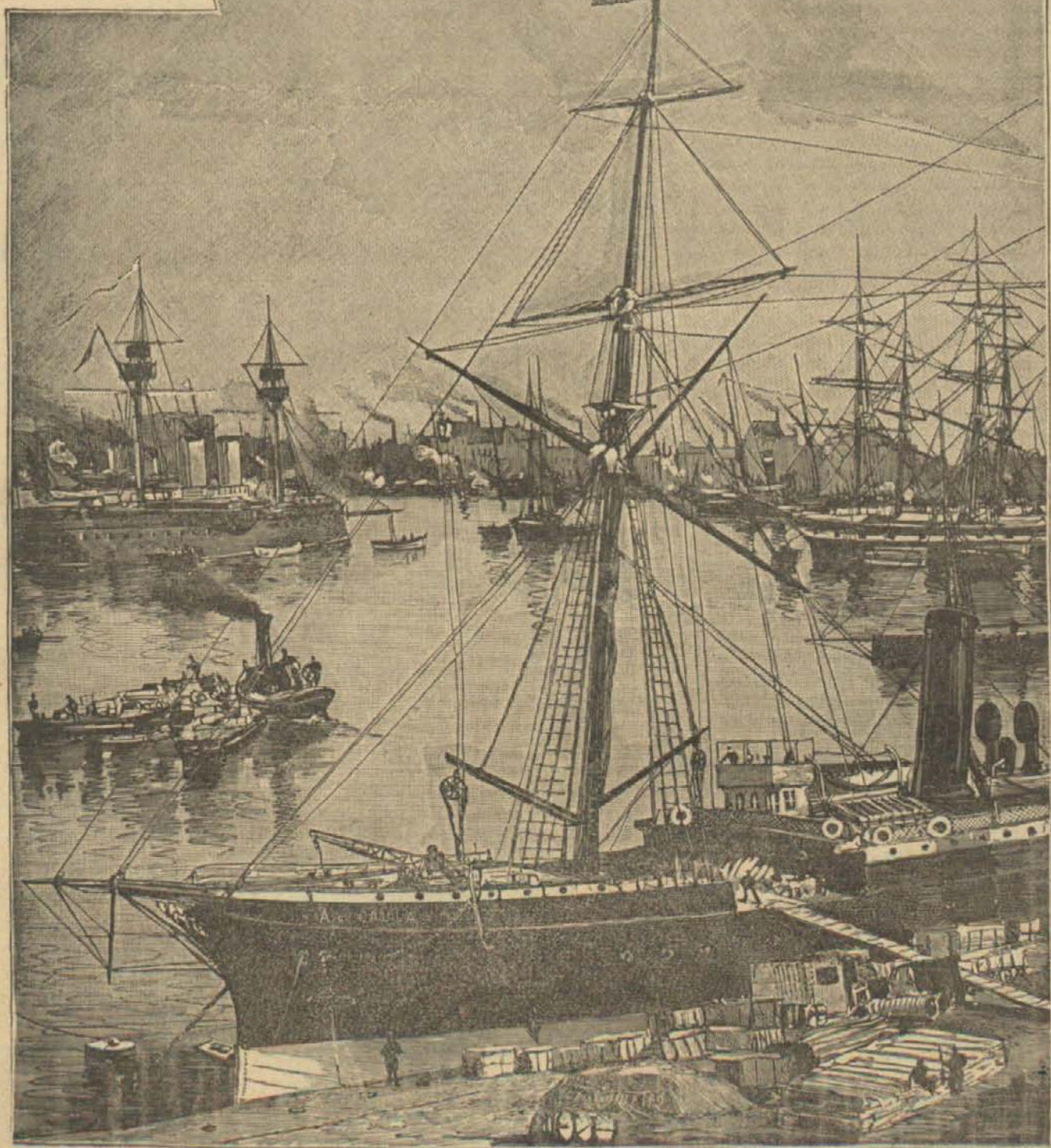


REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO

1892.



ANUNCIOS OFICIALES

BANCO DE CASTILLA

La administración, en vista del resultado del balance del año social que terminó en 31 de Diciembre último, ha acordado que el dividendo del ejercicio de 1891 sea de 2 por 100 sobre el capital desembolsado de las acciones, ó sea cinco pesetas á cada una.

El pago de las cinco pesetas á cada acción se realizará desde el viernes 5 del próximo mes de Febrero por la Caja de este Banco, en Madrid, de once de la mañana á dos de la tarde, todos los días no feriados, y por los delegados del establecimiento en provincias, contra el cupón núm. 15 de las acciones, presentado con facturas que se facilitarán gratis.

La junta general ordinaria correspondiente al ejercicio de 1891, ha acordado la administración se celebre en el domicilio social (Infantas, 31), el jueves 8 de Marzo próximo, á las diez y media de su mañana.

Tendrán derecho de asistencia, conforme determina el artículo 22 de los estatutos, los que posean 100 ó más acciones. Para ejercitar este derecho, habrán de depositar sus acciones hasta el día 27 del próximo mes de Febrero en las cajas de este Banco, en Madrid, ó en las del Banco Hispano Colonial, en Barcelona, ó en casa de los señores C. Jacquet de Bilbao, en dicha ciudad.

Los que no posean individualmente 100 acciones, podrán reunirse y confiar la representación de sus acciones, cien á lo menos, á uno de entre ellos.

En vista de los resguardos de depósitos, se expedirán á los interesados las tarjetas personales de asistencia.

Los señores accionistas que tengan ya depositadas sus acciones, en número suficiente, en las cajas del Banco de Castilla, podrán recoger las papeletas de entrada hasta las tres de la tar-

de del día 2 del expresado mes de Marzo, con sólo presentar sus respectivos resguardos de depósitos.

Los que no concurren personalmente, sólo podrán ser representados por un socio que tenga derecho de asistencia, siempre que la autorización oportuna haya sido presentada en la secretaría del Banco antes del día de la celebración de la junta.

Madrid 22 de Enero de 1892.— Por acuerdo de la administración, el secretario, *R. Sepúlveda*.

COMPañIA ARRENDATARIA DE TABACOS.

La Compañía Arrendataria de Tabacos, admite hasta el 15 del mes próximo venidero, proposiciones para la contratación del suministro de Dextrina durante el presente año.

Las reglas para el concurso y demás datos que puedan interesar á los proponentes se hallan en el pliego de condiciones que se encuentra de manifiesto en las Oficinas centrales de esta Compañía, calle de Echegaray, número 27, de doce de la mañana á cuatro de la tarde todos los días laborables.

El Secretario de la Dirección, *Isidro Torres Muñoz*.

COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA.

El Consejo de Administración de esta Compañía ha acordado que desde el día 1.º de Febrero próximo se pague á las acciones de la línea de Lérida á Reus y Tarragona, adheridas al contrato celebrado entre ambas Compañías, el cupón número 13, á razón de pesetas 7,50 por cédula:

En Madrid, en las oficinas de la Estación del Norte y en el Crédito Mobiliario Español

En Barcelona, en el Crédito Mercantil.

En París, en el Crédito Mobiliario Español.

Se advierte á los tenedores de los títulos aún no adheridos al referido contrato y que deseen verificarlo ahora para el percibo del cupón núm. 13, que tendrán que depositarlos para su estampación antes del 1.º de Febrero próximo.

Madrid 7 de Enero de 1892.—El Secretario del Consejo, *Pedro Méndez Vigo*.

COMPañIA DE NAVEGACIÓN 'LA FLECHA', SOCIEDAD ANÓNIMA POR ACCIONES

Con arreglo á los artículos 17 y 18 de la escritura social, se convoca la junta general ordinaria de señores accionistas á fin de someter á su aprobación el balance del fenecido ejercicio, el que en cumplimiento del artículo 16, se hallara de manifiesto en las oficinas de la Sociedad establecidas en Bilbao, calle de la Estación, núm. 8, piso primero, durante los quince días precedentes á la celebración de la junta, la cual tendrá lugar en las expresadas oficinas de la Compañía el día 9 del próximo Marzo, á las tres de la tarde.

Para asistir con voz y voto á dicha junta, se requiere, según el artículo 19 de la mentada escritura social, ser poseedor á lo menos de 10 acciones, las cuales habrán de depositarse también con quince días de anticipación en la Caja social ó en cualquiera de las sucursales de la Compañía, pudiendo los accionistas hacerse representar por cualquiera otra persona de dentro ó fuera de la Sociedad, á tenor de lo dispuesto en el artículo 20, med ante carta de autorización extendida en los términos que el mismo prescribe.

Por la Compañía de navegación «La Flecha», el Director, Administrador, *J. Serra y Font*.

ADVERTENCIA

Rogamos á nuestros suscriptores de provincias que están en descubierto con esta Administración, remitan á la misma el importe de la renovación de sus abonos, á la mayor brevedad posible, á fin de no irrogar perjuicios á los intereses de esta publicación.

