la Coruña, 1 de la de Valencia, 1 de la de Huelva, 3 de la de Mallorca, 1 de la de Bilbao, 1 de la de San Sebastián y 1 de la de Ibiza.

EL PUERTO DE GIJÓN EN 1891.—El movimiento de buques entrados y salidos en el puerto de Gijón durante el año 1891, según nuestro apreciable colega *El Musel*, arroja los siguientes:

MESES	Entrados	Despachados.	TOTAL
Enero.	95	107	202
Febrero.	106	110	276
Marzo.	117	161	278
Abril.	160	149	309
Mayo.	156	150	306
Junio.	186	180	366
Julio.	170	180	350
Agosto.	165	167	332
Septiembre.	162	157	319
Octubre.	137	153	290
Noviembre.	118	124	242
Diciembre.	103	108	211
RESUMEN.	1.735	1.746	3.481

NOTICIAS

Comunican de Amberes que el día 8 por la mañana entró en el puerto de Bruselas el vapor «City of London», es decir, la embarcación de mayor porte que ha pasado el canal hasta aquella ciudad, inaugurando el servicio comercial ordinario directo entre Londres y la capital belga.

Dentro de pocos días aparecerá en la *Gaceta* el anuncio de concurso para la construcción de los diques de Cartagena y la Carraca, cuyas principales bases son las siguientes:

Los diques secos de Cartagena y la Carraca tendrán capacidad suficiente para recibir buques de 12 000 toneladas métricas, como mínimo en completo armamento.

Cada dique estará precedido de una esclusa ó antedique que se cerrará con un barcopuerta.

La eslora total en el coronamiento con inclusión del antedique, será de 150 metros para cada uno.

Los revestimientos de cada dique serán de fábrica de sillería.

Los concurrentes al concurso son dueños de adoptar el sistema de construcción que consideren preferible.

A cada proposición unirán un estudio del proyecto de la obra; pudiendo utilizar los estudios geológicos llevados á cabo respecto á Cartagena, por el ingeniero de caminos Excelentísimo Sr. D. José de Valdasano, y en cuanto al de la Carraca, por el ingeniero de la Armada D. Armando Hezode.

El contratista podrá presentar sus proposiciones en la secretaría militar del ministerio de Marina, dentro de los seis meses, contados desde el día en que aparezca este anuncio en la *Gaceta*.

Para tomar parte en el concurso es preciso entregar al mismo tiempo que la proposición un documento que acredite haber depositado en la Caja general de Depósitos 70.000 pesetas por cada proposición.

Podrán tomar parte en el concurso casas extranjeras.

Un corresponsal del *Herald* de Nueva York ha visitado las *Forges et Chantiers de la Méditerranée*, cerca de Tolón, para enterarse del estado de los trabajos del poderoso acorazado *Capitan Pratt*, construido por orden del gobierno de Chile.

Es una formidable máquina de guerra, cuyo costo no bajará de 20 millones de francos. El buque está terminado, así en su casco como en sus máquinas; pero aun no tiene colocada su artillería y sus tubos lanza torpedos excepto uno. Activando los trabajos podría hacerse á la mar con todo su armamento en dos meses, y aún en un mes si llevará sólo su artillería ligera.

Este barco será una poderosa adición á la armada chilena.

La comisión de Huelva que ha venido á Madrid con el propósito de gestionar varios particulares relacionados con el Centenario de Colón, ha conseguido una subvención de quince mil duros para los festejos.

De Francia se han recibido doscientas adhesiones para el Congreso americanista.

Dicha comisión está gestionando los siguientes asuntos.

Que los buques de guerra españoles, á la entrada en los puertos, izen con la bandera nacional el pabellón del virey de las Indias, Cristóbal Colón.

Iguals enseñas deberán lucir en los días oficiales los edificios públicos.

Que los gobiernos europeos y americanos declaren fiesta universal el doce de octubre y que para este día del presente año concurren al puerto de Huelva un buque de cada país.

Suplicar también al gobierno envíe á Huelva el mayor número de tiendas de campaña, los buques de guerra que permitan las atenciones del Estado, la banda de música de uno de los regimientos de infantería de marina y algunas de las del distrito militar, y por último, el establecimiento de baterías para las salvas de honor en la Rábica y Huelva.

