

REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO

1892.



Núm. 83. 46.

20 Marzo 1892,

ANUNCIOS OFICIALES

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 «MEISIE», «CAVITE», «MALABON», «LA RINCESA»

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
à 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
Regalía Antonio López.	50	20	0,40	Clementes.	100	15	0,15
Isabelas.	50	17	0,35	Segundo Habano.	500	60	0,12
Regalía 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 Regalía.	50	12,50	0,25				

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

SUMARIO

Marinos Ilustres D. Juan Joaquín Moreno, Teniente general de la Real armada (con grabado).—Los nuevos aranceles y la construcción naval, por D. José Ricart Giralt.—El vapor *Reina María Cristina*.—Comercio de Angola. S. Thomé y Príncipe, por D. N. de Goyri.—Las luces de situación de los buques, por D. Eugenio Agacino.—Las aspiraciones de los obreros y las pensiones de la Transatlántica, por D. M. C.—**Marina de guerra española**.—El acorazado *Reina Regente* (con grabado).—**Datos estadísticos marítimos y comerciales**. Las construcciones navales en 1891.—**Noticias**.—Siniestros marítimos.—Anuncios.

MARINOS ILUSTRES

II

D. JUAN JOAQUIN MORENO

TENIENTE GENERAL DE LA REAL ARMADA

La época en que se desarrollaron, con gran brillantez, por cierto, los grandes talentos y las especiales condiciones militares del noble y esforzado marino con cuyo respetado nombre encabezamos estas breves notas biográficas, es la misma en que conquistó gloriosa fama el inolvidable Conde del Venadito. Época de constantes conflictos internacionales y de azares sin cuento, que así como arrojaron en grandes peligros a la independencia y a la dignidad de la patria española, pusieron a ruda prueba la hidalguía, el valor y la lealtad de sus nobles hijos.

Difícil, casi imposible, fué para muchos de éstos, sacar sin mancha su reputación, de entre las garras de críticos extranjeros y aun nacionales, inspirados por la pasión política y no poseídos por un recto espíritu de justicia. Tales y tantos eran los enconados juicios que se formaban, con ciega ligereza a raíz de cualquier suceso desgraciado para nuestras armas, que dicho sea de paso, sufrieron no pocos reveses, más que por impericia de los jefes y atraso de los medios de combate, por la ceguera de los gobiernos que en aquellos tiempos de infausta recordación decidían de los destinos de España.

D. Juan Joaquín Moreno no logró tampoco escapar de las persecuciones de la malicia y de la ignorancia; pero la nobleza y el patriotismo en que inspiró todos sus actos, pudieron más al fin que las malas artes de

sus detractores, y la rehabilitación del bravo marino llegó prontamente para disipar las nubes que habían amontonado sobre su cabeza los hipócritas enemigos de la honra nacional.

Y hacemos esta aclaración tan anticipadamente, por si en el curso de este pequeño trabajo y al hacer referencia a determinados sucesos en que estuvo, al parecer, comprometido el buen nombre y la siempre intachable reputación de Moreno, no es posible detenernos en consideraciones acerca de la injusticia irritante con que algunos escritores de allende el Pirineo han tratado al héroe de San Vicente.

D. Juan Joaquín Moreno y d'Flontier, nacido en Ceuta en Septiembre del año 1735, descendía de una linajuda familia española, unida por estrechos vínculos a otra no menos ilustre familia belga.

No bien cumplidos los quince años y después de haber hecho con gran aprovechamiento los estudios preparatorios como guardia marina en el departamento de Cádiz, realizó largas navegaciones por el Mediterráneo el Océano, tomando parte en frecuentes combates con los berberiscos.

En todas estas acciones en las que el pabellón español conquistó repetidos triunfos, demostró el bravo guardia marina un valor rayano en la intrepidez, que en ocasiones expu-

so la vida de aquel ardoroso joven a ciertos y graves peligros.

Si por algo pecó Moreno desde los primeros pasos en su carrera militar, fué por exceso de valor, temerario y perjudicial a las veces. Esta nota de su gran carácter constituye el rasgo más visible y que más exacta idea nos ofrece de todos los servicios, no pocos y no sin gran importancia, prestados por aquél en largos 60 años.

El ya acreditado valor del joven Moreno, le hizo merecedor en 1754 del empleo de alférez de fragata, y sucesivamente en 1757 y en 1760, de los de alférez de navío y teniente de fragata, con el último de los cuales pasó a la Habana en la escuadra que comandaba el



Marqués del Real Transporte, al romperse las hostilidades con el Reino Unido.

Infatigable siempre en el cumplimiento de sus deberes, aceptó en aquella campaña, con verdadero entusiasmo, todas las arriesgadas y difíciles misiones que se le confiaron, desempeñándolas con acierto indudable y con valor probado, siendo herido de mucha gravedad en la cabeza por un casco de bomba, en la empeñada defensa del baluarte *Orejón del mar* que batían casi á tiro de pistola cuatro navios ingleses.

La herida que, como dejamos dicho, era grave, curó, sin embargo, bien pronto; pero quebrantó la enérgica naturaleza de Moreno para el resto de sus días.

No conyaleciente aún quiso volver al servicio, y á pesar de no consentírsele el dictamen de los médicos, logró el intrépido oficial que se le permitiese tomar muy activa parte en nuevos combates navales.

Por entonces fué cuando realizó una de sus mayores hazañas. Destinado al navio *Aquilón* que batía á las fuerzas que atacaban al castillo del Morro, sufrió, consecutivamente, tres incendios del buque, sin dejar la ofensiva ni desatender los necesarios medios para la extinción del voraz elemento, al que consiguió dominar con inauditos esfuerzos.

En 1764 fué nombrado Mayor general de la escuadra mandada por el jefe D. Agustín Idiaguez, al que acompañó en sus viajes á la América Septentrional, y en 1769 verificó la expedición á Luciana mandando la fragata *Jesús Nazareno*, mereciendo por sus notables servicios, en estas navegaciones, el ascenso á capitán de fragata.

En 1776 obtuvo el empleo de capitán de navio, y en tal concepto, y como jefe del célebre *San Julián*, recorrió de nuevo los mares de la América Septentrional, en los que hizo estudios de gran alcance.

Rotas las hostilidades con la Gran Bretaña, fué encargado del mando de una pequeña flota, y después de pasar la boca del Estrecho de Gibraltar en condiciones nada ventajosas, arrastrado por contrarias corrientes y bajo el constante fuego de las baterías de la plaza, sostuvo la acción, durante 4 horas, con tanta bravura como fortuna, sin omitir el menor detalle para librar á sus fuerzas de un descalabro que se creía seguro.

Tan notable hecho de armas fué premiado con el ascenso á brigadier. (*Junio de 1781.*)

Continuó prestando el servicio de vigilancia y defensa en la boca del Estrecho, y apresó varias embarcaciones con municiones de guerra y boca.

Tomó parte en el combate que en 23 de Octubre de 1782 sostuvo la escuadra que mandaba el general Córdoba con la del Almirante Sir Hood, y con ocasión de esta acción tan reñida como gloriosa, dió el brigadier Moreno una hermosa prueba de su gran patriotismo y de la fiera temeridad que ha inmortalizado su nombre.

Un distinguido marino ha hecho especial mención del proceder del bizarro Moreno, con estos ó parecidos términos:

—Después del combate, y por efecto del furioso temporal que se desató, llegó á perder rumbo con su navio el brigadier Moreno. Asaltóle la aflictiva idea de que pudiera su embarcación ser utilizada por los enemigos, y ante el temor de esta vergüenza, imaginó un recurso desesperado digno de los antiguos héroes. Ima-

ginó pegar fuego al barco y así lo hizo, no sin gravísimo riesgo de su vida.

Su conducta fué sometida á un consejo de guerra, en su doble aspecto facultativo y militar, declarándose por los generales consejeros que *se le absolvía no sólo de culpa y pena, sino que también se le recomendaba como buen servidor de S. M., inteligente jefe y pundonoroso y valiente militar.*—

Y tan favorable debió ser la impresión que el acto de Moreno produjo en las regiones oficiales, que al poco tiempo se le nombró Jefe de escuadra. (*14 de Enero de 1783.*)

Esta elevada recompensa destruye con fuerza incontestable los equivocados informes que acerca de la conducta del digno jefe de la Armada, nos han suministrado algunos escritores franceses é ingleses, que ignoraban, sin duda alguna, las verdaderas causas de aquel desesperado comportamiento ó quisieron atenuar el mérito de tan celebrada hazaña.

Distinguióse también el general Moreno en la campaña de evoluciones que se llevó á efecto en 1789 y 1790, y muy particularmente en la guerra con la República francesa á las órdenes de Lángara, del que mereció grandes elogios por la toma de posesión del puerto, arsenal y fortalezas de Tolón y por el transporte de tropas de Génova, en el que probó cumplidamente la bondad de sus sentimientos.

Promovido á teniente general y nombrado segundo jefe de la escuadra del Marqués del Socorro, auxilió á éste de manera notable en accidentados viajes por el Océano. En 1796 pasó al Mediterráneo, y no obstante sentirse debilitado por los efectos de la grave herida que siendo joven recibió en la cabeza, no declinó la responsabilidad de las difíciles comisiones que tuvo que desempeñar.