SUMARIO

Derrotas de ida y de vuelta (con grabado) por D. José Ricart Giralt.— Comercio y navegación entre España y Portugal.—La marina alemana.—El comercio de España en Chile y medios de fomento.— Datos estadísticos marítimos y comerciales: La marina mercante en Noruega. Comercio marítimo en Italia. La marina mercante de los Estados Unidos.—Sección oficial. Real orden de Gobernación referente á cuarentenas.—Noticias.—Sinistros marítimos.—Variedades: La pesca de esponjas en las islas Bahamas.—Anuncios.— Cuaderno 9.º de la Guía Marítimo Mercantil de los Puertos de la Península Ibérica, por D. José Ricart Giralt.

DERROTAS DE IDA Y DE VUELTA

Antiguamente los marineros tenían siempre el desagradable choque del buque con alguna roca, ó peligro hidrográfico no situado en las cartas, por estar éstas aún incompletas, particularmente en los grandes océanos, en los cuales no se habían verificado las sondas que nos dan á conocer las curvas bathométricas y en consecuencia la existencia probable de los muchísimos peligros que llenaban las antiguas cartas de los mares.

Hoy día ha cambiado la clase de los peligros por colisión. Nuestras cartas hidrográficas son perfectas en exactitud y riqueza de detalles, y en cambio los mismos buques hacen el oficio de las antes tan temidas rocas esporádicas, pero con aumento de peligro, pues que éstas no se movían como se mueven aquéllos con velocidades que espantan. Y el peligro de encuentro entre dos buques aumenta aún en otro concepto: por el aumento que ha tenido y tiene la navegación, particularmente en los recalos de los grandes puertos comerciales como Nueva York, Liverpool, Hamburgo, etcétera, y algunos estrechos y canales como los de Gibraltar, Suez, Dardanelos, etc.

Uno de los lugares del globo en donde hay una crecida condensación ó densidad de navegación es en el Canal de la Mancha. Los buques se cuentan á millares en cualquier instante, de manera que la navegación es sumamente peligrosa en las mejores circunstancias de mar y cielo; por lo tanto, no hay que demostrar el peligro cuando reinan los tiempos duros y cubiertos tan frecuentes en invierno y que tantas víctimas causan, á pesar del *Sauvetage Maritime* y del *Royal National Life Boat-Institution*.

En 1865, si no vamos equivocados en la fecha, el Capitán M. Georges Herbers publicó un folleto en Londres recomendando dividir el citado canal, así como el Paso de Calais, por un eje de figura, balizado por faros flotantes; y que los buques de vapor y veleros con viento largo navegaran á un lado de la línea de faros entrando, y navegaran de la otra parte saliendo del canal. Esta curiosa idea, más teórica que práctica, cayó al momento en el olvido para resucitar más adelante.

La zona de mar determinada por la derrota ortodrómica entre Irlanda y Nueva York, bien podemos asegurar que hace cerca de veinte años es un verdadero mar de regatas, palanque en donde los más preciosos galgos del Océano miden sus fuerzas de máquina, cualidades marineras, y valor ó imprudencia de sus Capitanes, con espanto de los infelices veleros y pescadores del Banco de Terranova, que muchos han encontrado la muerte ante la acerada proa de un precioso steamer, muerte olvidada por el mundo y cubierta por la muda superficie de las aguas.

Varias veces se ha puesto sobre el tapete de la discusión la conveniencia de establecer derrotas de ida y vuelta para las numerosas líneas de navegación entre Inglaterra y los puertos del Norte-América, dando por motivo los sentimientos de humanidad y en el fondo el temor á los bancos de hielo que durante una parte del año descienden de las regiones polares hacia el Sur llegando hasta los 40º de latitud.

Hace dos años que el conocido marino francés Vidal escribía: «La flota de Terranova acaba de hacerse á la mar, y en contra de lo que esperábamos, nada se ha decidido para dar un poco más de seguridad á los pescadores del banco. Este año aun las familias sufrirán la inquietud muy justificada, cansada por el paso de los vapores rápidos en medio de la flota de pescadores, peligro terrible que se añade á los que la mar dá de sí.»

La caridad empieza en sí mismo, dice un antiguo refrán; hé aquí por qué las compañías subvencionadas tapándose las orejas á todo clamor de humanidad han estado año tras año, esperando que esta cuestión la resolvieran los diplomáticos, y pidiendo un aumento de subvención por los meses de Agosto á Enero en que la navegación queda libre de bancas. De manera que de Enero al mes de Agosto, por conveniencia propia, por no dar de proa con una banca, navegan por derrota al Sur del banco de Terranova, y de Agosto á Enero piden aumento de subvención para seguir igual derrota, ya que el mar libre les permite cruzar el banco enfilando á derecha é izquierda á los infelices pescadores.

La Groelandia ó Groënd-land proporciona las cuatro quintas partes de los hielos que derivan hacia al Sur, los otros provienen de Spitzberg y estrechos de Baffin, Davis, y Hudson. Dicho continente polar es una masa compacta de hielo cubierta de nieve, en la que numerosos glaciares se dirigen del interior al mar por los fiords ó golfos y ensenadas. Penetrando en el mar los glaciares se quiebran formando los bergs.

Los glaciares llevan distintas velocidades, según sus condiciones particulares y las estaciones del año, pudiendo considerar un promedio de 16 metros por día.

El hielo flotante se rompe con facilidad por su misma naturaleza. Un tiro, un solo grito basta para producir ondas aéreas suficientes para ocasionar un desquiciamiento en bancas enormes con espantoso ruido.

Los bergs comunes según Rodman, tienen de 20 á 30 metros de altura, de 300 á 500 metros de longitud

en la base, con agujas ó flechas que se elevan en formas y reflejos fantásticos hasta 80 metros sobre las aguas; de manera que no es exageración el decir que son montañas de hielo; advirtiéndose que solo tratamos de la parte que flota sobre las aguas, teniendo que multiplicar por 8 para obtener las dimensiones de la masa entera.

Hay glaciación que en un año desprende al mar 30 millones de metros cúbicos de hielo.

Siendo la velocidad media de la corriente polar de 10 millas por día, podrían presentarse al corte de la derrota de las grandes líneas de navegación en poco tiempo á no ser los obstáculos porque encuentran en su deriva. Es indudable que si uno de los inmensos bloques que salen de los glaciales de la Groenlandia no se rompiera con frecuencia en su camino, tardaría muchos años en fundirse á pesar de la temperatura del aire de las bajas latitudes y de las cálidas aguas de la corriente del golfo.

Las formas que afectan tan grandiosas masas de hielo, son fantásticas, aparentando con frecuencia poblaciones con sus cúpulas, campanarios y torres; y con frecuencia basta la fusión de una pequeña parte de su base para que cambie su centro de gravedad y den vuelta redonda.

En la mar precisa navegar con cautela en parajes en donde pueda haber bancas. De día se distinguen de muy lejos por su cristalización, y de noche reflejan la poca luz atmosférica formando una aureola. Si las bancas están á barlovento el termómetro indica su

presencia á larga distancia. También se puede descubrir la presencia de una banca por el eco del silbato ó sirena, notando el tiempo transcurrido entre la emisión del sonido y la percepción del eco; multiplicando el número de segundos de tiempo por 180 se tiene en metros la distancia aproximada de la banca.

Además de los *bergs* ó montañas de hielo, hay los campos de hielo que se forman en aguas libres de las altas latitudes y que llegan á tener 4 y 5 metros de grueso, fundiéndose solo una parte durante el verano.

Los campos de hielo se forman en toda la zona glacial hasta las mismas aguas de Terranova, desprendiéndose de las costas en verano, derivando luego hacia el Sur llevados por la corriente polar.

El mar empieza á helarse á mediados de Octubre, en el estrecho de Hudson; á principios de Noviembre, en el estrecho de Belle Isle y á fin del mismo mes en toda la costa de Labrador. Luego, la congelación gana distancia mar adentro, formando un campo cerrado á la navegación.

Los hielos flotantes están más sujetos en su deriva, á los vientos que á las corrientes; así es que muchas veces están libres de hielo los puertos y bahías, y el mar está completamente helado.

En el concurrido San Lorenzo, no es posible navegar desde medio Noviembre hasta Mayo, no desapareciendo completamente los hielos hasta Julio.

El siguiente cuadro que tomamos del *Bulletin de la Société de Géographie*, es sumamente interesante para los marinos.