LAS CÁMARA DE COMERCIO Y EL NUEVO ARANCEL.—La de Cádiz ha dirigido al señor Presidente del Consejo de Ministros el siguiente telegrama:

Esta Cámara de comercio ha acordado dirigirse á V. E. en súplica de inmediata aclaración Arancel reciente demente

publicado, en la parte que se refiere á relaciones comerciales entre la Península y Colonias, con naves españolas. La ley de relaciones comerciales, las conclusiones de la comisión arancelaria, la protección en que el Arancel se inspira y el sostenimiento de nuestra Marina mercante de altura, abonan la exclusiva que para el cabotaje entre España y sus colonias ejerce la nave nacional, y que el nuevo Arancel parece hacer extensivo á la bandera extranjera con gran perjuicio para la nuestra.—*Fernando de Abarzuza*, presidente.—*José Luis R. Guerra*, secretario.

La misma Cámara se ha dirigido al Ministro de Hacienda en estos términos:

«Excmo. Sr. Ministro de Hacienda: Esta Cámara de comercio acordó exponer á V. E. que la redacción dada al nuevo Arancel, parece declarar libre el tráfico entre la Península y sus colonias para toda bandera.

No habiéndose solicitado por nadie esta medida, siendo contraria á la letra de la ley sobre relaciones comerciales, contraria también al espíritu de las conclusiones presentadas por la comisión arancelaria y llevando consigo la ruina completa de nuestra navegación de altura, hoy solo á las colonias consagrada, rogamos á V. E. se digne disponer sea aclarado este extremo con la posible urgencia, para lo cual confía esta Cámara de comercio en la justificación y elevado criterio del Gobierno de S. M.

—La Cámara de comercio de Barcelona, imitando la conducta de la de Bilbao, ha acordado exponer al Gobierno que por ahora no conviene aumentar los derechos de introducción de los buques construidos en el extranjero, y que lo único que conviene es aumentar las primas á la construcción y á la navegación.

—En una de las últimas sesiones de aquella Cámara, el señor Nicolau hizo constar que con el nuevo Arancel queda desheredada la Marina mercante española, pues vendrá la competencia de la extranjera apoyada eficazmente por sus gobiernos.

Indicó la conveniencia de que se haga saber á la Junta directiva de la Cámara, la decepción experimentada por la sección con tal proyecto.

El Sr. López Vaello hizo uso de la palabra diciendo, entre otras cosas, que el Gobierno pretende consumir la ruina de la Marina mercante. Recomendó la mayor unidad para protestar, ó en su defecto, elevar una queja al Gobierno por su desacertada medida.

A lo anteriormente manifestado se adhiere el Sr. Bosch, quien manifiesta la alarma producida al comercio marítimo con el proyecto de referencia.

El señor presidente hace nuevamente uso de la palabra para extrañarse de lo desatendida que tiene á la Marina el gobierno, cosa que no sucede en nación alguna, por considerarla en todas partes como verdadera institución.

Refiriéndose á frases pronunciadas por el Sr. Bosch, el Sr. Izaguirre dijo que la sección de Navegación debía atenerse solo á censurar al Gobierno por la parte de arancel referente á la navegación marítima, pero no inmiscuirse en lo relativo á la Agricultura ó Industria, de que ya tratarían las secciones respectivas de la Cámara.

Por unanimidad se acordó que pasara dicho asunto á la junta directiva, alabando las ideas proteccionistas del Arancel, pero lamentando y censurando duramente que se hayan igualado las condiciones del comercio marítimo entre la isla de Cuba y la Península, de los buques españoles y extranjeros. Al mismo tiempo se recomendaba á la directiva la conveniencia de dirigir un telegrama en dicho sentido al Gobierno, y exposición justificante de los perjuicios de referencia.