Y aquí viene por estricto orden de servicios, anotados en su brillante hoja, la que tenemos á la vista para trazar estos apuntes, un suceso que ha sido falseado por los cronistas y en el que jugó papel importantísimo el general Moreno.

Nos referimos al combate de San Vicente, librado en 14 de Febrero de 1797, día memorable para la Marina española, víctima de un accidente desgraciado, y hacemos referencia, particularmente, á un tan difícil como arriesgado movimiento que practicó el general Moreno con el navio *Príncipe de Asturias* que arbolaba sus insignias (las de Almirante de línea).

Obedeciendo señales especiales se distanció bastante del cuerpo fuerte de la escuadra, con objeto sin duda de dar caza; pero con tan mala fortuna, independiente de su voluntad, que al disiparse la bruma que era bastante densa, tuvo el sentimiento de apreciar la distancia que le alejaba de los buques españoles y el desorden con que éstos navegaban, en contraposición con la perfecta regularidad de la marcha de la escuadra inglesa.

Y viéndose cortado con su navio, no pensó ya en otra empresa que en la de unirse á los suyos, y así lo intentó varias veces, hasta que logrando reunir tres navios más, pudo auxiliar con una intrepidez que causó asombro á sus propios enemigos, la retaguardia de la escuadra española que se encontraba en situación muy crítica.

A su oportuna llegada para restablecer la acción, debióse que no fueran mayores los desastres y que los barcos ingleses no explotasen más cruelmente las primeras ventajas que habían alcanzado en aquella encarnizada pelea.

Apreciando así en su verdadero valor el mérito de su comportamiento, declaró absuelto y libre de todo cargo, con todos los pronunciamientos favorables al bizarro almirante, el Consejo formado para ver y fallar la causa instruida con motivo de aquel desgraciado combate.

El heroísmo del general Moreno mereció universales elogios y el mejor testimonio que puede invocarse para juzgar de su bizarría es hacer mención de una expresiva carta del Almirante inglés Sr. Horacio Nelson, en la cual, y refiriéndose á una declaración hecha por el de igual clase Sir Juan Fervio, comandante en jefe de la escuadra de L. M. B., se hace constar «que un navío de tres puentes (1) que arbolaba insignias de almirante de línea, (2) emprendió la *bizarra acción* de atravesar la escuadra inglesa entre el *Victoria* y el *Egmont*.»

Basta esta declaración espontánea de los enemigos para hacer justicia al comportamiento de Moreno en la batalla de San Vicente.

En 1799 fué designado para el mando de la escuadra surta en el Ferrol y en este cargo prestó un señaladísimo servicio á la patria; dirigir la gloriosa defensa de aquel departamento, rechazando victoriosamente á los ingleses.

En 1801 y con ocasión de un gran desastre sufrido por nuestras fuerzas navales, á las que se habían aliado las francesas, fué también víctima el insigne Moreno de los calumniosos juicios de algunos escritores franceses; pero quedó probado hasta la evidencia que el valeroso Marino había cumplido con estricta puntualidad órdenes superiores y no podía por ningún concepto ser responsable de una desgracia, consecuencia de la fatalidad, y en la que al decir de un verídico é imparcial cronista, nada influyeron ni el proceder de los excelentes capitanes de los navíos, ni las disposiciones del *acreditado general Moreno*.

En 1802 se le nombró para desempeñar interinamente el mando del departamento de Cádiz, y ejerciendo este elevado cargo tuvo lugar el célebre combate de Trafalgar, terminado el cual procedió Moreno á la salvación y auxilio de los náufragos, así como á reparar prontamente los restos de la Armada.

En 1808 y en el mismo elevado puesto se adhirió con gran entusiasmo al alzamiento nacional contra los franceses, auxiliando poderosamente al célebre Apodaca en su lucha con el Almirante Rosilly.

En el mismo año fué nombrado Ministro del Supremo Consejo de Guerra y Marina, concediéndosele además la distinción de Capitán General honorario de departamento; pero acrecentadas sus dolencias físicas y gastada ya aquella útil y gloriosa existencia por los penosos y constantes azares de cien combates é innumerables viajes, se vió en la necesidad de abandonar toda clase de negocios y servicios y esperar con resignación cristiana á que Dios pusiera término á sus grandes padecimientos.

Falleció en Cádiz en Septiembre de 1812, colmado de honores y bendiciones.

El Teniente General Moreno estaba en posesión de la Gran Cruz de Carlos III, distinción que por entonces se otorgaba en muy contados casos, y de la Banda Roja.

Era extremadamente recto, sin ser excesivamente severo y llevaba su bondad al último límite sin traspasar los de una débil complacencia.

Sus largos y gloriosos servicios y la dulzura de su trato le habían conquistado el respeto y el cariño de todos.

LOS NUEVOS ARANCELES

Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

El año de gracia de 1892 lleva trazas de dejar un nombre memorable en la historia económica de los tiempos. Con la denuncia de los tratados de comercio, con el pavoroso problema social, tan amenazador como difícil de resolver, y la desconfianza que domina en el mundo financiero; resulta que las naciones están en guardia para asegurar su situación económica por medio de nuevos tratados, para cuya concesión se jugará la astucia oculta, ó la descubierta amenaza, á fin de sacar el mejor provecho posible á costa de los débiles, que siempre en los grandes conflictos y revoluciones de la humanidad, la historia nos enseña que el derecho de la fuerza se ha impuesto con escarnio y menoscabo de las leyes de la moralidad.

El *Arancel general y tarifas especiales* impuesto á España por Real decreto de 31 de Diciembre de 1891, á nuestro entender, tiene quizá más de político que de económico; entendemos que se ha elaborado bajo el criterio de colocar á nuestra pobre patria en situación de poderse defender de la mejor manera posible, ante las muchas y ruinosas exigencias que nos han de caer, como nuevas plagas de Egipto, de las naciones más fuertes y ricas, como son los Estados Unidos, Francia, Inglaterra y Alemania, y de las cuales necesitamos por ser consumidoras de nuestros productos antillanos y peninsulares.

La nota dominante de los nuevos aranceles es la protección, exajerada en algunos extremos y descuidada en otros, lo que descubre una redacción muy precipitada ó falta de inteligencia en algunos ramos.

Aunque sea una digresión del objeto que nos proponemos, vamos á dar un ejemplo: La casa Arnaud, de París-Lión, por medio de un procedimiento de su invención hace los trabajos litográficos con una baratura tal, que ha muerto completamente el arte del litógrafo en España, y según datos que nos hemos proporcionado, la citada casa francesa se llevó de Barcelona en 1890, trabajo por valor de más de treinta mil duros, lo que no nos extraña, pues, con gran pesar, vemos en el papel timbrado de nuestras grandes casas de comercio y facturas de los fabricantes, de estos fabricantes que tanto claman protección, la firma de *Arnaud París*. Pues bien, el nuevo Arancel, señala para el papel timbrado, facturas en blanco, etiquetas, tarjetas y objetos análogos, 78 y 60 pesetas los 100 kilos, que es lo mismo que dar la libre entrada.

El ilustrado Teniente de navío D. Eugenio Agacino, en el número de esta Revista correspondiente al 20

(1) *El Príncipe de Asturias*.

(2) El Almirante Moreno.

de Febrero último, publicó un interesante artículo, sobre la Interpretación de las primas á la construcción, que señala el nuevo Arancel, artículo que ha motivado tomáramos la pluma para apuntar algunas observaciones que nos sugiere su lectura.

El Sr. Agacino discute los aranceles antiguos y los modernos en la parte que se refiere á la prima á la construcción nacional y derechos de entrada que pagan los buques construidos en el extranjero; y si no entendemos mal, aprueba el nuevo Arancel, porque favorece al casco y al motor; el primero cobra 75 pesetas por tonelada Moorson, más la defensa que le da las 30 pesetas por igual unidad de medida que paga al introducirse del extranjero; por consiguiente, podemos considerar á la tonelada española de buque de vapor protegida directa é indirectamente con 105 pesetas. Las máquinas sueltas destinadas á la Marina, no reciben prima de construcción, pero si son extranjeras, pagan un derecho de entrada de 33'60 pesetas los 100 kilos. No sabemos nosotros que se dé el caso supuesto por el Sr. Agacino, de que una casa constructora de máquinas exija al constructor del casco una parte de la prima señalada á éste, pues el que necesita de una máquina la contrata allí donde más le acomoda por un precio convenido sin que el primero tenga que ver nada con la prima que recibe el segundo por construir el barco en el país. Pero si, resulta, que el constructor de la máquina exige un precio enormemente más caro que en las factorías inglesas, y el constructor del casco hace un mal negocio, pues el beneficio que creía hacer con la bonificación de la prima, se lo come la factoría de máquinas. Y cuidado que lo que decimos está pasando en estos momentos, en nuestra patria como es de suponer.