NOMBRE DE LOS PUERTOS ó bahías.	LLEGADA DE LOS HIELOS	ESPEJOR de los hielos.	DESAPARICIÓN de los hielos.	CERRADA la navegación.
Belle-Isle (Terranova)...	Enero á Febrero.	»	Junio.	»
White-Bay (idem).....	Diciembre á Enero.	2 á 3 pies.	Idem.	Diciembre á Mayo.
Bonne-Bay (idem).....	Enero.	2 pies.	Abril.	Enero á Abril.
Bonavista (idem).....	Febrero.	1 pie.	Mayo.	por intervalos.
La Trinidad (idem).....	Abril.	18 pulgadas.	Abril.	libre con viento SO.
San Juan (idem).....	Enero á Febrero.	6 pulgadas.	Abril.	por intervalos.
Cabo Race (idem).....	Enero á Marzo.	»	Marzo á Junio.	por intervalos.
Platentia-Bay (idem)...	Pocas veces.	»	»	libre con viento S.
Isla San Pedro.....	Según los vientos.	»	»	Raramente.
Isla Anticosti.....	Enero.	6 pies.	Marzo.	Enero á Abril.
Isla Magdalena.....	Enero.	»	Mayo.	Diciembre á Abril
Isla Príncipe Eduardo...	Diciembre.	12 pulgadas.	Abril.	Diciembre á Abril
Cabo Bretón.....	Enero.	6 pulgadas.	Con viento al O.	Enero á Abril.

El *Hydrographical Office*, de Washington, publicó en Enero de 1891 un suplemento al *Pilot-Chart*, en forma de hoja, comprendiendo 12 cartas del Banco de Terranova y mar limítrofe hasta el meridiano 35 de Greenwich, costa de Labrador, hasta Cabo Harrison (55° N.) y el paralelo 39° N. Los pequeños triangulitos denotan los *ice bergs* ó montañas de hielo, y los círculos señalan los *field-ice* ó campos de hielo. En resumen, nos dan tan curiosas cartas:

En Diciembre 1889.—Pocos *field* en la costa de Cabo Race y algunos *berg* al E. del Banco.

En Enero de 1890.—Algunos *field* en el estrecho de Cabot, y muchos *field* con menos *berg* al E. del Banco.

En Febrero de 1890.—*Fields* en el golfo de San Lorenzo, y multitud de *bergs* y mayor número de *fields* al E. del Banco hasta los 41° N. y 50° O.

En Marzo de 1891.—*Fields* en toda la costa de Terranova y acumulación de los mismos con *bergs* en el extremo SE. del Banco por 41° N. y 50° O.

En Abril de 1891.—Gran cantidad de *fields* en el golfo de San Lorenzo, y dispersión completa de *bergs* y *fields* al E. del Banco hasta 35° O. y 42° N.

En Mayo de 1891.—Es el mes en que hay mayor cantidad de hielos al E. del Banco, hasta el paralelo 40°

En Junio de 1891.—Parece que todos los hielos se acumulan al NE. y SE. del Banco, y costa oriental de la isla obstruyendo el estrecho de Bella Isla.

En Julio de 1891.—Acumulación de hielos en la costa oriental de la Isla y costa de Labrador y pocos hielos en el Banco y mar libre.

En Agosto de 1891.—Los mismos caracteres del mes anterior, pero con menos intensidad.

En Septiembre 1891.—Algunos *bergs* en el estrecho de Bella-Isla, y en menor número en la parte oriental del Banco.

En Octubre de 1891.—Lo mismo que en Septiembre con menor número de hielos.

En Noviembre 1891.—Solamente dos *bergs* en el Banco.

Por lo dicho se desprende la enseñanza de que la navegación del Banco y sus mares cercanos es peligrosa desde Enero á Julio, inclusive ambos, por la gran cantidad de hielos que bajan hasta el paralelo 40° y acumulación de los mismos en la parte SE. del Banco que precisamente es la parte atravesada por las derrotas de los veloces *galgos* subvencionados.

El ilustrado capitán de fragata, M. Banaré, que acaba de adquirir gran nombre por su obra titulada *Las collisions en mer*, dice en el capítulo I: «... las derrotas dobles en todo el globo sólo servirían para aumentar la confusión, sin privar las colisiones. Por otra parte estas dobles derrotas sólo podrían imponerse á los vapores de gran velocidad, pero no á los *car-go-boats*. Los vapores de gran marcha encontrarían la ventaja de no encontrarse, pero esto no les privaría que su derrota sería atravesada por veleros y por otras derrotas de buques rápidos, siendo de notar que los más graves desastres han sido producidos por un vapor y sin velero como el caso del *Oregon* y el *Hilton-Castle* (1).»

En otra parte añade el capitán de fragata, M. Banaré:

«Determinar las mejores derrotas, según las estaciones, en un mismo mar ó de un mar á otro, es problema muy complejo, y parece difícil complicarlo todavía más con medidas reglamentarias elaboradas alrededor de un tapete verde...»

La Conferencia Internacional Marítima, reunida en Washington en Octubre de 1889, se ocupó de este tan interesante problema náutico, en su séptima división; no atreviéndose á legislar concretamente sobre el particular, como se desprende de las siguientes líneas:

«A juicio suyo (2), sería de desear, que los vapores rápidos de pasaje, sobre todo en primavera y verano,

hiciesen su derrota más al Sur del Banco de Terra-nova, con lo cual se encontrarían, en general, libres de nieblas y hielos flotantes, pero al estudiar la forma en que tal derrota pudiera hacerse obligatoria, la Conferencia encontró tales dificultades que desistió de recomendar medida alguna de esta índole.»

«Sin embargo de esto, la Conferencia consideró muy conveniente el que las diversas Compañías de navegación aceptaran voluntariamente la idea de establecer determinadas derrotas por las distintas estaciones del año. Antes de que las potencias marítimas puedan tomar en este asunto iniciativas que resulten provechosas, es necesario este acuerdo entre las Compañías de vapores, así como conocer los resultados que produzca en la práctica aquella medida.»

«En virtud de estas consideraciones, la conferencia se limitó á recomendar eficazmente que las Compañías de vapores interesadas establezcan de mutuo acuerdo derrotas para las distintas líneas, haciendo público este convenio para que los centros hidrográficos puedan hacerlo, llegar á conocimiento de los navegantes.»

Las principales líneas de navegación interesadas en determinar derrotas de ida y vuelta entre Europa y Nueva-York, son:

De Liverpool.—*White-Star; Guion-line; Inman; Cunard* y *National* con servicio semanal.

De Glasgow.—*State line* y *Anchor-line* servicio semanal.

De Bristol.—*Great-Western* los sábados.

Del Havre.—*Compagnie Trasatlantique*, servicio semanal; *Compañía Hamburguesa Americana* con servicio quincenal.

De Burdeos.—*Compagnie Bourdelaise*, servicio decenal.

De Bremen.—*North German Lloyd*, servicio semanal.

De Amberes.—*Red State line*, servicio semanal.

Además hay otras líneas de menos importancia, y otras con derrotas casi paralelas, como la *Allan, American, Wilson etc.*

El deseo manifestado por la Conferencia marítima de Washington, es ya un hecho felizmente. Las Compañías *Cunard, Inman, White-Star, Guion* y *National*, han firmado un acuerdo para que sus buques sigan unas derrotas uniformes, que si en verdad son las mismas que seguan todos los capitanes de los grandes vapores ingleses, el actual acuerdo las hacen absolutamente obligatorias.

De Inglaterra para New Yor.—Desde el 15 de Enero al 15 de Julio inclusive, se seguirá por ortodromía á partir de Fastnes (Irlanda), hasta cortar el meridiano 47 (greenwich) por 42° 30 Norte; de este punto hasta Landy Ilook, se pasará 20 millas al Sur del faro flotante de Nantucket.

Desde el 15 de Julio al 15 de Enero inclusive, se seguirá la ortodromía desde Fastnes hasta el corte del meridiano, 49 por el paralelo 46; de este punto á Sandy-Ilook la derrota pasará á 55 millas al Sur de *Virginia Rocks* y de la *Isla Sable*; y luego 20 millas al Sur del faro de Nantucket.

De Nueva-York á Inglaterra.—Durante toda época del año, los buques, en saliendo de Sandy-Ilook se dirigirán á cortar el meridiano 70 por los 40° 10' al

(1) Y el vapor de la Compañía Trasatlántica *San Francisco*, con un pailebot.

(2) La Conferencia.

Norte. Desde este punto, de 15 Enero á 15 de Julio cortarán el meridiano 49 por 40° 40' latitud Norte y de aquí seguirán la ortodromía hasta Fastnet. Del 15 de Julio al 15 de Enero inclusivos, partiendo de los 70° de longitud y 40° 10' de latitud, harán rumbo para cortar el meridiano 60 por 42° 05' Norte, y el meridiano 45 por 46° 30' latitud Norte y después seguirán la ortodromía hasta Fastnet.

Con este convenio, los pobres pescadores del Banco de Terranova se encuentran en parte protegidos, pues el paso de los *galgos* por el Banco solo tendrá lugar desde el 15 de Julio al 14 de Enero y solamente en las travesías de ida.

Para mayor claridad, acompañamos una reproducción de la carta publicada como suplemento del Pilot-Chart de Diciembre último. — (Véanse las páginas 38 y 39 del presente número.)

JOSÉ RICART GIRALT.