Un corresponsal de Dunkerque cuenta numerosos ejemplos de los buenos efectos producidos por el aceite en las olas durante el tiempo de tempestad. El capitán Woolley, del vapor *Winchester*, que acaba de llegar de Nueva York, partici-

pa también su experiencia sobre el mismo punto. Durante el pasaje a Dunkerque tuvieron un tiempo excepcionalmente tempestuoso, y por dos días el vapor tuvo que correr delante del viento, por ser imposible la maniobra. En todo este tiempo se empleó el aceite con el más maravilloso efecto, el capitán Woolley asegura que la cresta de las olas se quebrantaba de la manera más asombrosa, y que la cantidad de agua comparativamente pequeña que pasaba por encima de las cubiertas, estaba enteramente «muerta» para emplear un término de marinería, y por consiguiente no tenía fuerza para hacer ningún daño. Antes de emplearse el aceite había descargado una ola tremenda en el buque, destrozando los barcos, el puente y la casa de la brújula.

El capitán del *Winchester* hizo el experimento de un aparato nuevo para rociar el aceite, que parece haber tenido un efecto más satisfactorio que los sacos ordinarios, cuyas aberturas se atascan con frecuencia. Este aparato consiste en un cilindro de hierro colado, que pesa unas 40 libras y contiene de dos y medio á tres galones de aceite.

La salida del aceite se regula fácilmente por medio de una llave, á la cual está unido un tubo de goma de una cuarta de pulgada de diámetro y ocho pies de largo. El tubo se pone al costado del buque y se abre el grifo, permitiendo esto que el aceite gotee de una manera seguida y opere rápidamente en las aguas. El *Winchester* tiene dos de estos aparatos que se usaron durante cincuenta horas. El consumo total de aceite fué de 15 galones, ó sean 68 litros. Se debe emplear el aceite animal ó vegetal con preferencia á otros líquidos aceitosos.

En artículo de la *Norddeutschen Allgemeinen Zeitung*, en contramos 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, cuya 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.

Aun para velocidades bastante menores, ofrece el excesivo coste un obstáculo invencible. Fijándose en el buque *City of Paris*, cuyas máquinas, de 20.000 caballos de fuerza, le hacen andar 21 millas, para ponerle a la velocidad 23 $\frac{1}{2}$ millas, dice el referido artículo, se necesitarían 28.000 caballos de vapor; para 25 millas 34.000 caballos. En una palabra, para aumentar aún la velocidad en un 19 por 100, habría que elevar la fuerza en un 70 por 100, con lo cual se llega pronto al límite impuesto por el excesivo gasto de carbón.

Espérase, sin embargo, conseguir pronto que aumenten uniformemente la fuerza de la máquina y la velocidad del buque, cuando se pueda convertir en electricidad toda la fuerza expansiva del vapor. Entonces serán un hecho práctico las velocidades teóricas que ahora se estudian como ideal imposible.

Dice un periódico:

Parece que existe la idea de construir un gran buque de mayores dimensiones que el *Pelayo* y dotado de todos los últimos adelantos. Si el proyecto se formaliza y llega á realizarse, el nuevo buque será de 10.000 á 10.500 toneladas y acorazado con planchas de 30 centímetros de espesor. Las torres barbetas también irán blindadas con planchas de 30 centímetros y sobre ellas se montarán cuatro cañones de 15 centímetros. Además estará compuesta su artillería por 20 cañones de 8 á 11 centímetros y cuatro ametralladoras.

La parte del casco que va sumergida en el agua será fácil que la revistan de dos cubiertas, una de madera y otra de cobre, lo cual ha dado excelentes resultados en el extranjero.

En cuanto sea aprobado el proyecto y se terminen los planos que al efecto han de hacerse, se estudiarán las condiciones económicas para la construcción, y si resultase conveniente es fácil que se haga entre los arsenales del Estado y la industria particular.