Abundamos en la misma aspiración del Sr. Agacino de que se conceda prima de construcción á las máquinas y calderas, por analogía de lo que se hace con los cascos, y como justa compensación á las primas que por igual concepto conceden otras naciones.

Pero convenido esto, vamos á otro análisis, y es, discutir si estas primas y estos derechos de entrada están plenamente justificados.

La riqueza de toda nación está en su comercio, procurando que el valor de la extracción sea mayor que el de la introducción, ó por lo menos, que se igualen al crecer progresivamente ambas partidas.

En una nación casi simular, con ricas colonias y necesidad de introducción de productos lejanos, la Marina es un factor principal para el desarrollo del comercio, y consideraciones de la más alta importancia y que están al alcance del más miope, exigen que esta Marina sea nacional y el comercio con las colonias se haga bajo el pabellón propio.

El movimiento comercial marítimo de España en los 30 años últimos ha aumentado en una proporción muchísimo mayor que el aumento que ha tenido su Marina, y de esta diferencia ha resultado que el pabellón extranjero ha suplido el déficit de tonelaje nacional, dominando en nuestros puertos el carbonero inglés; y el sueco, ruso y noruego con madera y bacalao.

La industria de la construcción naval es una gran fuente de riqueza para el país, y nadie negará que el Estado debe protegerla con todos los medios posibles, pero estamos seguros que tampoco negará nadie, que

por proteger á esta industria no debe perjudicarse la Marina nacional en favor del pabellón extranjero.

En pocos años *han nacido* en nuestra patria no sé cuantos arsenales civiles con más bombo y campanillas que los del Clyde, Stettin y La Cietát, y á pesar de tanto ruido dado por la prensa, el que quería, sabía muy bien que en el fondo de todo había y hay... casi nada. Tantos grandiosos talleres, astilleros para cascos de diez mil toneladas, fundiciones de cañones, polígonos para la artillería, diques, factorías mecánicas y no sé cuantas cosas más; y todavía no hemos visto ningún anuncio ofreciéndose al comercio para construir buques mercantes con iguales condiciones que en el extranjero, lo que nos parece no sería cosa del otro jueves, con una prima de 75 pesetas por tonelada, pues el exigir más, valdría tanto como que el Estado pagara el buque.

El Gobierno favorece la construcción naval más que ninguna otra nación. Francia é Italia sólo conceden 60 pesetas por tonelada de construcción nacional, pero pagando tan buena prima á los constructores ha dejado el problema de la protección á la Marina, sin resolver.

En efecto: nuestras factorías mecánicas de Portilla, Maquinista Terrestre y Marítima y Navegación é Industria, cuentan ya bastantes años de existencia y han adquirido en ellos un crédito que demuestra las muchas máquinas que han entregado tanto á la Marina mercante como á la militar, habiendo dado resultados, por lo menos, tan buenos como las máquinas construidas en el extranjero. Habiendo concedido prima tan crecida á los cascos, parece lógico la concediera también á las máquinas y calderas que son hoy elemento tan principal en la navegación.

El naviero que quiera hoy comprar un buque se encuentra en el duro caso de tener que pagarlo muy caro. En el país bien podemos asegurar que no hay quien lo construya con iguales condiciones económicas que en el extranjero, y si lo importa de fuera tiene que pagar un derecho de abanderamiento que aumenta el capital empleado en cantidad que le inhabilita para luchar con el pabellón extranjero con los fletes que rigen.

Si la idea del legislador al confeccionar los nuevos Aranceles era proteger á la Marina mercante para que pueda luchar con el pabellón extranjero, no basta que subvencionara solo un ramo del árbol, precisa que subvencione, en segundo lugar, á las máquinas con sus generadores, y, en tercer lugar, á los navieros para que puedan pagar el exceso de precio que piden nuestros constructores, consiguiéndose esto último con las primas á la navegación. De lo contrario, disminuirá nuestro material flotante, pues los navieros no podrán competir con la Marina extranjera estando sus buques recargados con 30 pesetas por tonelada; y entonces si que el Gobierno se verá obligado á conceder el cabotaje con nuestras Antillas al pabellón extranjero como pide en un documento la *clase de comerciantes importadores de artículos coloniales de nuestras Antillas á España y exportadores de géneros españoles á las Antillas*, según leímos en el *Diario del Comercio* de esta capital correspondiente al día 19 de Enero último. Pero según se murmura por la vecindad, la *clase de comerciantes* del documento que hace tan *patristica* petición, es un conocido exportador de vinos, á cuyo servicio, cosa in-

creíble, se ha puesto la pluma de un no menos conocido jefe de la Armada. ¡Cuánta verdad es que vemos cosas que *farán hablar* las piedras!

Resumiendo: es nuestra humilde opinión que los Aranceles vigentes van á causar gran perturbación en el comercio marítimo; pues en España no existen actualmente factorías dispuestas á construir buques de hierro ó acero de más de 2 000 toneladas con iguales condiciones económicas que en el extranjero. 2.º El comercio marítimo necesita los instrumentos de transporte al mismo precio que los tienen las Marinas extranjeras para poder competir con ellas y defenderse de *patriotas* que piden el pabellón extranjero para el cabotaje con las Antillas. 3.º Si el ánimo del Gobierno es proteger la construcción nacional, lo que aplaudimos, debe poner en condiciones al naviero para que compre los buques sin recargo alguno sobre los precios que rigen en los arsenales extranjeros; condición que puede llenarse con primas á las máquinas y generadores y á la navegación, ó también pagando el Gobierno como prima de construcción la diferencia que resulte entre el valor del buque contruido en el país y lo que hubiera costado en Inglaterra; prima que podría disminuirse luego gradualmente por años, hasta que las factorías de construcción de cascos y máquinas tuvieran vida propia.

Pero mientras no existan en España arsenales que ofrezcan al comercio buques completamente listos en iguales condiciones de economía y buena construcción, como resultan comprobados 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.

JOSÉ RICART GIRALT

Barcelona-7-III-22.

EL VAPOR "REINA MARIA CRISTINA"

El retraso sufrido en su último viaje de las Antillas, por este magnífico trasatlántico, motivado por un continuado y fuerte temporal de proa, ha dado margen á una sentida y unánime manifestación de simpatía hacia el Capitán y tripulantes del *Reina Maria Cristina* y la Empresa armadora del citado vapor.

No es ocasión, después de los días transcurridos y de las detenidas relaciones que del suceso nos ha facilitado la prensa de toda España, de detenernos nosotros en hacer un minucioso examen de lo ocurrido; pero sí queremos hacer llegar á nuestros lectores, por la importancia que reviste, el discurso pronunciado en el Congreso por el Sr. Lastres, pidiendo recompensas para la valiente tripulación del *Reina Maria Cristina*, discurso al que dió contestación cumplida el Sr. Ministro de Ultramar.

Dijo el diputado Sr. Lastres:

«He pedido la palabra para dirigir al Gobierno de S. M. y especialmente al Sr. Ministro de Ultramar, un ruego relacionado con un asunto, ajeno por completo á la política; pero que preocupa la atención pública en estos días.

Las personas, las cartas y los telegramas llegados hoy á Madrid, confirman por completo y aun amplían, las noticias que publicó la prensa, á propósito del accidentado viaje del vapor *Reina Maria Cristina* desde la Habana á la Coruña. Todo el mundo está conforme en

que ese magnífico vapor de la Compañía trasatlántica española, que salió de la capital de la Grande Antilla con 300 pasajeros y 150 tripulantes, atestadas sus bodegas de mercancías y de correspondencia, fué á poco de salir de la Habana, acometido por una tormenta de que hay raros ejemplos, no solo por su intensidad, sino por su duración de quince días, siendo tan dura la mar y tan fuerte el viento, que se reconoce como uno de los episodios más notables, haber librado la nave de tan horrorosa tempestad.

El Capitán del vapor ha dado durante el peligro reiteradas pruebas de una pericia envidiable y hasta el hecho mismo de haber lanzado al Océano, y en medio de la tormenta, los botes, deteniendo la marcha del vapor para recoger al infeliz Clemente González, mártir de su deber, única víctima que ha producido esa lucha con los elementos durante quince días, acredita un valor á toda prueba en el jefe, una disciplina en la tripulación y un amor al deber, que han admirado á propios y extraños. Las gentes que de cosas de mar entienden, no dudan de calificar esos hechos de verdaderamente heroicos y esta mañana me aseguraba persona práctica en el asunto, que si el vapor *Reina Maria Cristina* hubiera llevado el pabellón británico, el hecho realizado por el Capitán Gorordo se hubiera circulado por el Almirantazgo como ejemplo y estímulo para todos, porque su conducta ha sido realmente excepcional. El buque ha llegado felizmente á la Coruña, después de haberse creído muchas veces, no solo en tierra, sino á bordo mismo, que perecían los 450 hombres que llevaba. Tal y tan grande ha sido la fortuna del Capitán Gorordo, que lo estimo merecedor de la mención que le hago, modestísima por ser yo quien la formulo en el seno de la Representación Nacional, como es también merecedor de recordarlo el modesto marinero Clemente González, y ojalá que las palabras que yo pronuncio y las más importantes que ha de pronunciar el Sr. Ministro de Ultramar, sirvan de lenitivo al dolor de la infortunada viuda de ese mártir del deber.