Barcelona 20-I-92

COMERCIO Y NAVEGACIÓN ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

Del informe del Cónsul general de España en Lisboa, D. Juan Castro, publicado por el Ministerio de Estado, reproducimos los datos y noticias que más puedan interesar á nuestro comercio con Portugal.

En el año 1889 la importación española tuvo un aumento en sus valores, en relación con el año 1888, de 3.827.160 pesetas, principalmente la clase de animales y sus productos, que contribuyó para ello con un valor de más de 2.421.861 pesetas, consistente en ganado vacuno, casi en su totalidad. Mientras en 1888 se importaron de España 35.000 cabezas, en el de 1889 fueron 49.300. En lana y pelos el aumento fué de 499.400 pesetas. En todas las demás clases y partidas el alza fué insignificante.

Respecto á la exportación, excedió á la de 1888 en 933.000 pesetas, y este exceso consistió; en productos de animales 67.000 pesetas, la mayor parte pieles sin curtir; 80.000 pesetas de tabla y barros; 286.000 de diversos productos, entre ellos, principalmente, corcho y baya de saúco, y 324.700 pesetas de mercancías, cuya exportación es libre y sólo paga por concepto 2 por 100 *ad valorem*, entre ellos, ganado lanar, cabrio y de cerda y mineral de manganeso.

El movimiento comercial general de Portugal se halla representado por un valor de 285.880.300 pesetas en su importación, suma que ha ido en aumento en el último quinquenio. Su exportación fué por valor de 182.461.894 pesetas, sin que ésta haya aumentado en igual periodo de tiempo; habiendo, por tanto, una diferencia entre una y otra de 103.418.406 pesetas, que unida á lo que representa el exceso en la exportación de la moneda, se eleva á 160.897.192 pesetas.

Es lástima que no se pueda hacer este mismo cálculo respecto al año de 1890, pues tal vez se hallase allí mejor justificación de la crisis monetaria que actualmente se hace sentir en este país.

Las naciones cuya importación en Portugal aumentó, son: Alemania, Austria, Bélgica, China, Dinamarca, Francia, Inglaterra, Italia, Rusia, Suecia y Noruega, pero principalmente Francia é Inglaterra, la primera en sedas y sustancias alimenticias y la segunda en algodones.

Disminuyeron notablemente Brasil, Egipto y Estados Unidos, la primera de estas regiones en la mayor parte de sus productos y las otras dos en cereales.

La exportación, aunque en general no sufre aumento, se mantiene, sin embargo, muy especialmente en Austria, Confederación Argentina, Inglaterra, Italia y Rusia. Disminuyó con Francia y Estados Unidos, sobre todo en los vinos para la primera de estas naciones.

La exportación de vinos de Portugal ha disminuido con relación al año de 1888 en 256 598 kl., sobre todo en el vino ordinario ó de pasto, que fué de 283.385, motivado por lo excesivo de los precios exigidos por los cosecheros y esto ha dado por resultado quedar muchas existencias en las bodegas.

En el tránsito de mercancías extranjeras para España figuran principalmente Alemania, Bélgica, Francia é Inglaterra; las tres primeras han aumentado de 2.331.800 pesetas á 2.627 377 la primera, la segunda de 897.950 á 1.167.266, y la tercera de 1.230.639 á 1.895.361; y si bien Inglaterra parece que ha disminuido porque en el año de 1888 figura con 15.82 316 pesetas, mientras que en 1889 sólo con 6.710.633, si de la primera rebajamos la plata y oro en barras que no hubo en 1889, por 10.789.167, quedan sólo 5.031.149.

La navegación, no comprendiendo el pequeño cabotaje, fué en aumento.

Figuran á más 344 barcos con un total de 1.093.613 toneladas: 21 de ellos vapores con un tonelaje de 1.056.687 y 323 de vela con 36.926 toneladas.

Esta diferencia fué producida por 51 barcos con 703.927 toneladas de Inglaterra y 126 barcos con 235.565 toneladas de Alemania, mientras que Francia tuvo en la navegación una baja de 90 barcos, pero aumento en tonelaje de 62.762 toneladas.

España permaneció estacionaria en 1889; pero poco menos de un año más tarde, tampoco se ha aprovechado de las ventajas que la reforma de las disposiciones le ha ofrecido.

El Real decreto de 25 de Septiembre del año próximo pasado varió los derechos para la navegación, y especialmente para los españoles, toda vez que no puede hacer cargamentos completos que por el art. 1.º le suprimieron los derechos de tonelaje, fondeadero, sanitarios y de cuarentena que venían cobrándole con arreglo á la ley de 23 de Junio de 1888 y 28 de Diciembre de 1870, y además el impuesto adicional del 6 por 100 que sobre sus derechos se cobraba, según la ley de 27 de Abril de 1870, siendo todos ellos sustituidos por un único impuesto denominado derecho de carga, al que quedan sujetos toda clase de buques que entren en los puertos de Portugal y sus islas adyacentes. Por la ley que se anuló, los buques que hacían operaciones comerciales ó tomaban pasajeros, pagaban 50 reis por cada tonelada de arqueo, mientras que ahora pagan por tonelada de 1.000 kilogramos de carga que descarguen 250 reis, y si ella fuere en totalidad ó en parte compuesta de carbón de piedra, cok ó azufre, pagarán 100 reis por tonelada.

El mínimo de percepciones de 5.000 reis, y los que pagan quedan exentos de todo impuesto por lo que carguen.

Los en lastre que hagan operación de descarga, pagan el impuesto fijo de 5.000 reis por la carga que toman, sea ésta la que fuere.

Por cada pasajero que desembarque, pagan 300 reis, y por el embarque, 1.000.

Del impuesto de pasajero embarcados ó desembarcados se exceptúan los que salen por la barra del Duero, y en su lugar se cobra 2 por 100 más sobre los derechos pagados.

El beneficio de este decreto se ve á simple vista con el presente ejemplo: un buque de 800 toneladas, si descargaba 20 á razón de 50 reis por tonelada, pagaba antes 40.000 reis, y hoy paga en iguales condiciones 5.000 reis.

Como en nuestros puertos no se encuentran cargamentos completos para este país, no hay duda de lo beneficioso que resulta este derecho.

Sin embargo, nuestra navegación no se ha aprovechado de estas innovaciones, y debemos explicar lo que ocurre en el tráfico marino entre España y Portugal.

Es muy difícil precisar las mercancías que de origen español llegan al puerto de Lisboa, porque la falta del tráfico regular ó periódico ocasiona muchas veces que pierden la nacionalidad dichas mercancías, que de puertos españoles siguen para Francia, y de allí, en fletes corridos, vienen después con esta procedencia.

La periodicidad influye más aun que la frecuencia y baratura en los fletes en el desarrollo del tráfico, y esto es lo que más debieran tener en cuenta las empresas de navegación española. Actualmente son los vapores de Miguel Sáenz y Compañía, de Sevilla, los que más á menudo visitan este puerto; pero ya sea por los excesivos derechos que en los Consulados portugueses les exigen, ó porque el resultado práctico inmediato sea limitado, lo cierto es que resulta insignificante el movimiento comercial que practican entre Portugal y España.

Cuando en el año pasado se manifestaron, con motivo de las desavenencias entre Inglaterra y Portugal, ciertas tendencias de simpatía en este país hacia España, numerosas casas industriales españolas enviaron representantes á este reino, donde estudiaron las condiciones que debieran reunir los géneros aquí de mayor consumo, llegando algunos á obtener pedidos. Pero sus gestiones resultaron infructuosas á causa de la dificultad con que tropezaron para traer las mercancías; pues, por ejemplo, de Barcelona únicamente la *Compagnie naval de l'Ouest* podría traerles sus productos, que yendo incluidos en el manifiesto para el Havre, y no teniendo que abrir otro para Lisboa, ahorra el gasto de éste, pues desde aquel puerto de Francia venían incluidos en el manifiesto con la otra carga tomada de dicha república.

Esta empresa extranjera, pues, suplía la insuficiencia de la navegación española para Portugal, y de esta suerte, no teniendo grande carga nuestros vapores, nunca llegarán á desarrollar este tráfico marítimo, que necesariamente debe empezar por poco. Unido esto á la mencionada falta de periodicidad en esta escala, resulta lo que ha sucedido y está sucediendo con la industria catalana, que abandona este mercado por carecer de medios regulares y directos de comunicación, con perjuicio para la producción española.

Por otra parte son también extranjeras las empresas de vapores que actualmente están trayendo de Francia á Inglaterra mercancías á flete corrido de dichas naciones para España.

Estamos persuadidos de que si los vapores de la Transatlántica dejaran y tomaran carga en Lisboa de y para España, aumentarían considerablemente las relaciones entre ambos países, y sobre todo, no sucedería lo que hoy, que puede decirse que este tráfico se halla exclusivamente en poder de empresas extranjeras.