Se ha concedido el *Rejium exequatur* á Mr. Eugen Erhardt para que pueda ejercer el cargo de Cónsul de Alemania en Bilbao; á M. Carey (Ed. C.) para el de Cónsul de Bélgica en Alicante; á D. Francisco Vegas, para el de Cónsul del Brasil en Málaga; á D. Próspero C. Lamothe; para el de Cónsul de Costa Rica en Málaga, á M. Thorvald Christensen Cuhneli, para el de Cónsul de Dinamarca en la Habana; á D. Manuel Gomez de Araujo Barras, para el de Cónsul de Portugal en la Habana; á D. Segismundo López Rueda, para el de Cónsul del Uruguay en Sevilla; á D. Modesto Piñeiro, para el de Cónsul del Perú en Santander; á D. Dimas M. Albaileros y Lallana, para el de Vicecónsul de la República Dominicana en San Sebastián y Pasajes, á D. Roberto Schuabel, para el de Vicecónsul de la República Dominicana en Aguadilla; á D. Federico Wsamer, para el de Vicecónsul de Liberia en Barcelona; á D. Fulcran Muns y Moret, para el de Vicecónsul del Uruguay en Mataró; á D. Juan Aboal, para el de Vicecónsul del Uruguay en Vigo; autorizando con igual objeto á D. Antonio Gogorza Suárez para el de Vicecónsul del Brasil en Cartagena; á D. Avelino Fernández Montero, para el de Vicecónsul del Brasil en Ferrol; á D. José Crosa y Costa, para el de Vicecónsul del Brasil en Santa Cruz de Tenerife; á Mr. Raleigh F. Haydon, para el de Vicecónsul de los Estados Unidos en San Juan de Puerto Rico, y á D. Antonio José de los Reyes para el Vicecónsul de Portugal en Puerto de Santa María.

Ha sido botado al agua, en los astilleros de la *Columbia Iron Works*, en Baltimore, el nuevo crucero de acero número 10, que ha sido bautizado con el nombre de *Detroit*, habiendo sido la marina Florense Mobster, niña de cuatro años, hija del presidente de la Compañía.

El *Detroit* es un crucero de 2.000 toneladas; mide 267 pies de estora, 37 de manga y 14 $\frac{1}{2}$ de puntal. Sus máquinas desarrollarán una fuerza hasta de 5.000 caballos, y cargará 300 toneladas de carbón, si bien podrá llevar hasta 435. Su velocidad será de 18 millas por hora, y su aparejo el de una goleta de dos palos.

Hace poco ha fallecido en Barcelona el Sr. D. Emilio Fernández del Castillo, natural de Deusto, uno de los Capitanes más inteligentes de la Marina mercante española, y que en la actualidad desempeñaba el cargo de capitán inspector de la importante línea de vapores de los Sres. J. Roca y Compañía, de Barcelona.

Se han terminado las obras de construcción del nuevo faro del cabo Villano.

En este punto existía ya un faro de cuarto ó quinto orden, pero era insuficiente para las necesidades de la navegación en aquel punto, que se ve concurridísimo de buques de todas clases, los cuales, en sus travesías del Sur al Norte y viceversa, vienen siempre á reconocer dicha altura.

Tal deficiencia, y la triste circunstancia de sucederse los naufragios bajo los abruptos acantilados del Villano, Touriñana y salientes próximos, funesta serie que coronó poco há la horrible catástrofe del *Serpent*, decidieron la construcción de un nuevo faro, que, tras detenidas observaciones y tanteos, se acordó emplazar en el mismo cabo Villano, más cerca del mar que el antiguo, y por de contado de mayor alcance.

El nuevo faro es de primer orden. Elévase en un áspero mogote que constituye el extremo más saliente del promontorio Villano. Su luz estará á unos 100 metros sobre el nivel del mar. La torre, sólida, robusta, de forma octogonal, se

eleva sobre su base 25 metros y tiene una escalera espiral interior de 125 escalones.

En derredor del cono ó mogote de acantilado que sirve como pedestal al torreón háse construido una amplísima plataforma, de fuerte pretil, en la que están emplazados dos vastos edificios: la casa-habitación de los torreros, espaciosa, perfectamente distribuida y tan confortable como puede permitirlo lo desabrigado del lugar, y la casa donde habrán de ser colocados los motores de vapor y dinamos para dotar de luz al faro.

Aquí debemos decir que éste será el «primero de España» alumbrado con luz eléctrica.

La potencia lumínica del faro comprenderá un radio de 26 millas. Aquella costa, tan peligrosa, quedará, por tanto, en adelante, perfectamente alumbrada, porque el aparato de luz que hoy existe en el cabo Villano pasará al cabo Touriñana, que está á unas 12 ó 14 millas al Sur.