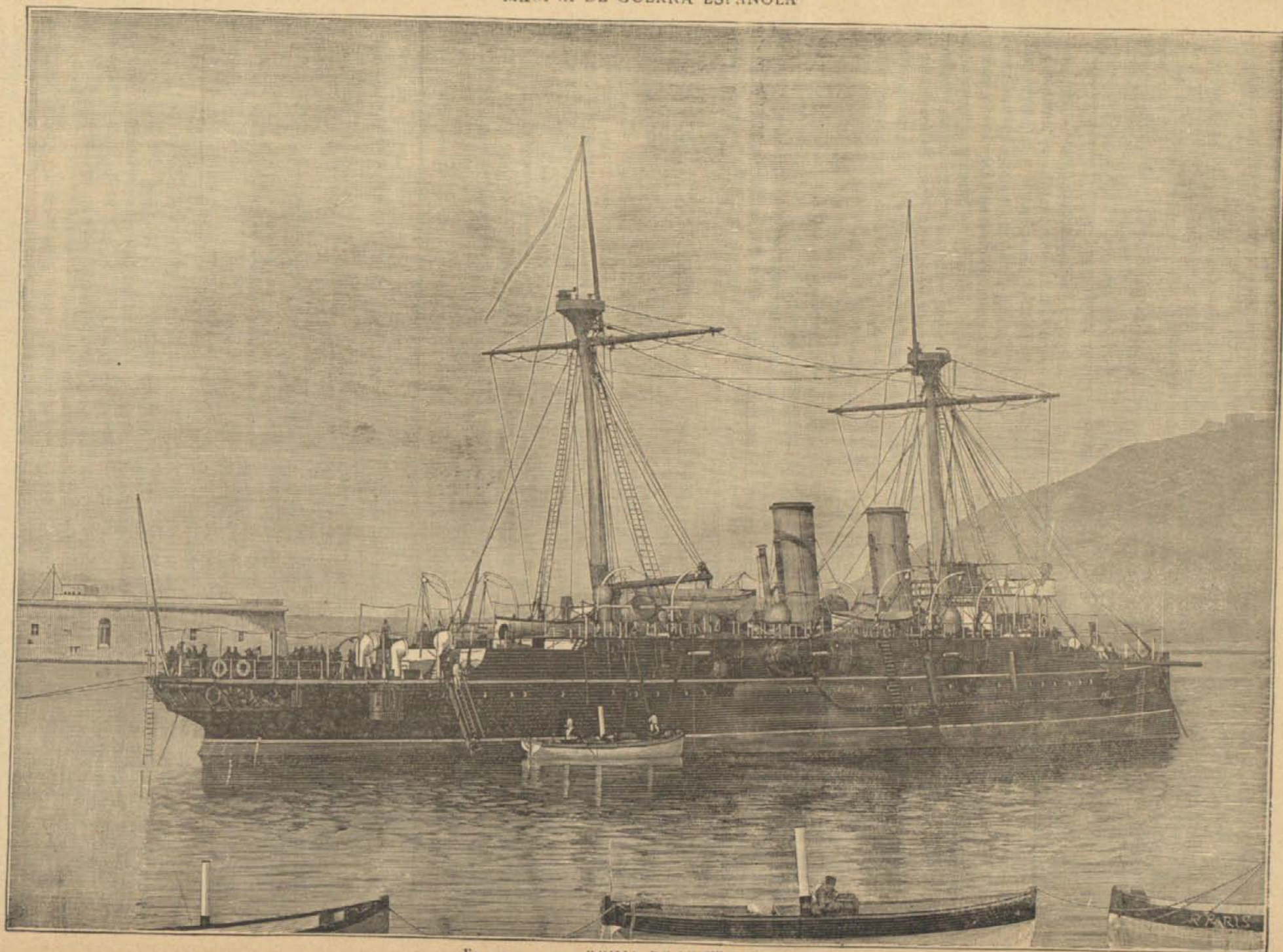
Dirijo estas palabras al señor Ministro de Ultramar y le ruego que por los medios y por los procedimientos que estime más oportunos, se concedan las recompensas que el Capitán Gorordo y la valiente tripulación del *Reina Maria Cristina* merecen por el acto heroico que han realizado. Creo que al formular esta pretensión me hago intérprete del sentimiento de todos los que al comprobar las noticias recibidas, han experimentado una verdadera satisfacción; satisfacción inmensa para todos los españoles que en presencia de acontecimientos como el que ha sido objeto de mi ruego, ven que aun no se ha extinguido la raza de aquellos bravos marinos del Cantábrico, que con sus épicas hazañas llenaban el mundo con su nombre y prodigaban días de gloria para la patria.

COMERCIO DE ANGOLA, SAN THOMÉ Y PRÍNCIPE

Acaba de publicarse en Portugal la Estadística general de Aduanas que comprende el año 1890 y como tanto se viene debatiendo acerca de la situación comercial del vecino reino, cuyo extenso dominio colonial ha ocupado preferentemente la atención pública, creemos oportuno dar á conocer á nuestros lectores el desarrollo que en poco tiempo ha adquirido el comercio de las provincias ultramarinas de Angola y de San Thomé y Príncipe.

No vamos á probar que el tráfico comercial de las colonias portuguesas haya adquirido ya el grado de desarrollo que las inglesas, francesas, holandesas ó españolas, pero dejaremos demostrado que lejos de hallarse en las precarias condiciones en que muchos las suponen, se encuentran en un estado de relativa prosperidad, á la cual han de contribuir nuevos y poderosos auxiliares.

Los datos comparativos que tenemos á la vista se



EL ACORAZADO «REINA REGENTE»

refieren á los años de 1886 á 1890, y según ellos, el movimiento general de la importación ultramarina y de la exportación extranjera, nacional y nacionalizada—representado en pesetas—fué el siguiente:

	1886 Pesetas.	1890 Pesetas.	Diferencias á más. Pesetas.
Angola.....	14.324.622	31.436.366	17.111.744
S. Thomé y Príncipe.....	5.139.927	9.751.144	4.611.217
á más en junto.....			21.722.961

de lo cual resulta que el tráfico comercial de la provincia de Angola aumentó cerca de un 120 por 100 y el de la de San Thomé y Príncipe cerca de un 90 por 100.

Veamos ahora, según la nomenclatura del Arancel portugués, en qué clases de mercancías se encuentran las mayores diferencias á más, comparando los valores de 1887 y 1890, toda vez que no poseemos datos para hacerlo respecto á 1886.

Estos aumentos en 1890 consistieron, principalmente, en el comercio practicado con el extranjero; esto es, la explotación, el trasbordo y el tránsito por Lisboa, según puede observarse en el siguiente estado:

	IMPORTACIÓN para consumo en Portugal — Pesetas.	EXPORTACIÓN nacional para las colonias — Pesetas.	REEXPORTACIÓN, TRASBORDO Y TRÁNSITO	
			De las colonias para el extranjero. — Pesetas.	Del extranjero para las colonias. — Pesetas.
Angola.....	273.911	1.662.766	8.894.494	6.472.394
San Thomé y Príncipe.....	424.933	316.555	3.449.114	502.605
A más en 1890.....	424.933	1.979.321	12.343.608	6.974.999

	REEXPORTACIÓN PARA EL EXTRANJERO				REEXPORTACIÓN PARA LAS COLONIAS			
	DE ANGOLA		DE S. THOMÉ Y PRÍNCIPE		DE ANGOLA		DE S. THOMÉ Y PRÍNCIPE	
	1887 Pesetas.	1890 Pesetas.	1887 Pesetas.	1890 Pesetas.	1887 Pesetas.	1890 Pesetas.	1887 Pesetas.	1890 Pesetas.
Tejidos.....	—	—	—	—	4.109.183	5.564.222	—	—
Sustancias minerales.....	—	—	—	—	338.427	665.255	—	—
Sustancias alimenticias.....	3.254.533	7.032.511	2.658.005	5.179.583	372.138	1.087.811	164.111	279.105
Instrumentos, máquinas, etcétera.....	—	—	—	—	377.516	979.222	—	—
Diversas sustancias.....	5.474.633	8.636.144	—	—	—	—	—	—

Las sustancias alimenticias procedentes de Angola y de las islas de Santo Thomé y Príncipe y reexporta-

das en 1890 por el puerto de Lisboa han sido en cantidades y valores (pesetas) que á continuación se expresan:

	CAFÉ		CACAO	
	Kilogramos.	Valores.	Kilogramos.	Valores.
Procedentes de Angola.....	5.073.895	7.019.250	6.125	11.166
Procedentes de S. Thomé y Príncipe.....	1.075.487	1.714.100	3.040.643	3.464.927

Las diversas sustancias reexportadas para el extranjero fueron en su mayor parte simientes oleaginosas y para destilación.

Los tejidos reexportados para Angola, que son en su mayoría de algodón, proceden de Inglaterra.

Las sustancias alimenticias reexportadas para aque-
las provincias de Africa, son muy diversas, y los mayores valores los representan la harina de trigo, el azúcar, el arroz y las bebidas.