LA MARINA ALEMANA

Se ha publicado el anuario de la marina alemana que contiene detalles sobre su organización y que creemos interesante dar á conocer.

El litoral de las costas alemanas está dividido en dos departamentos marítimos, cada uno de los cuales se halla bajo las órdenes de un vice almirante. Los dos puertos de Alemania son Kiel y Wilhelmshaven. Los subdepartamentos marítimos son cinco, á saber: Kiel, Friedrichsort, Geestemünde, Cuxhaven y Heligoland. Hay astilleros para la construcción de buques de guerra en Kiel, Wilhelmshaven y Danzig.

Cada puerto militar comprende una división de las tripulaciones de la flota, una división de marinos de las especialidades, una división de obreros de las construcciones navales, una *abtheilung* de marinos cañoneros y una de torpederos. Cuxhaven y Lehe tienen también una *abtheilung* de marinos cañoneros. Una compañía de estos últimos se halla destacada en Heligoland.

Finalmente, cada puerto militar tiene también un batallón de soldados de marina.

La inspección de la artillería de marina, reside en Wilhelmshaven. El buque de cañones *Mars* y sus anejos, el de escuela de minas submarinas, los cuatro *abtheilungen* de marinos cañoneros acuartelados en tierra y que forman el personal de la artillería de defensa de costas, así como los establecimientos de la artillería de marina, la escuela de telegrafía y el depósito de las minas submarinas, se hallan bajo las órdenes de un contra-almirante inspector.

La escuela de torpedos, la división de ensayos de torpederos de Friedrichsort y Kiel, los talleres y las divisiones de torpederos armados, forman una dirección de torpedos bajo las órdenes de un capitán de marina y agregada á la inspección de artillería, así como los dos batallones de infantería de marina.

Los establecimientos de instrucción (academia de marina, escuela naval y escuela de maestranza), las *commandaturen*, el observatorio marítimo de Hamburgo, las intendencias de los dos departamentos y los hospitales de marina, están dirigidos por un contra-almirante.

Las fuerzas navales alemanas, reunidas en cualquier tiempo bajo las órdenes de un oficial general, constituyen tres grupos distintos, á saber:

- 1.º La escuadra de maniobra compuesta de tres acorazados bajo las órdenes de un vice almirante.
- 2.º La escuadra de evoluciones compuesta de cuatro acorazados, un crucero acorazado y un aviso, mandada por un contra-almirante.
- 3.º La escuadra ligera ó de cruceros, compuesta de tres cruceros bajo el mando de un contra-almirante.

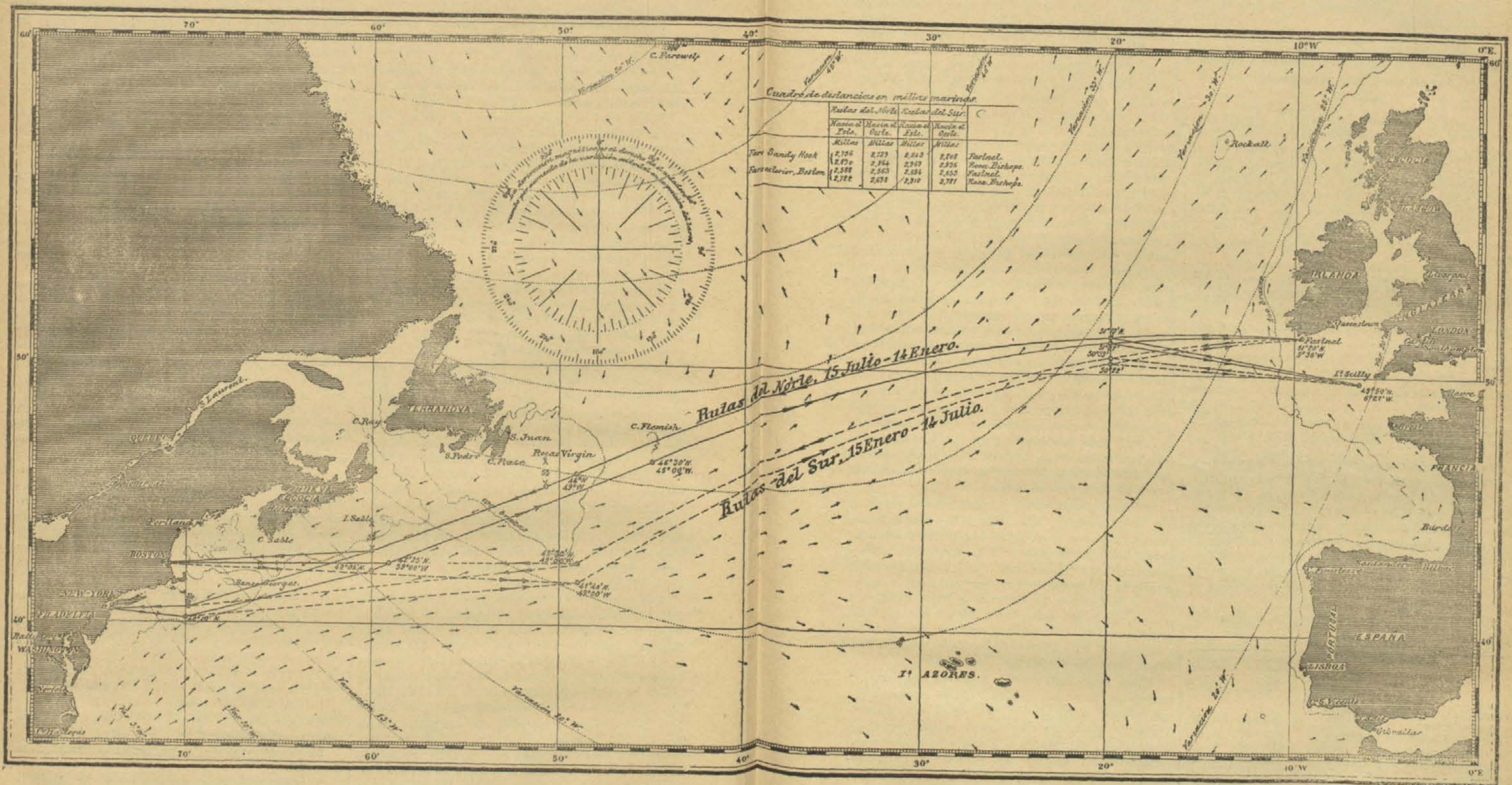
Esta es la división volante alemana. En Noviembre estaba en las costas de Chile. En Diciembre visitó á Montevideo y actualmente está en camino para el Cabo.

En las estaciones navales de los mares lejanos tiene Alemania:

En el Extremo-Oriente dos cañoneros. En Australia y el Pacífico dos cruceros. En las costas orientales de Africa, otros dos. En las occidentales del mismo continente, un crucero y un cañonero. En las Antillas, una escuela de aprendices marinos y en Constantinopla un aviso de flotilla.

El transporte *Pelican* y el *Hohenzollern yacht* del emperador, dependen del departamento de Kiel.

DERROTAS DE IDA Y DE VUELTA DE LOS TRASATLÁNTICOS INGLESES



Según el presupuesto de 1892, los efectivos de la marina alemana deben aumentar de 11.174 oficiales y marineros á 14.208 cifra que deberá alcanzarse en 1896.

El aumento consistirá principalmente en el personal mecánico y en las tripulaciones. La cifra de los oficiales pasará de 469 á 585 y se aumentará en 25 el personal de los ingenieros navales.

EL COMERCIO DE ESPAÑA CON CHILE

Y MEDIOS DE FOMENTARLO.

El Cónsul de España en Valparaíso, D. Baimon Fernandez de la Reguera, en la *Memoria Comercial* correspondiente á los años de 1889 90, que ha publicado el *Boletín del Ministerio de Estado*, dá cumplida noticia del movimiento general mercantil de la República de Chile, y especialmente del comercio con España. El valor de nuestras importaciones en aquel país fué de 250.767 pesos, distribuidos en diferentes artículos de consumo, entre los cuales figuran en primer término los siguientes.

Cigarros puros habanos.	97.454
Cigarros de papel y tabaco en rama.	19.041
Vinos de Jerez y sus similares.	36.381
Vinos tintos.	10.119
Aguardientes y licores.	3.000
Aceites y aceitunas.	2.061
Azogue.	6.210
Barajas.	8.488
Casimires.	8.633
Pañuelos de seda.	1.595
Sardinas en lata.	6.155
Guitarras.	1.881
Papel florete y para fumar.	15.766
Libros impresos.	16.880

Para determinar la nacionalidad de las mercaderías, la estadística que en Chile se publica en la imposibilidad de poderla apreciar en otra forma, se atiene solo á la procedencia de los buques en que han sido trasportadas, cuando no es directo su embarque. Teniendo en cuenta esta circunstancia, nuestras importaciones no figuran con la cifra que realmente alcanzan, y se pueden calcular en un doble por lo menos; pero aun siendo así, debieran tener muchísima mayor importancia de la que actualmente revisten.