El art. 32 del reglamento de la Escuela de Administración Naval, ha sido modificado en la siguiente forma:

«Al alumno que por enfermedad justificada no pueda concurrir con los demás de su clase al examen, se le dará un plazo prudencial para que pueda prestarlo, ocupando el lugar que le corresponda, según el resultado de él, y el que durante el semestre hubiera estado enfermo más de un mes, se le podrá conceder por el Director quince días de licencia para prepararse al examen, caso de solicitarlo; pero de no ser aprobado, si cursara la asignatura por segunda vez, no producirá su baja en la escuela sin instruir antes expediente.»

Ha fallecido recientemente en Bilbao, el Sr. D. Juan Tomas de Ugarte.

Inteligente como marino, á cuya carrera se dedicó desde joven, hizo muchos viajes á América, sirviendo en la Compañía Transatlántica, en la que estuvo últimamente desempeñando cargos de gran confianza, siendo uno de ellos el de inspector de la Compañía, hasta que teniendo que encargarse del cuidado y educación de sus hijos como padre querido y cariñoso, fué á establecerse á Bilbao, formando parte de la respetable casa de los Sres. Bergé y compañía, como uno de sus socios.

Persona inteligente en asuntos navieros por sus muchos años de práctica, apreciado y querido por sus bellas cualidades por cuanto le tratamos, deja, así como en el seno de su familia, un hueco irreparable.»

Dicen de Roma que el ministro de Marina propondrá á la Cámara la construcción de doce acorazados de primera, sesenta cruceros y 150 torpederos, calculando el destino de 1.000.000 de libras anual para la realización del proyecto.

En los astilleros de D. Cándido Arriola, en Ondárroa ha sido construida una goleta, la cual se halla actualmente en el puerto de Deva. Allí se la está poniendo la arboladura y demás aparejos correspondientes por su armador D. Simón Berasaluce.

Las dimensiones de la goleta, que se llama Margarita, son: eslora, 20 metros 60 centímetros; manga, 5,60; puntal, 5,55.

Han sido nombrados cónsules: de Colombia en Bilbao, don Andrés de Isasi y Murguía; de la República dominicana en Valencia y Alicante, respectivamente, D. Honorato Berga y D. Alfredo Javaloy; y vicecónsules de dicha República en Cádiz, Alicante y Valencia, D. José E. García, D. Hermenegildo Giner de los Ríos y D. Aureliano Blasco Grajales, y de Portugal en Málaga, D. Francisco Maldonado Carrión.

Los tratados de comercio de Alemania con Austria, Hungría, Italia y Bélgica, han sido presentados en el Reichstag. Empezarán á regir desde 1.º de Febrero del año próximo, y expirarán el 31 de Diciembre de 1903; sin embargo, los tratados continuarán siendo válidos hasta que una de las potencias contrayentes se va'ga del derecho de denuncia, que hace expirar el tratado á los doce meses.

Todos los tratados insertan la cláusula de la nación más favorecida.

Las concesiones aduaneras más importantes otorgadas por Alemania, á Austria, Hungría é Italia, son las siguientes: «Los derechos que pagaba el trigo candeal y el centeno, que eran de 5 marcos, han bajado á 3,50; el de la avena se ha reducido de 4 marcos á 2,80; la uva fresca de mesa, que hasta ahora pagaba 15 marcos, no pagará más que 4; los paquetes postales que no pesen más que 5 kilogramos en bruto, se verán libres de derechos.

La uva fresca destinada para hacer vino, que pagaba 15 marcos, pagará 4; los derechos sobre el vino y el mosto envasados, se fijan en 20 marcos en vez de 24; se reducen los derechos del vino rojo natural y del mosto de vino rojo destinados para el *coupaje* á 10 marcos, en lugar de 24; las aves muertas de toda clase pagarán 18 marcos menos, es decir, 12; el aceite de oliva en botella ó cántaro, 10 marcos en vez de 20; el aceite de oliva envasado, 3 marcos en lugar de 10. Todos estos derechos, y algunos más que omitimos, por ser menos importantes, quedarán vigentes para el peso de 100 kilogramos.