Sin temor de equivocarse mucho, puede apreciarse el tonelaje de la importación y exportación durante el año 1890 por el siguiente cuadro:

	ANGOLA — Kilogramos.	S. Thomé y Príncipe.
Importación directa para consumo en Portugal.....	1.376.742	2.370.143
Reexportación para el extranjero.....	7.552.637	4.192.301
Trasbordo y tránsito para el extranjero.....	1.958.420	79.831
Exportación portuguesa ó nacionalizada para las Colonias.....	3.645.604	1.860.199
Reexportación para las Colonias.....	6.181.806	1.109.490
Trasbordo y tránsito para las Colonias.....	283.488	60.531
Kilogramos.....	20.998.697	9.672.495

Conviene tener presente que en las Colonias portuguesas de la parte occidental del Africa, subsiste el derecho diferencial de bandera, y por tanto las mercancías allí importadas en buques nacionales gozan de beneficios en los derechos de Aduana así como las exportadas que para consumo ó reexportación van al puerto de Lisboa, cabeza de línea de las dos empresas de vapores que actualmente practican la navegación de que nos ocupamos.

N. DE GOYRI.

LAS LUCES DE SITUACION EN LOS BUQUES

La importancia del asunto que como tema hemos elegido, es bien notoria para cuantas personas conocen los particulares que con la navegación se relacionan.

Que el sistema actual de alumbrado exterior, sobre ser pobre por lo que á la intensidad luminosa se refiere, es deficiente por lo que á su funcionamiento atañe, verdad es esta reconocida por todos los profesionales, y á cuyo remedio hánse dedicado con mayor ó menor éxito en el orden teórico, distinguidos jefes de las marinas de todos los países.

Tan laudables propósitos, no han obtenido en el día una fórmula que satisfaga á todas las naciones y sea con beneplácito aceptada.

Mucho se ha hablado, y más se ha escrito: pero los antiguos faroles de situación con sus deficiencias y pobreza y su colocación por tantos discutida, resisten los análisis, salen triunfantes de las Conferencias internacionales y parecen adquirir prestigiosa bondad, al ver lo difícil que su sustitución ó reemplazo se hace.

Y no puede negarse, que las actuales luces de situación son extremadamente malas.

Para que su alcance sea el de *dos millas* que como reglamentario está asignado para los faroles de los costados, se necesita además de la bondad, de todos los elementos que en su manufactura entran, que en su entretenimiento se llenen las condiciones siguientes:

- 1.ª Que el aceite sea de la mejor calidad.
- 2.ª Que no se aguarde para arreglarlo de nuevo, á que el aceite se haya extinguido.
- 3.ª Que la torcida ó mecha, ni sea vieja ni nueva. Aquella porque deja de poseer el poder de absorción que es tan necesario; ésta porque lo dificulta.
- 4.ª Que como el aire le es necesario para su alimento, el viento intenso, la lluvia copiosa y los golpes de mar frecuentes, son otros tantos enemigos de su buen funcionamiento.

5.ª Que relacionándose la intensidad de luz que produce, con la mayor ó menor cantidad de aceite que el depósito encierra, deja de existir la normalidad necesaria en un foco que debe ser en todos casos del mismo alcance.

6.ª Que el cuidado y la vigilancia de un hombre les son precisos en todos momentos, y más especialmente en aquellos de fuertes chubascos, grandes lluvias y malos tiempos, en los cuales precisamente la asidua y celosa vigilancia más se dificulta.

Podíamos todavía enumerar mayores inconvenientes; de solución posible algunos, materialmente insolubles otros, y todos ellos como defectos inherentes al actual sistema. Pero dos palabras nada más, sinteti-

zarán el mal que nos ocupa, en la parte que nosotros creemos pudiera en muchos barcos ser corregida.

Los buques se iluminan exteriormente con *faroles de aceite situados al aire libre*.

Basta imaginarse una ciudad por este sistema alumbrada, con cristales de colores los faroles, con una intensidad de viento que como mínimum es la velocidad del buque, y con las divergencias y ocultaciones que los lentes y balances ocasionan, para formarse cabal idea del escaso valor que una iluminación de este género puede merecer, en foco con débil intensidad.

Natural parece, despues de lo expuesto, y dejando á un lado disquisiciones acerca de aumentar en el número y más acertada colocación, que si la aplicación de la electricidad á los vapores para su alumbrado interior es un hecho consumado, de este beneficioso progreso no se excluya o anatematice el alumbrado exterior.

¿Es por ventura menos necesaria la perfección en el uno que en el otro? La constancia en la intensidad lumínica, ¿no es más aprovechable en aquél que en este? Si el alumbrado por la electricidad ha hecho sumamente fácil el entretenimiento de las luces, cuya vida únicamente depende del manantial que lo genera, sin que la lámpara necesite quien la arregle, la encienda y la limpie, ¿porqué no utilizan todas estas ventajas en las luces de situación tan necesitadas hoy de estos cuidados?

No bajan de 50 el número de vapores mercantes españoles alumbrados interiormente por la electricidad. Sin embargo de esta crecida cifra, solo tenemos noticia de que el vapor «Ciudad de Cádiz» de la Compañía Trasatlántica esté efectuando la aplicación de este progreso á las luces de situación, quizás con el propósito de generalizar esta medida para todos los buques de la Empresa.

Y no se diga como explicación de la resistencia pasiva que para aclimatar esta reforma se observa en toda la marina mercante que la producción de la electricidad ofrece todavía en el terreno de la práctica interrupciones frecuentes, de cuyo inconveniente se haría partícipe al alumbrado exterior. Sobre no existir entorpecimientos que á admitir tal conclusión nos conduzcan, conviene no poner en olvido que el alumbrado por aceite en los faroles de que nos ocupamos, tiene reglamentariamente las interrupciones siguientes:

1.ª Una á las doce de la noche generalmente, para el nuevo arreglo que exigen.

2.ª Muchas, si se navega en latitudes altas en invierno, como consecuencia de que las bajas temperaturas enfriando notablemente el líquido, amortiguan la luz y hasta llegan á apagarla.

Fórmese estadística sobre las interrupciones que en una navegación cualquiera se presentan en el alumbrado interior del buque, y se verá que aún en el caso más desfavorable de estar los dinamos manejados por personas inexpertas, no se llega ni con mucho á la cifra que resulta como necesaria para las luces exteriores, empleando el aceite.

Decírsenos puede, que los paréntesis de iluminación á que obliga, bien el relevo de los faroles ó ya el retirarlos para arreglarlos si no hay doble juego cuando del aceite se trata, nunca llegan por su duración á los que alcanzar suelen con la electricidad.

A esto objetaremos, sin perjuicio de dar más adelante explicaciones más completas, el que en nada se opone el alumbrado eléctrico, á que los faroles lleven interiormente la caudileja lista para funcionar en el caso improbable de que la electricidad faltara.

Precisamente esta duplicidad de usos perfectamente compatible, motivo debiera ser en apoyo de la adopción de la electricidad, por cuanto garantiza para todos los casos el funcionamiento del farol, que es el fin que perseguirse debe.

Haremos objeto de un segundo artículo, la exposición de los diferentes tipos de faroles eléctricos que han adoptado otras marinas.

Con ambos habremos llenado el deseo que nos proponemos con estos renglones y que no es otro, sino el de encarecer con propaganda convincente la necesidad, ó quizás expresándonos más propiamente, conveniencia de que todos los vapores mercantes en los cuales existe la electricidad aplicada á otros usos la utilicen también en el verdaderamente trascendental de dar mayor eficacia á su alumbrado exterior, del que en tantos casos depende el éxito en las navegaciones.

EUGENIO AGACINO,
Teniente de navío.

LAS ASPIRACIONES DE LOS OBREROS

Y LAS PENSIONES DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

La mayor y más natural preocupación individual de todas las épocas, ha sido el período de caducidad fisiológica que inhabilita para procurarse los recursos indispensables al sostenimiento de nuestra existencia, ó las eventualidades desgraciadas que prematuramente sumen á la humanidad en incapacidad y desvalimiento igual ó más penoso todavía que el de la misma ancianidad.

La familia, sagrada y veneranda institución, como ninguna universalizada, proporciona al individuo las mayores garantías para precaverse y aminorar las aflicciones inherentes á la vejez y á las desgracias de carácter fortuito de que está constantemente amenazada nuestra existencia, pero muy particularmente la de quienes tienen que subvenir á las más apremiantes necesidades de la vida, por medio de trabajos rudos y peligrosos. Mas el régimen familiar se basa en el ejercicio incesante de virtudes y sanas prácticas, de las cuales son compensación y premio, ya antes del que en un mundo mejor está reservado á las almas de los justos, la tranquilidad de espíritu y el bienestar material á que razonablemente puede aspirarse en las contingencias, previstas ó imprevistas, de la vida.