En el siguiente cuadro puede verse la demostración de lo que acaba de indicarse:

	Importación general	Proceden ^a . española.
	— Pesos.	— Pesos.
Vinos blancos y tintos, licores y aguardientes.	1.280.000	48.500
Aceite, aceitunas y pimienta.	300.000	10.265
Sardinas, conservas y embutidos.	250.000	6.155
Franelas, bayetas y mantas.	940.000	6.800
Casimires.	1.600.000	8.733
Pañuelos de seda, lana, punto y algodón.	1.245.000	1.594
Manufacturas de hilo, lana y algo- dón.	850.000	»
Géneros de punto, medias, comise- tas, etc.	700.000	»
Gautes y corbatas.	120.000	»
Hierro y acero.	1.700.000	»
Escopetas, revólvers y cartuchos.	113.000	»

Para comprenderlo así, no hay más que fijar la vis-

ta en las cifras que alcanza la importación de algunos artículos, productos los unos de nuestro suelo y los otros de nuestra industria, cuya concurrencia podría mos sostener con los de otros países.

Con solo echar una ojeada por los artículos que abarca este cuadro, salta á la vista que debiéramos figurar en una escala muchísimo más importante de la en que figuramos en el comercio de este país. Aparte de las razones de identidad de origen, idioma y otras, que debieran contribuir á ello; aparte de que no hay razón de ser para que los productos naturales de nuestro suelo y ciertos productos de nuestra industria no puedan hacer concurrencia en este mercado á similares de otros países, existen en el país elementos para fomentar nuestros intereses y dar mayor amplitud y desarrollo á nuestras relaciones comerciales, entre ellos, y como factor principal, la numerosa colonia española repartida y establecida en todos los principales puertos y poblaciones de esta República, representada por algunas casas importadoras de reconocido crédito y gran extensión de negocios, y como auxiliares de éstas, las tiendas y establecimientos de detalle: que en el ramo de géneros y manufacturas está absorbido en su inmensa mayoría por nacionales españoles, que en su espíritu patriótico son los primeros en lamentarse de que circunstancias superiores á su voluntad les obliguen á proveerse de productos y casas extranjeras. ¿Qué causas, pues, pueden contribuir á semejante estado de cosas? ¿Será apatía de nuestro comercio? ¿Será que éste, sobrado de negocios no necesite extender su radio de acción á tan lejanos países? De ninguna manera; en contra de lo primero consta que agentes y representantes de casas catalanas y casas exportadoras de Jerez y otras poblaciones recorren todos estos centros comerciales de la América del Sur, en busca de colocación de sus productos; y en cuanto á lo segundo sería una hipótesis inadmisibile.

Deseoso nuestro cónsul de investigar el origen á que pueda obedecer esta carencia de más extensas relaciones, y con el propósito de contribuir á fomentarlas, haciéndolas conocer á nuestros fabricantes y productores, interesados unos y otros en sus diferentes esferas en el fomento de la riqueza particular y nacional, ha preguntado, ha inquirido y todos aquellos á quienes se dirigió están contextes en que la causa principal es la falta de comunicaciones directas entre estos puertos y los de nuestra Península, amen de causas de orden que se apuntan más adelante.

Casas respetables dicen y aseguran que harían y preferirían hacer sus pedidos á casas españolas por conveniencia en los precios, pero que se ven imposibilitadas de poderlo hacer á causa de la dificultad de los transportes y del recargo que como consecuencia experimentan las mercaderías, pues desde Barcelona, Cádiz ó Málaga, por ejemplo, se ven precisados á remitirlas al Havre, Liverpool y hasta Hamburgo, para reembarcarlas en los vapores que salen de aquellos puertos, y esto representa por sí solo, aparte del retraso natural en el recibo y averías consiguientes, un recargo que no baja de 40 por 100 en los fletes, que basta y sobra para inutilizar todo negocio, dándose el que, aun con estos inconvenientes, les resulte más económica esta vía que verificar sus embarques en la Coruña ó

Vigo, en cuyos puertos tocan cada quince días los vapores de la Mala Real inglesa.

Parece, además, y estas son las causas de otro orden antes indicadas, que las casas extranjeras inglesas, y alemanas sobre todo, les prestan mayores facilidades de crédito, concediendo plazos de seis y ocho meses para el reembolso de las mercaderías, cuando las casas españolas lo exigen contra envío de factura ó cuando más á tres meses; y como los eslabones de la cadena del crédito enlazan á los grandes y á los pequeños comerciantes, esta exigencia impone á los primeros sacrificios en adelante que, representando un interés, viene á influir de rechazo en el gravamen de la mercancía; también se quejan, y sobre esto el Cónsul llama especialmente la atención de nuestros exportadores, del poco esmero y diligencia que ponen por regla general en la confección de los envases, que tanto papel representan en los transportes á cortas y largas distancias, pues por su mala disposición ó falta de solidez, exponen las mercaderías á pérdidas y quebrantos que anulan muchas veces la utilidad del negocio: siendo muy frecuente, sobre todo en vinos embotellados, una rotura de 20 á 25 por 100.

Sentado el principio de que la falta absoluta, puede decirse, de comunicaciones directas entre estos puertos y los nuestros, es la causa y origen principal de que nuestras relaciones comerciales con ese país figuren en escala tan limitada, y llamado este mercado por su creciente prosperidad á ser un factor muy importante para nuestras exportaciones, en ello deben fijarse como elemento principal para su desarrollo, las miras de nuestros hombres de negocios, y á ello debe de contribuir con su influencia. Hoy que el espíritu de las grandes empresas se encuentra tan desarrollado, cuando tenemos grandes flotas de vapores que llevan nuestro pabellón á todas partes, es un verdadero anacronismo su ausencia total en estas aguas del Pacífico. Se objetará quizás que no hay elementos suficientes para dar vida y sostener una línea periódica y regular de buques de vapor; que el marqués de Campo, con espíritu altamente patriótico, intentó establecerla y obtuvo un resultado negativo; que se necesita mucho estudio y mucha meditación antes de lanzarse á una empresa de dudoso éxito; que falta la base esencialísima de la carga de retorno, puesto que la exportación de este país para el nuestro es nula en absoluto, en razón de la especialidad de sus productos; pero en contra de todas estas razones, replica nuestro Cónsul que, si bien es cierto que falta este elemento principal de la exportación directa, cree sin embargo, que si se estableciese una línea en combinación con diferentes puertos de Europa, y destinase á la par cuatro ó seis vapores más pequeños para la navegación de cabotaje á lo largo de esta costa hasta Panamá, que la sirviesen de auxiliares, y recogiesen carga en los puertos del Ecuador, Perú y Chile, para transbordarla aquí, no habrían de faltar elementos para poderla sostener.

Nuestra Trasatlántica, que tiene ya establecidas líneas periódicas tan acreditadas á la República Argentina, y que dispone de una flota tan potente como bien organizada, podría hacer este ensayo, y podría contar desde luego para sus fletes con el apoyo moral y material de esta colonia española, ávida como está de ver

flotar nuestro pabellón en estos mares. La Compañía inglesa *Pacific Steam Navigation* tiene montado en esta forma el servicio, y su navegación de cabotaje está representada por tres millones de toneladas próximamente en el período que se reseña, pues el movimiento interior de navegación es muy considerable, y rigen las mismas condiciones para la bandera nacional y las extranjeras.

Cinco son las Compañías que tienen establecidas en el día líneas de vapores entre estos puertos y los de Europa. Dos inglesas, *La Pacific Steam Navig. Comp.* y la del *Golfo*; la primera, hace viajes periodicos de itinerario fijo dos veces al mes y recibe una subvención anual del Gobierno chileno de 50.000 pesos por el servicio de correo y transporte á mitad de precio á los empleados oficiales, y la segunda uno ó dos viajes mensuales. Dos alemanas, el *Kosmos* y *Hamburg Pacific*, que verifican cada una dos viajes por mes, y una francesa, *Maritime Pacific*, que hace un viaje todos los meses. De estas cinco Compañías solo la primera toca una vez al mes en el puerto de Vigo en sus viajes de regreso con objeto de dejar pasajeros. Existe además otra gran Compañía con bandera nacional, *La Sud americana*, cuyos vapores hacen semanalmente el recorrido de esta costa del Pacífico hasta Panamá, con escala en todos los puntos intermedios del Perú y del Ecuador, subvencionada por el Gobierno con 250.000 pesos anuales, con la condición de poder disponer de ellos como transportes en caso de guerra. Dicha Compañía, en estado muy floreciente, reparte pingües dividendos á sus accionistas, y se cotizan en el día sus acciones con una prima de 70 á 75 por 100.