Los derechos sobre los sombreros de señora, guarnecidos ó no, son casi nulos.

Anúnciase la terminación de un convenio comercial entre Alemania y los Estados Unidos. Los azúcares alemanes no pagarán entrada y Alemania concederá á los Estados Unidos el tratamiento de la nación más favorecida.

Según noticias de *El Comercio* de Gijón, dentro de breve tiempo comenzará á prestar servicio entre aquel puerto y el de Bilbao una nueva flota de vapores de cabotaje dedicados á la exportación de carbones de una importante sociedad minera de Mieres.

El *Board of trade*, de Nueva York, ha resuelto pedir al Congreso que examine rápidamente el proyecto de canal entre Nueva-York y Filadelfia.

El *Times* anuncia que se ha colocado en el astillero de Portsmouth la quilla de un nuevo buque de guerra, el *Fox*. Es una de las veintinueve cañoneras de segunda clase cuya construcción fué votada por la ley de defensa marítima (*Naval Defence Act*) y el último por construir de los ocho de sistema perfeccionado. Pertenecerá á la clase del *Astrea*, desplazará 96 toneladas más que el *Apollo* y estará provista de un armamento formidable de cañones de tiro rápido. La longitud entre perpendiculares será de 320 pies, su mayor anchura de 40 pies 8 pulgadas y su desplazamiento de 4.360 toneladas con un tiro medio de 19 pies.

El casco será todo él de acero con un puente protector de adelante á atrás que cubrirá los almacenes, las municiones, las calderas y las máquinas; los cilindros de estas máquinas estarán además protegidos por una faja acorazada que se elevará á la altura del primer puente. La carena estará doblada de teck y recubierta de placas de cobre para que haga servicio durante más tiempo, sin que tenga necesidad de entrar en dique. El codaste, cuadro del timón y rada en forma de espuela, estarán formados por baldosas de cobre. Tendrán dos cuartos para las máquinas, una á cada lado del eje central y separados por un departamento estanco. Las máquinas serán del tipo de triple expansion y deberán indicar 9.000 y 7.000

caballos de vapor con tiro forzado y normal respectivamente.

El *Fox* podrá almacenar 400 toneladas de carbon y su velocidad máxima será de 19,5 nudos. Su armamento se compondrá exclusivamente de cañones de tiro rápido en la forma siguiente: 2 cañones de 6 pulgadas, 8 de 4; 7, 4 de 6 y uno de 8 colocados en el puente de arriba; 4 cañones de 6 en el primer puente, 4 cañones de 0,45 pulgada Nordenfelt en los puentes abrigo y un cañon de 9. Los torpedos serán del sistema Whitehead de 18 pulgadas y llevará cuatro lanza-torpedos colocados de la manera siguiente: dos á lo ancho en el primer puente, uno adelante á través de la roda y el cuarto á través del codaste. Todo el buque estará iluminado por la electricidad y en el puentecito de delante (del comandante) se colocarán arcos eléctricos para buscar de noche al enemigo. Quedará terminado en el año de 1893-94.

SINIESTROS MARÍTIMOS

—El vapor ruso *Emilia*, que procedía de Cardiff con cargamento de carbón para Constantinopla, ha naufragado frente á las islas Cies.

Los fuertes temporales de estos días causaron en el barco grandes desperfectos, y el sábado se le abrió una vía de agua en la popa, anegándose por completo.

Grandes fueron los trabajos realizados por la tripulación para desalojar el agua con el fin de ganar terreno y arribar á Vigo.

En esta situación han venido luchando por espacio de tres días; pero anteayer, al encontrarse en la referida altura á las doce y media de la tarde, paró la máquina porque el agua había apagado los fuegos.

Entonces los tripulantes perdieron toda esperanza, y viendo el inminente peligro que corrían decidieron abandonar el buque.

Arriaron cinco botes; y en tres de ellos se embarcaron los 33 hombres que formaban la tripulación del *Emilia*, salvando sus ropas y varios efectos del barco.

El Capitán, M. Rostalman, fué el último que abandonó el vapor, llevándose consigo toda la documentación.