Hoy, por desgracia, invade las costumbres una corriente perniciosa de materialismo que, traduciéndose en sed de goces, fomentada en las clases proletarias por el funesto ejemplo de otras de rango social superior, retrae al trabajador de los hábitos de privación y hasta del de la razonable economía que ha de fundarse en el apartamiento de toda tentación é imitación peligrosas; y va cundiendo infortunadamente la imprevisión con todos sus inconvenientes, en especial en los centros populosos donde los sentidos se ven asaltados á cada paso por los incentivos más insinuantes del vicio y de aviesas pasiones.

La familia se constituye tardíamente y sobre bases morales poco sólidas, dando por resultado, con frecuencia, el aumento, de disolución en las costumbres, con pérdida de la salud y de la felicidad que ha de fundarse en la satisfacción de goces legítimos, terminando por crear clases enteras muy numerosas, que viven en el malestar y la desesperación por faltarles el natural apoyo de una familia cristianamente educada que cumpla con el sagrado deber de mitigar sus males, á fuerza de abnegación y asiduos cuidados.

A las causas que hemos señalado, se debe en no es casa parte, el malestar social que hoy impulsa á las masas obreras á erigirse en un nuevo poder que por la fuerza del número trata de imponerse á la sociedad entera bajo el pretexto de ideales indefinidos y utópicos que se insinúan por atentados del más disolvente carácter sin poder producir otra cosa que confusión y perturbaciones espantosas y, como final, un paréntesis de general ruina en la marcha de la civilización.

Este fenómeno moral cuya silueta viene dibujándose cada vez de un modo más distinto en el horizonte del porvenir, ha preocupado y preocupa á los poderes públicos y á los hombres pensadores desde largo tiempo, pero no se acierta en la forma práctica de combatirlo, neutralizarlo, ó darle oportuna satisfacción en lo que la prudencia y el general interés aconsejen.

El sentimiento que de un modo más general va prevaleciendo y que se refleja en la encíclica *Rerum novarum* del actual pontífice romano, es que la solución ha de ser obra de todos, y que así como las clases trabajadoras deben sustraerse á las excitaciones de la malévolas pasión política y no menos á la anti-religiosa, las más acomodadas de la sociedad están obligadas á dar el ejemplo ejercitando la caridad y conformando sus actos á un espíritu de mayor equidad, de justicia y de amor al prójimo, apartándose de las seducciones de la ambición desenfrenada y despreocupada conducta que caracteriza nuestro siglo.

Entre las personalidades que por su posición preeminente en la sociedad, se hallan en el caso de asumir iniciativa en tan árduo problema, pocas habrá que hayan presentado y obrado con tanta oportunidad, en tan vasta escala y por tan plausible manera, como el marqués de Comillas, quien, siguiendo piadosamente las huellas que en esa loable senda imprimió su nunca bastante llorado padre, ha continuado en progresión ascendente, atendiendo á los necesitados, proporcionando medios de ganar la subsistencia ó de atender á ella directamente á los inválidos del trabajo y á cuantos son víctimas de los azares de la vida.

La elevada posición que ocupa el señor marqués de Comillas al frente de poderosas empresas industriales, comerciales y financieras, su pingüe fortuna, su legítima influencia en todas las esferas del Estado y de las clases sociales, le han permitido poner en eficaz actividad lo que generalmente no rebasa los límites de una teoría, de una brillante disquisición ó un propósito digno siempre de alabanza.

No pretendemos dar una idea del radio de acción á que se extiende en mil formas la munificencia del marqués de Comillas, porque nos atrevemos á decir que nadie tiene de ello cabal conocimiento, por revestir en muchos casos esos actos un carácter puramente personal y una estricta reserva. Nos limitaremos á dar á co-



nocer la práctica que, como presidente de la Compañía Trasatlántica, tiene establecida desde el principio de la constitución de esa sociedad, para proteger á sus empleados de mar y tierra de todas clases y condiciones y á sus familias, en la hora de la desgracia.

El vuelo considerable que han tomado las empresas que el marqués de Comillas plantea y desarrolla dentro del objeto de la Compañía Trasatlántica, ha traído la formación de grandes talleres de construcción de buques y máquinas, de reparaciones, montajes y otros trabajos, con un personal numeroso, que unido al de la importante flota de la Compañía, suma millares de obreros y empleados de todas categorías sin excluir los de oficinas. Pues bien; desde mucho antes que las huelgas de operarios llegaran á organizarse como sistema de hostilidad á las clases sociales superiores, el marqués de Comillas venía ya socorriendo, protegiendo y amparando, por medio de pensiones ú otros auxilios temporales, á los empleados de la Compañía que se vieron inhabilitados para el trabajo ó á sus familias si aquellos perdieron la vida por resultado de accidentes inherentes á la azarosa vida del mar y de los talleres ó á causa de enfermedades, contraídas hallándose al servicio de la Compañía y aun fuera de él, ó por causas ajenas al mismo en no pocos casos. En los de enfermedad ó inhabilitación temporal se suministra á los empleados ó á sus familias un socorro proporcionado al sueldo, méritos contraídos y otras circunstancias atendibles; y en los de inhabilitación persistente ó fallecimiento, se concede una pensión que en su día se trasmite á otra persona de la familia según fueren las necesidades y condiciones de ésta. Igualmente se conceden esas pensiones á los ancianos que, contra su voluntad, se sienten incapaces de ganar la subsistencia para sí ó sus esposas y familia inválida; y en todos los casos la moralidad de unos y otros es circunstancia propicia para obtener la concesión. Hasta la fecha presente se han concedido muy cerca de 300 pensiones, directas ó por transmisión; y en cuanto á los socorros, su número, constantemente variable, es muy digno de consideración.

Esas pensiones y esas ventajas las deriva el empleado de la Compañía Trasatlántica de la inera voluntad y buenos sentimientos del marqués de Comillas, puesto que no merman en nada los sueldos que paga dicha Compañía, ciertamente no inferiores á los corrientes en las respectivas clases y aun creemos poder asegurar que superiores generalmente. Esa protección, pues, que el marqués dispensa al trabajador, es de carácter voluntario y puramente benéfico, como premio á la constancia y á las virtudes de nuestras honradas clases obreras.

Hemos dicho ya, y repetimos, que el ilustre marqués está dando un brillante ejemplo que imitar y muy digno del hombre que debe su opulencia al fruto del trabajo propio no menos que al que, junto con el título nobiliario y el talento excepcional para las grandes empresas mercantiles, le legó su padre el fundador de tan colosales empresas entre las que se cuentan en primera línea los servicios postales marítimos de nuestra nación.

No terminaremos sin hacer notar la circunstancia, á nuestro ver más meritoria y característica del caso, y que pone en evidencia los piadosos sentimientos del

Sr. Marqués de Comillas. Es generalmente sabido que, por un privilegio de asombrosa actividad intelectual, el joven marqués halla la forma de ocuparse *personalmente* en todos los innumerables é importantísimos negocios regidos por él é impulsados con sus capitales. Pues bien; tratándose de las pensiones á sus servidores desvalidos ó á sus familias, el marqués les da atención preferente y resuelve los casos previo un prolijo examen del expediente, lo cual implica en primer lugar una voluntad á toda prueba, y finalmente, que para el marqués de Comillas el negocio que mayor interés excita en él, es el bien general y la protección al trabajo y el alivio de la desgracia.

Esta incierta exposición justifica la calurosa recomendación que hacemos, á todos aquellos que se hallan en situaciones de influencia preponderante, de imitar el bello ejemplo del marqués de Comillas como el remedio más propio á conjurar la plaga social que se cierne sobre los modernos pueblos.

M. C.

MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA

EL ACORAZADO «REINA REGENTE»

El día 24 de Febrero de 1887 se botó al agua con toda felicidad en el estillero de Clydebank, de los señores Thomson, este crucero construido por los expresados ingenieros para nuestra Marina.

El buque es de acero, y tiene 100 metros de eslora, siendo su desplazamiento, completamente listo para comisión, 5.600 toneladas, si bien el usual de navegación no pasa de 5 000 toneladas. Lleva el expresado buque una cubierta protectriz acorazada de 12 centímetros, y está dividido en 156 compartimientos estancos, 83 de los cuales se hallan instalados entre la cubierta acorazada y la inmediata superior en disposición de quedar algunos piés por encima y por debajo de la flotación, estando colocados otros 60 debajo de la cubierta acorazada.

Con objeto de achicar el agua, en caso de necesidad hay instaladas en el buque cuatro bombas reales centrifugas conectadas con un tubo principal de achique corrido de popa á proa, que comunica por medio de tubos transversales con todos los compartimientos.

El *Reina Regente* anda unas 20'5 millas; lleva hélices gemelas y máquinas horizontales de triple expansión, de 12.000 caballos hallándose éstas, así como las calderas en número de 4, montadas en cámaras separadas y estancas; lleva asimismo, bastante elevadas sobre la flotación otras dos calderas auxiliares para levantar vapor rápidamente en casos dados, hallándose las citadas calderas conectadas con todas las máquinas auxiliares del buque, cuyo número asciende á 40. Con objeto de acelerar las condiciones evolutivas de aquél, está provisto del timón de la patente Thomson y Billies.