Al hacer las indicaciones que preceden, propónese el Sr. Fernández de la Reguera llevar estos datos á conocimiento de nuestros navieros, para que fijando en ellos su atención, puedan servirles de estímulo para intentar algún ensayo. Ninguna Compañía, á su juicio, en mejores condiciones que la Trasatlántica, pues teniendo como tiene ya establecidas por este lado del Sur viajes mensuales á la vecina República Argentina, con dedicar algunos vapores á esta costa que hiciesen hasta Panamá la navegación de cabotaje, completaría su red de circunvalación á toda la América del Sur y eligiendo para su despacho agentes activos é inteligentes (circunstancia muy esencial, puesto que algo contribuyó al fracaso del ensayo del señor marqués de Campo, la falta de buenos intermediarios), quizás viera coronado de buen éxito el resultado de esta empresa.

DATOS ESTADÍSTICOS

MARÍTIMOS Y COMERCIALES

LA MARINA MERCANTE EN NORUEGA.—Se componía en 1890 de 141 buques, con 94.301 toneladas. En 1.º de Enero último, contaba 7.432 buques, de los cuales 672 son de vapor, desplazando el total 1.705.000 toneladas. Durante el transcurso de 1890 se construyeron en los astilleros noruegos 39 vapores con 12.142 toneladas; en 1889 el número de vapores construidos fué de 20, con 6.285 toneladas. Desde 1880 el número de veleros ha disminuido de 7.761 á 6.760, mientras que el de vapores se ha elevado de 334 á 672; más del doble. El tonelaje de éstos últimos

se elevó en la siguiente proporción; de 1.518.000 á 1.705.000.

COMERCIO MARÍTIMO EN ITALIA.—El movimiento de buques en los puertos de Italia que sumaba 219.598 embarcaciones, con 32.070.704 toneladas en 1881, se ha elevado á 242.452 buques con 41.761.177 toneladas en 1890. Las mercancías embarcadas en 1881, representaron 9.590.932 toneladas, ascendiendo en 1890 á 14.706.573. Este aumento es debido al mayor movimiento de buques, habiendo también contribuido á ello, el cabotaje, en 7 millones y medio de toneladas desde 1881 á 1890.

Los buques entrados ó salidos en 1890 en puertos italianos, con bandera de esta nación, fueron 222.376 (29.126.115 toneladas) con 7.111.865 toneladas de mercancías. El pabellón extranjero tuvo un pequeño aumento en dicho año, en cuanto al número de buques; pero la cantidad de mercancías embarcadas ó desembarcadas se elevó de 4.012.531, en 1881, á 7.594.781, en 1890. Hay que tener presente que los buques extranjeros hacen muy escaso comercio de cabotaje en Italia.

LA MARINA MERCANTE DE LOS ESTADOS UNIDOS.—El Comisario de la navegación acaba de publicar el acostumbrado volumen anual sobre el movimiento de la marina mercante americana. Las estadísticas oficiales acusan los siguientes datos:

Buques de altura. . .	1.587	con	1.005.952 tons.
Los buques restantes.	22.312	»	3.678.809 id.

En junto. . . .	23.899 buques	con	4.684.759 id.
-----------------	---------------	-----	---------------

De aquí se deduce que durante el ejercicio de 1890-91, el tonelaje de los buques se ha aumentado en 59.254 toneladas. Se han registrado durante ese año 1.384 buques con 369.302 toneladas, de los cuales, fueron vapores 488 y el resto veleros.

El tonelaje de los buques destinados á la navegación de los lagos se había elevado, en 30 de Junio último, á 1.154.870 toneladas; el de los buques de los puertos del Atlántico y del golfo de Méjico, á 2.780.683 toneladas; el de los puertos del Oceano Pacífico, á 440.878 toneladas. El tonelaje total alcanzado por los buques de vapor, es de 2.016.264 toneladas y el de los veleros, 2.668.495.

SECCIÓN OFICIAL

Real orden de Gobernación referente á cuarentenas

«Remitido á informe del Real Consejo de Sanidad el expediente instruido por la Dirección general de Beneficencia y Sanidad con motivo de las repetidas consultas hechas por por algunas casas consignatarias, respecto á la falta de armonía que existe entre la regla 13 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888 y la 3.ª de la de 6 de igual mes de 1889; dicho Cuerpo consultivo ha emitido el siguiente dictamen:

«Excmo. Sr.: En sesión celebrada el día de ayer ha aprobado este Real Consejo por mayoría el dictamen de su segunda sección que á continuación se inserta.

La Dirección general del ramo, en vista de las repetidas consultas que le han hecho algunas casas consignatarias con motivo de la falta de armonía que existe entre la regla 13 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888 y la 3.ª de la de 6 de Marzo de 1889, interesa de este Consejo informe sobre la mejor manera de prescribir la misma cuarentena para las procedencias á que se refiere la primera de las disposiciones citadas que para las relativas á la segunda.

Al efecto consigna, que por la primera de las mencionadas

reglas, las procedencias de cualquier país que lleguen en las condiciones señaladas en su párrafo segundo deben someterse á tres días de cuarentena los buques, admitirse libremente á los pasajeros y ventilarse el equipaje durante cuatro ó seis horas, mientras que por la segunda, dicha cuarentena de tres días han de sufrirla no sólo las embarcaciones, sino también el pasaje y el equipaje; pero esto tan sólo en nuestros puertos del Mediterráneo y en los de las provincias de Sevilla, Cádiz, Huelva y Canarias desde 1.º de Octubre á 30 de Abril.

De lo expuesto deduce que la regla 3.ª de la Real orden de 6 de Marzo de 1889 modifica para los puertos últimamente citados la regla 13 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888, con perjuicio de las procedencias de las Antillas, Seno Mejicano, La Guaira y Costa Firme, puesto que quedan sujetos durante la referida época á tres días de cuarentena buques, personal y cargamento, lo cual no ocurre con las procedencias de otros puertos de América que en iguales condiciones arriben á los nuestros ya expresados.

Dicho Centro no encuentra justificado el que se imponga distinto trato sanitario á las indicadas procedencias que á las de otros puertos de América en donde se padece la fiebre amarilla de un modo endémico, excediendo en ambos la duración de la travesía del tiempo que las Conferencias internacionales celebradas en Viena, Constantinopla y otros países, asignan como periodo de incubación para las referidas pestilencias.

Para emitir el informe interesado con el mejor acierto, la Sección se hará cargo de las dos disposiciones citadas, y propondrá la reforma que considere más conducente á establecer entre ellas la debida armonía, y á garantizar del modo más cumplido los intereses de la salud pública.

La regla 13 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888, que se dictó sin oír á este Consejo, á la letra dice así: «Se someterá á tres días de prácticas cuarentenarias á los buques con patentes que expresen la existencia de algunos casos de cólera morbo asiático, fiebre amarilla ó peste de Levante en el puerto de salida ó en cualquiera del tránsito, si no se manifiesta en dicho documento que la enfermedad tenga carácter epidémico.

Si en la travesía se hubieren empleado diez ó más días, no habiendo ocurrido á bordo accidente de cualquiera de dichas enfermedades, será admitido libremente el pasaje, y los equipajes se fumigarán ó ventilarán durante cuatro ó seis horas.»

La práctica de lo prevenido en esta regla pone en peligro, á juicio de la Sección, la salud pública de la Península é islas adyacentes.

Ciertas enfermedades comunes se asemejan á las pestilencias señaladas en la vigente ley de Sanidad, lo que da lugar á que cuando se presentan los primeros casos de alguna de éstas en una localidad donde no es endémica, los Médicos duden de su verdadero carácter, y no se decidan á fijar el diagnóstico, sino después de haber observado á muchos invadidos de la misma dolencia.

Esto, unido á la impopularidad que dichos Profesores arrostran al publicar la existencia de tales padecimientos, es motivo para que se abstengan de hacer manifestaciones en el indicado sentido, hasta que el incremento de la epidemia les obliga á ello.

Por otra parte, las Autoridades retardan cuanto les es posible la declaración oficial correspondiente, á causa de los muchos perjuicios que con esto se originan, tanto por el pánico que se apodera de los habitantes del pueblo epidemiado, como por las grandes pérdidas que se ocasionan á todos los ramos de la riqueza pública, debiéndose sin duda á lo expuesto el que nuestros Consules muchas veces sólo tengan noticia de la presentación de algunos casos de una enfermedad pestilencial cuando la epidemia ya está desarrollada.

Las precedentes consideraciones son bastantes, en concepto de la Sección, para hacer sospechar con sobrado fundamento de la existencia del cólera, fiebre amarilla ó peste de Levante en un punto, cuando los buques procedentes del mismo traen patente con nota de casos aislados de alguna de las enfermedades mencionadas, por lo cual dicho documento debe considerarse como sucio á los efectos de lo preceptuado en la vigente ley de Sanidad, y en este sentido, entiende la Sección que debe modificarse la regla de que se trata.