El vapor *Olive* fué el que remolcó hasta Vigo los tres botes en que vinieron los naufragos.

El *Emilia* era un buque de 1.691 toneladas, construido el año 1882.

El día del naufragio hacía precisamente diez años que fué botado al agua.

En el Vice-consulado de Rusia en Vigo se han prestado auxilios á toda la tripulación del *Emilia*.

—El vapor mercante inglés *Namchon*, que hacía el servicio de viajeros y mercancías en el Mar de la China, se ha ido á pique cerca de Cupchí, pereciendo 414 personas, incluso toda la tripulación europea.

La mayor parte del pasaje se componía de chinos.

La causa del siniestro fué debida á la ruptura del árbol de la hélice, accidente que produjo una gran vía de agua.

—Telegrafian de Norklold (Virginia) que el capitán Hopkins del vapor inglés *Ocean Queen* ha fondeado en aquel puerto, y anuncia que durante el huracan del 31 de Diciembre pasado vió en medio del Océano un vapor de gran porte que daba señales de estarse perdiendo.

Opina dicho capitán que el buque en cuestion debía ser uno de los grandes paquetes que hacen el tráfico de Liverpool á Nueva York, y que debido á la oscuridad y estado de los elementos, fuéle imposible prestarle socorro.

Al disiparse las tinieblas, el vapor naufrago habia desaparecido de la superficie del mar, pudiéndose recoger mas tarde una brújula embutida en un estuche de corcho, en donde se leen las iniciales *I. P. C.* y la palabra *Inglaterra*, primorosamente grabada en el instrumento.

El capitán Hopkins dice que está seguro de que el expresado vapor se fué á pique.

—En la noche del 5 naufragó frente á Baruggio el vapor «Comte-Valery», que iba de Bastia á Marsella. La tripulación se salvó, pero se ignoraba la suerte de los pasajeros.

—En la costa de Tagana (Canarias) ha naufragado el pailebot *Libertad*, pereciendo tres tripulantes.

—En Barcelona se incendió dias pasados el buque *Benito* de la matrícula de Bilbao.

—Al puerto de Sanlúcar de Barrameda han llegado cuatro tripulantes de la goleta española *Moreno*, los cuales han puesto en conocimiento de la autoridad marítima que en la noche del 16 un fuerte temporal les sorprendió en alta mar.

Luchando cuerpo á cuerpo con las embravecidas olas se sostuvieron algún tiempo, hasta que una, mayor que las demás, sepultó la goleta en el fondo del mar.

El Capitán, un marinero y un mozo perecieron ahogados.

—El Vicecónsul de España en San Antonio de Villarreal (Portugal), en telegrama dirigido al Ministro de Estado, participa haber naufragado en Monte Gordo un buque, al parecer español, pues en uno de los maderos recogidos en la costa se lee: «Puerto de Santa María».

Ha perecido toda la tripulación.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

Hemos recibido el núm. 13 de la revista *Naturaleza, Ciencia é Industria* (Tercera época.—Año XXVIII), cuyo sumario es el siguiente:

Crónica científica, por R. Becerro de Bengoa.—Los motores de corrientes alternas polifásicas y campo rotatorio (ilustrado), por J. Casas Barbosa.—Revelaciones de la escritura (ilustrado), por Segundo Sabio del Valle.—Notas científicas: Electrómetros de bolsillo.—Notas industriales: Un tío vivo eléctrico (ilustrado).—El electrotaquiscopio.—Un ascensor gigantesco en Nueva York (ilustrado).—Bibliografía.—Noticias.—Recreación científica: Torniquete hidráulico construido con una nuez y dos avellanas (ilustrado).—Elementos de electrodinámica, por Francisco de P. Rojas.

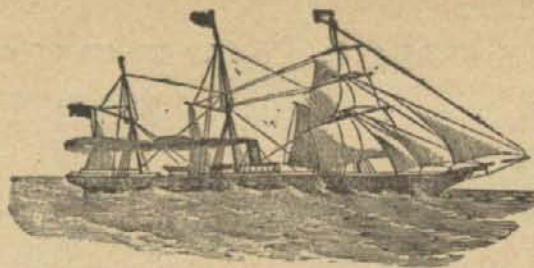
Se suscribe en Madrid, Arco de Santa Marja, 40, principal y en todas las librerías de la Península.