Este mecanismo consiste en un timón parcialmente compensado, combinado con uno formado como continuación de los delgados de popa de un buque, sirviendo la compensación parcial, en cierto modo, para reducir las tensiones experimentadas en las transmisiones del aparato para gobernar y para aumentar, por tanto, el área del timón, sin fatigar indebidamente el citado aparato y transmisiones.

El armamento del crucero es de lo más formidable, pues está artillado, con 4 cañones de á 24 centímetros, y 21 toneladas, 6 de á 12 centímetros, todos sistema Gonzalez Hontoria, 6 Nordenfelt de á 6 libras, 14 de reducido calibre y 5 lanzatorpedos.

En el lugar correspondiente del presente número, pueden ver nuestros lectores el grabado que representa á este hermoso buque de Marina de guerra

DATOS ESTADISTICOS

MARÍTIMOS Y COMERCIALES

La construcción de buques en 1891.—Ampliamos las noticias que á principio del corriente año dimos, referentes á la construcción de buques en los astilleros de la gran Bretaña, pues los datos que á continuación ofrecemos á nuestros lectores, tomados del *Bilbao Marítimo y Comercial* son muy completos y expresan el nombre de las casas constructoras.

Dice el citado colega:

De la importante revista *The Marine Engineer*, tomamos la siguiente estadística del número de buques construidos, durante el año 1891, en el Reino Unido de la Gran Bretaña, por orden de tonelaje construido por los constructores que á continuación citamos:

Número de orden...	CONSTRUCTORES	Punto de construcción.	Número de buques.	TOTAL Tas. reg.
1	Harland and Wolff.....	Belfast.....	13	64.9 2
2	Wm. Gray and C. ^o	Hartlepool..	26	59.033
3	Russell and C. ^o	Clyde.....	34	56.667
4	Sir Rayton Dixon and C. ^o	Tees.....	28	38.597
5	Ropner and Sons.....	Tees.....	13	37.97
6	J. L. Thompson and Sons	Wear.....	12	32.145
7	Naval Construtin and A. C. ^o	Barrow.....	13	31.444
8	Palmer's Shipbuilding C. ^o	Tyne.....	12	30.297
9	Sir Wm. Armstrong, Mitchell and C. ^o	Tyne.....	16	30.088
10	Richardson, Duck and C. ^o	Tees.....	13	27.61
11	Wm. Doxford and Sons...	Wear.....	11	27.131
12	J. Readhead and Sons.....	Tyne.....	11	25.651
13	Furness Withy and C. ^o ...	Hartlepool..	10	25.592
14	Wotkman, Clark and C. ^o ...	Belfast.....	12	24.922
15	Short Bros.....	Wear.....	10	23.475
16	C. S. Swan and Hunter...	Tyne.....	10	21.949
17	Charles Connell and C. ^o ...	Clyde.....	12	21.170
18	Scott and C. ^o	Greenock....	17	20.950
19	James Laing.....	Wear.....	7	20.741
20	Grangemouth Dockyard C. ^o	Gangemouth	15	20.360
21	Wm. Denny and Bros.....	Clyde.....	19	18.636
22	A. Stephen and Sons.....	Clyde.....	7	18.022
23	Barclay, Curle and C. ^o ...	Clyde.....	7	17.931
24	London and Glasgow Shipbuilding C. ^o	Clyde.....	6	17.000
25	Sandriand Shipbuilding C. ^o	Wear.....	7	16.927
26	D. W. Henderson and C. ^o ...	Clyde.....	5	16.578
27	Ramage and Ferguson.....	Leith.....	9	16.293
28	Wigham Richardson and C. ^o	Tyne.....	10	13.59
29	R. and W. Hawthorn, Leslie and C. ^o	Tyne.....	12	13.254
30	W. Dobson and C. ^o	Tyne.....	7	13.204
31	Fairfield Shipbuilding C. ^o	Clyde.....	5	12.793
32	Bartran, Haswell and C. ^o ...	Wear.....	5	12.533
33	R. Irvine and C. ^o	Hartlepool..	5	12.364
34	Tyne Iron Shipbuilding C. ^o	Tyne.....	7	12.321
35	A. and J. Inglis.....	Clyde.....	5	12.267
36	W. Pickersgiff and Sons...	Wear.....	6	12.133
37	John Blumer and C. ^o	Wear.....	9	12.0 3
38	Earle's Shipbuilding C. ^o ...	Humber.....	21	11.789
39	R. Napier and Sons.....	Clyde.....	4	11.763
40	R. Thompson and Sons...	Wear.....	8	11.697
41	A. Memillan and Sons...	Clyde.....	8	11.494

Número de orden...	CONSTRUCTORES	Punto de construcción.	Número de buques.	TOTAL Tas. reg.
42	R. Duncan and C. ^o	Clyde.....	6	11.565
43	Charles J. Bigger.....	Londonderry.	7	11.047
44	Edwards Shipbuilding C. ^o	Tyne.....	6	10.332
45	Wm. Hamilton and C. ^o ...	Clyde.....	6	10.1 6
46	Thomas Roydon and Sons	Mersey.....	3	9.883
47	Shampton Naval Werks C. ^o	Southampton	12	9.629
48	G. Aulay Bros.....	Dundee.....	7	9.481
49	Graig Taylor and C. ^o ...	Tees.....	4	9.364
50	John Priestman and C. ^o ...	Wear.....	5	9.271
51	Osbourne Graham and C. ^o	Wear.....	4	8.051
52	J. and G. Thomson.....	Clyde.....	3	7.540
53	Caird and C. ^o	Clyde.....	3	7.286
54	Lobnitz and C. ^o	Renfrew.....	13	7.001
55	Blyth Shipbuilding C. ^o ...	Blyth.....	5	6.973
56	W. B. Thompson and C. ^o ...	Dundee.....	5	6.9 2
57	Mackie and Thompson...	Govan.....	36	6.576
58	Laird Bros.....	Mersey.....	5	6.231
59	W. H. Potter and Sons...	Mersey.....	2	5.983
60	Milford Haven Shipbag C. ^o	Milford Haven	2	5.951
61	Hall, Russell and C. ^o ...	Aberdeen.....	7	5.481
62	Williamson and Sons.....	Werkington..	3	5.4 1
63	A. Stephen and Sons.....	Dundee.....	3	5.374
64	Ailsa Shipbuilding C. ^o ...	Troon.....	6	5.318
65	Mellwaine and Macco L. Ld.	Belfast.....	7	4.827
66	Turnbull and Sons.....	Whitby.....	2	4.781
67	Samuda Bros.....	Thames.....	10	4.730
68	S. P. Austin and G. ^o ...	Wear.....	4	4.4 8
69	R. Craggs and Sons.....	Tees.....	9	4.031
70	Fleming and Ferguson...	Paisley.....	6	3.976

Total 658 buques con 1.142.627 toneladas.

NOTICIAS

Simultáneamente han tenido lugar en Bremen y Hamburgo las juntas de accionistas del Lloyd Alemán y de los Remolcadores Unidos. El resultado no puede ser más diferente: el Lloyd ha perdido durante el año último 7 1/2 millones de pesetas, habiéndose visto obligada la sociedad á tomar dos millones y medio del fondo de reserva para saldar sus cuentas.

Los remolcadores, por el contrario, han tenido un período de prosperidad notable durante el año último, y las utilidades han sido tan considerables, que despues de adquirir tres nuevos remolcadores y llevar á las cuentas de amortización 27 por 100, aun han podido distribuir á los accionistas un dividendo de 30 por 100.

Dice «El Correo de Asturias» que la Sociedad Minas de Aller, del señor marqués de Comillas, ha sorteado entre sus operarios de aquella provincia, como premio á sus buenas costumbres, honradez y laboriosidad, tres casas con cien metros cuadrados de terreno, valuadas en tres mil pesetas cada una.

Tambien ha costado cincuenta premios de veinte pesetas entre los obreros del exterior que más tiempo llevan en explotación y tienen acreditadas sus buenas condiciones de honradez y laboriosidad.

La Junta de Obras del puerto de Bilbao ha recibido ya la boya luminosa que ha de colocarse á la cabeza del rompeolas en construcción en el puerto exterior, y es probable que durante el mes actual quede instalada y funcione. Esta acertada disposición de aquella celosa Junta evitará en lo sucesivo accidentes como el ocurrido recientemente al vapor «Thor.»

El gobierno del Uruguay ha decidido abolir los derechos sobre los carbones importados en aquel país. Esta medida, que completa las votadas últimamente por el Congreso, por las que se reducen los derechos de fero y de tonelaje de los buques que entren en el puerto de Montevideo, tiene por objeto abaratar el precio de la hulla para los buques que van á proveerse en dicho puerto, manteniendo en él el movimiento de la navegación y facilitar la concurrencia contra los puer-

tos de Buenos Aires y la Plata, que en estos últimos tiempos han causado tanto daño al tráfico de Montevideo.

Telegrafía de Rotterdam.

«La primera vena de hulla que el gobierno neerlandés hará explotar en Sumatra producirá, según cálculo oficial, seis millones de toneladas de carbón.