El primer número del tomo XVII de *Industria é Inventiones*, revista semanal ilustrada que ve la luz en Barcelona, publica los siguientes notables artículos:

Falsificación de la harina.—Sobre construcciones de caminos de hierro.—Puentes metálicos portátiles.—Máquinas de vapor de los Sres. Puig y Negre (con grabados).—El mayor volante en los Estados Unidos.—Restauración de tinta borrada.—Sobre el retardo en la recepción de los telegramas.—Revista de la Electricidad: Preliminares.—Progresos de la Telefonía en Berlín.—Baja definitiva.—Descanse en paz.—Alumbrado eléctrico de Roma.—Línea telefónica entre París y Bruselas.—La tela de Penélope.—Exposición de electricidad de San Petersburgo.—Teléfono del ferrocarril de San Feliu de Guixols.—Noticias varias: Explosiones de calderas de vapor.—Premio.—Asociación de Ingenieros industriales.—Concursos.—Ateneo Barcelonés.—Cámara de Comercio.

Asimismo contiene la relación completa de las patentes de invención y marcas de fábrica y de comercio concedidas y denegadas.

Esta revista, cuya suscripción sólo cuesta 10 pesetas el semestre en España y 15 en el extranjero y Ultramar, es indispensable para todos los industriales, y para los que tengan patentes de invención ó desean solicitarlas.



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 COLON.—Combinación para el Pacífico, al N. y S. de Panamá y servicio á 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 á 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 á partir del 10 de Enero de 1890.

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

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

Un viaje cada tres meses, saliendo de Cádiz.

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

SERVICIO DE TÁNGER.—Tres salidas á 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, 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 inasustriales 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. da 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 é 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.

LINEA DE VAPORES SERRA



COMPañÍA DE NAVEGACIÓN "LA FLECHA," SERVICIO SEMANAL DE VAPORES CORREOS ENTRE SANTANDER Y LA ISLA DE CUBA

Alfela.... 1.500 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, Gibarra, Nuevitas y Caibarien. 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, Cárdenas, Sagua la Grande.....	Ernesto...	13 idem.
Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Gracia....	20 idem.
Habana, Matanzas	Enrique ..	27 idem.
Santiago de Cuba y Cienfuegos.....		
Habana, Matanzas, Sagua la Grande.....		

SERVICIO QUINCENAL ENTRE

SANTANDER Y LA ISLA DE PUERTO RICO
POR LOS GRANDES Y MAGNÍFICOS VAPORES NOMBRADOS
Ida, Teresa, Rita, Paulina y María.

El 13 de Enero saldrá el vapor español

MARIA,

Capitán Gamecho, admitiendo carga y pasajeros sin trasbordo para los puertos de **San Juan, Humacao, Arroyo, Ponce, Mayagüez y Arecibo.**

También recibe carga para Santo Domingo.

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 *Noveno 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

Chocolates, Cafés Thés, Sagú, Napolitanas, Bombones, Tapioca, Cacao polvo.
De venta en todas las tiendas de Madrid y provincias.

OFICINAS: Palma, 8.

DEPÓSITO CENTRAL

CALLE DE LA MONTERA, 25, MADRID

SOCIÉDAD DE ALTOS HORNOS

Y FÁBRICAS DE HIERRO Y ACERO

DE BILBAO

FABRICACION DE HIERRO ORDINARIO, HOMOGENEO

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

LA MAQUINARIA INGLESA

Agencia de TANGYES LIMITED Birmingham.

Plaza del Angel, 18, Madrid.

Especialidad en máquinas de vapor.—Aparatos para desagüe de minas y extracción de minerales.—Gruas.—Cabrestantes.—Gatos.—Poleas diferenciales y ordinarias.—Tornos.—Máquinas de taladrar, cepillar, etc.—Bombas centrifugas y de acción directa, á vapor.—Molinos de todas clases.—Mangas, correas, grifos, manómetros, tubos de hierro, etc.

La correspondencia al director, **JAIME BACHE.**