La profundidad del puerto de Rotterdam disminuye sensiblemente. La sonda oficial en marea baja indica solamente 62 centímetros, mientras que en el año último había 76.

Actívanse los trabajos del puerto de Tampico; el canal del río Panuco alcanza á 5,40 metros de calado y llegará á 7,80 á fin de año, con lo cual será dicho puerto accesible á los mayores buques. Desde hace un mes franquean la barra y suben el río hasta el nuevo fondeadero frente á la ciudad buques de 3.000 toneladas.

Por Real orden del Ministerio de Marina se ha prorrogado por dos años más el periodo legal de existencia del actual personal que compone la Junta de la Marina mercante.

Otra Real orden dispone que el Reglamento porque se rige dicha Junta sea adicionado con la prescripción de que las Compañías, Empresas ó propietarios de buques que posean un tonelaje bruto superior á 20.000 toneladas, puedan estar representadas en la Junta como vocal de derecho propio.

Hemos recibido el número 19 de la revista *Naturaleza Científica é Industria* (Tercera época—Año XXVIII), cuyo sumario es el siguiente:

Crónica científica, por R. Becerro de Bengoa.—Revelaciones de la escritura (ilustrado), por Segundo Sabio del Valle.—La cronofotografía (ilustrado).—Nuestros establecimientos científicos (ilustrado), por Eusebio Torner.—Comparación de las dos hipótesis «sobre el estado primitivo igneo ó frío de los planetas y satélites» por Manuel Lema y Crespo.—Las golas en la antigüedad, por H. B.. Notas industriales: Blanqueo electrolítico de las féculas por los procelimientos Hermite.—Boya salvavidas de aceite (ilustrado).—Notas científicas: El cáncer tratado por la electrolisis.—Método Cardew para medir grandes resistencias.—La fotografía en la Salpetrière.—Notas económicas: El nuevo impuesto á las industrias eléctricas.—Noticias.—Recreación científica: La fuerza centrífuga (ilustrado).—Elementos de Electrodinámica, por Francisco de P. Rojas.

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

El número 11 del tomo XVII de *Industria é Inveniones*, interesante revista semanal ilustrada que ve la luz en Barcelona, publica los siguientes notables artículos:

Saneamiento del subsuelo de las poblaciones, por D. Pedro García Faria.—Almanaque memorandum (con grabados).—El problema del aluminio, por José W. Richard (continuación).—Negro de anilina.—Fuentes luminosas Trouvé, de mesa y de salón con cambio de aspecto y de color (con grabados).—Manual de electrotecnia clínica, por D. J. Estrany Lucerna (continuación).—Revista de la Electricidad: Triciclo eléctrico.—Líneas telefónicas sin aisladores.—Remoción del terreno.—Aplicaciones de la electricidad á la medicina.—La pesca auxiliada por la electricidad.—La tracción eléctrica en la futura Exposición de los Estados Unidos.—Tratamiento de la gota y del reumatismo por medio de la electricidad.—Comunicación telegráfica directa entre Barcelona y Bilbao.—La aurora boreal y la ilustración de ciertos gobernantes.—El teléfono en Costa Rica.—Noticias varias: Escuela de Artes y Oficios de Villanueva.—Nuevos ingenieros.—Método de aplanar y estirar las planchas de acero.—Mecanismo nuevo para determinar el ta-

maño conveniente de los guantes.—Aparato para medir la concentración de una solución.—Nueva materia para sustituir al vidrio.—Blanqueo de los huevos de pava.—Aparatos de evaporar, destilar ó concentrar líquido.

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 deseen solicitarlas.

SINIESTROS MARÍTIMOS

—Según el registro que acaba de publicar el Lloyd británico, durante el cuarto trimestre del año 1891 se perdieron 66 vapores mayores de 100 toneladas, con porte total de 67.104.

De este número eran ingleses 41 con 50.634 2; con 492, coloniales; 4 con 2.238, norte-americanos; 1 con 207, dinamarqués; 3 con 3.208, franceses; 1 de 1.047, alemán; 2 con 3.959, (uno de 1.200 perdido por efecto de una explosión) eran italianos; 5 con 3.309, noruegos; 4 con 1.240 toneladas, pertenecientes á otros países de Europa.

Dos con un porte total de 333 toneladas eran asiáticos y, uno de 336 toneladas, brasileño.

Durante el mismo periodo se perdieron además 290 buques de vela con un porte total de 124.732 toneladas, á saber: 59 con 31.534, ingleses; 24 con 10.682, coloniales; 61 con 25.399, noruegos, y 50 con 20.268, norte-americanos.

—En la costa de Marruecos, frente á Tarifa, en el cabo Espartel, ha naufragado un buque italiano de gran porte llamado «Nina Schiaffino», pereciendo ahogados el capitán y seis hombres más de los doce que componían la tripulación.

La carga que era de cacao, se ha perdido por completo.

Los cinco hombres salvados llegaron conducidos por un moro, que los trató muy bien, á la legación italiana en Tánger.

—Dice un telegrama de Nueva York, que el vapor remolcador «Saturn», de la Boston Towboat Company, que salió el 17 de Febrero pasado de Turk's Island remolcando el vapor inglés «Akabass» completamente desmantelado tropezó anteayer con una violenta tempestad, durante la cual tuvo que soltar el remolque para poderse salvar.

Créese que el «Akabass» se ha ido á pique y ahogándose los 28 hombres que componían su tripulación.

—Telegrafía también de Nueva York que el vapor alemán «Carl Rathken» acaba de entrar en el puerto trayendo á remolque el vapor inglés «Vandyck» que, habiendo salido de Nueva York el 19 de Febrero pasado, se encontró el 22 del mismo mes con un terrible ciclón que le causó tales averías que, se hubiera ido irremisiblemente á pique, á no haber sido salvado por el «Carl Rathken».

—El vapor español *Cádiz*, capitán Bectequi, que salió de Liverpool para Puerto-Rico el 6 de Febrero último, embarrancó á tres millas de la entrada del puerto de la Habana, según participan de esa ciudad con fecha 27.

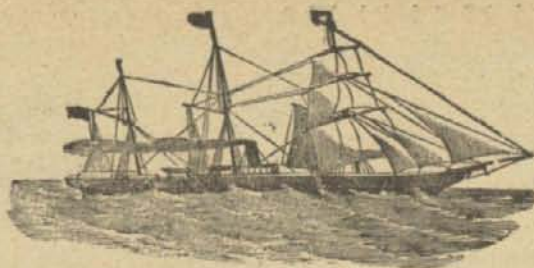
El buque se hallaba en una situación muy comprometida, y se temía que su pérdida fuera total.

—Dicen de Amberes el día 16:

«Esta mañana á las cinco el buque alemán *Aktiva*, capitán Pitter que iba para Bilbao, abordó al gran buque inglés trasatlántico *Abington*, capitán Lobgvi, que iba á Rio Janeiro con cargamento de hierro.

El *Abington* naufragó en la orilla izquierda. Espérase salvar su cargamento cerrando la vía de agua. Han acudido varios remolcadores para prestar auxilio. Las averías del *Aktiva* son muy graves.»

—En Marbella ha sido destrozado el laúd *Vitoria*, de la matrícula de Almería, salvándose la tripulación.



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, Cochinchina, 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 POÓ.—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 industriales 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.

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.

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.

Unico punto de venta 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

Sinco de Moguer

E. JIMENEZ Y C.

PUELVA MOGUER

ELABORACION

NATURAL

Garantida.

PUREZA
ABSOLUTA

MATÍAS LÓPEZ

MADRID ESCORRAL

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... 1.500 ts.	Leonora... de 4.500 ts.	Enrique... de 1.500 ts.
Gracia... 5.000 *	Carolina... de 3.500 *	Guido... de 5.500 *
Francisca... 4.500 *	Pedro... de 5.000 *	Hugo... de 4.500 *
Serra... 3.500 *	Ernesto... de 5.000 *	Federico... de 3.500 *

Salen de Santander todos los miércoles para HABANA Y MATANZAS, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Cárdenas, Sagua la Grande, Guantánamo, Trinidad de Cuba, Manzanillo, Gibara, Nuevitas y Calbarien. Los vapores nombrados 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.....	Federico..	2 de Marzo.
Habana, Matanzas, Guantánamo, Cárdenas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Alicia....	9 idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Guido....	16 idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba.....	Serra	23 idem.

SERVICIO QUINCENAL

ENTRE

SANTANDER Y LA ISLA DE PUERTO RICO

POR LOS GRANDES Y MAGNÍFICOS VAPORES NOMBRADOS:

Ida, Teresa, Rita, Paulina y Maria.

El 9 de Marzo saldrá el vapor español

RITA,

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

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

Con cada remesa deberá acompañar nota del número de fultos, sus marcas, numeración, peso bruto y neto, valor, destino u consiguencia; 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.

GRAN FABRICA DE DULCES

DE

MATIAS LOPEZ

premiada con 8 medallas.

ÚNICA EN ESPAÑA

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

Compite en clases y precios con las fábricas más acreditadas de París y de los demás puntos extranjeros. Se venden en las principales confiterías de España.

Fábrica: Palma Alta, 8.—Madrid.