La regla 3.ª de la Real orden de 6 de Marzo de 1889 dice textualmente: «Las procedencias de los mismos países (se refiere á los señalados en el art. 32 de la vigente ley de Sanidad), con nota de casos aislados de fiebre amarilla, sufrirán en los puertos del Mediterráneo y en los de las provincias de Sevilla, Cádiz, Huelva y Canarias desde 1.º de Octubre á 30 de Abril, tres días de cuarentena de observación para las personas y buques con todo su cargamento. En los puertos del Norte se aplicará á estas procedencias en dicho período lo prevenido en la regla 13 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888.»

La disposición copiada ofreció algunas dudas al Director

le Sanidad del puerto de Santander, y fué objeto de una reclamación del representante en esta Corte de la Compañía Transatlántica, y tanto la consulta del primero como la instancia del segundo pasaron á informe de este Consejo, que lo evacuó el 16 de Julio de 1889, dictándose de conformidad con él, la Real orden de 6 Agosto del mismo año.

La Sección reproduce cuantos argumentos se exponen en el referido dictamen para demostrar la conveniencia de que se mantenga en todo su vigor lo prevenido en esta Real orden, debiéndose suprimir la cita que se hace en su regla 3.ª de la 13 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888, porque, como ya se ha dicho, procede que ésta se modifique.

Así, pues, atendiendo á lo expuesto, la Sección estima oportuno que se redacten las expresadas reglas del modo siguiente:

Regla 13 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888: «Las patentes con nota de casos aislados de cólera morbo asiático, fiebre amarilla ó peste de Levante en el puerto de salida ó en cualquiera del tránsito se considerarán como sucias, á los efectos de lo preceptuado en la vigente ley de Sanidad.»

Regla 3.ª de la Real orden de 6 de Marzo de 1889: «Las procedencias de los mismos países con nota de casos aislados de fiebre amarilla sufrirán en los puertos del Mediterráneo y en los de las provincias de Sevilla, Cádiz, Huelva y Canarias, desde 1.º de Octubre á 30 de Abril, tres días de cuarentena de observación para las personas y buque con todo su cargamento.»

En los puertos del Norte se someterán al mismo trato sanitario, pero cuando se empleen diez ó más días en la travesía sin accidente á bordo, se admitirá libremente en los expresados puertos del Norte el pasaje, y se fumigará y ventilará durante cuatro ó seis horas al equipaje.»

Concebidas en estos términos ambas disposiciones, desaparece la falta de armonía que entre ellas existe, constituyendo la segunda una excepción de la primera.

El art. 32 de la vigente ley de Sanidad previene que se sometan á siete días de cuarentena los buques con patente limpia que salgan de las Antillas y Seno Mejicano, de La Guaira y Costa Firme desde 1.º de Mayo hasta 30 de Septiembre, y cuantas disposiciones se han dictado sobre el particular, se han ajustado á este precepto legal, y el Consejo en sus informes ha procedido del mismo modo por considerar que las modificaciones en asunto de tanta transcendencia para que sean aceptadas deben obedecer á un plan general bien meditado, oyendo antes á las Corporaciones competentes en la materia, por lo cual la sección entiende que no procede hacer variaciones parciales en la ley de Sanidad que pudieran perjudicar á los intereses de la salud pública ó á los del comercio y navegación sin provecho para los primeros.»

Y conformándose S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, con el preinserto dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone; y disponer que las mencionadas reglas 13 y 3.ª de las Reales órdenes de 31 de Marzo de 1888 y 6 del propio mes de 1889, se entiendan redactadas en la forma propuesta á fin de que en lo sucesivo se ajusten las Direcciones de Sanidad de los puertos en el régimen sanitario que deba imponerse á los buques que se encuentren comprendidos en las expresadas reglas.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 26 de Enero de 1892.—*Eduayn.*

Señores Gobernadores civiles de las provincias marítimas y Comandante general de Ceuta.»

NOTICIAS

Nuestro distinguido colaborador D. José Ricart Giralt, ha sido nombrado Académico numerario de la Real de ciencias de Barcelona y agraciado últimamente con la encomienda de la orden de Cristo de Portugal.

Damos la enhorabuena á nuestro querido amigo por estas justas distinciones con que ha sido honrado, en gracia á sus relevantes méritos.

He aquí el texto de una Real orden de Marina de 8 del actual, resolviendo una petición del maquinista mayor de segunda clase D. Juan Larria Herrera.

«En expediente instruido sobre la instancia del maquinista mayor de referencia, suplicando que el artículo 34 de su Reglamento, sea interpretado en el sentido de ser de aplicación para los de su clase lo dispuesto en la Real orden de 16 de Septiembre de 1871; ha tenido á bien disponer que se des-

estime la instancia de referencia, en atención á que el citado artículo 34 no puede tener más interpretación que la literal, pues el no haber consignado como distintivo el uso de las estrellitas, no ha sido olvido, sino que, si bien el objeto del Reglamento ha sido colocar á esta clase en mejores condiciones de instrucción y respetabilidad, no ha sido el de igualarlos completamente á los oficiales; en vista del poco tiempo que lleva este Reglamento en uso, no se modifique por ahora y que no se haga extensiva al cuerpo de maquinistas la Real orden de 16 del citado Septiembre de 1871.»

La Compañía de vapores *Quebec Steamship Company*, que transita entre Nueva York, Bermuda y las Indias Occidentales, ha ofrecido llevar gratuitamente, objetos destinados á la Exposición de Chicago por los gobiernos de aquellos países. Los objetos que remitan los particulares, pagarán la mitad de la tarifa vigente.

A instancias de la empresa de vapores de Bremen *Norddeutscher Lloyd*, la Compañía *Hamburguesa-Americana*, ha dado orden á los capitanes de sus buques de seguir las rutas uniformes adoptadas por las cinco grandes Compañías trasatlánticas inglesas.

Parece ser que el Gobierno Italiano tiene el proyecto de suprimir la línea postal subvencionada, de Génova á Bombay.

Dice *Le Yacht*:

«Una nueva ley americana obliga á los buques mercantes á llevar el nombre de los mismos á cada costado de la proa y á determinar su línea de flotación en carga.

A este efecto, el armador, agente, ó capitán, deberá indicar el calado que estime debe tener el buque, á fin de que se encuentre en buenas condiciones de navegación según el género de transportes que efectúa. Este calado se especificará según certificado de inspección ó reconocimiento del buque.

Esta ley, que ha sido votada para responder á la inglesa que se dió sobre la línea de carga de los buques y que deja al armador ó al capitán en completa libertad de señalar el calado del buque, nos parece que no ha de producir los efectos que de ella se esperan, porque es de presumir que el *Board of trade* inglés no la reconocerá como suficiente.

Numerosos buques extranjeros han sido detenidos en los puertos ingleses y castigados con multas por la excesiva carga que llevaban.»

El Consejo Superior de la Marina ha acordado las modificaciones que deben hacerse en el trazado en bruto de las piezas de culata para el cañón de 14 centímetros, y ha dado primera vista á otro expediente sobre la artillería de tiro rápido de los cruceros de 7.000 toneladas de nueva construcción.

Comunican de San Francisco que un barco de vela, fletado por una sociedad de misiones, que se proponía visitar las islas *Gilbert* ó *Kingsmill*, ha hecho interesantes estudios de estas tierras, tan poco conocidas.

Forman un grupo de 15 islas, dice el telegrama, cuyas costas de roca están llenas de coral y se elevan tan poco sobre el nivel del mar, que las mayores alturas de estas islas no pasan de siete metros.

Resulta muy difícil desembarcar, por la poca depresión del terreno, que obliga á los barcos de gran calado á anclar á más de una milla de la costa, á la cual hay que acercarse después en lancha, cuidando de no tropezar con los corales que, como apretadísimo bosque cercan por completo las islas.

SINIESTROS MARÍTIMOS

Se han recibido algunos detalles del abordaje ocurrido en Croisset, límite del puerto de Ruan.

El buque *Fanny*, cargado de avena y piedras, acababa de salir del puerto, cuando, á causa de una falsa maniobra, abordó el vapor *Tenz*, que con cargamento de vinos se dirigía al puerto.

El choque fué tan terrible, que la *Fanny* fué á tropezar con el vapor *Adela*, que también cargado con vinos, remontaba hacia Ruan.

Estos dos últimos buques resultaron con grandes averías; afortunadamente no han ocurrido desgracias personales.

—El vapor francés *Normandie*, de la Compañía Trasatlántica, que salió del Havre el día 23 para Nueva York, abordó al remolcador *Abille*, que se fué á pique inmediatamente. De los once hombres de su tripulación, solamente se salvaron cinco, entre ellos el capitán. El *Normandie* arribó á la rada. Si no tiene averías, continuará su viaje. El casco del *Abille* no estorbaba la navegación.

—La barca noruega *Hellesponto* entró el martes por la tarde en la bahía de Lagos (Portugal) con una vía de agua que le obligó á encallar en la playa para no irse á pique.

En la madrugada del miércoles se levantó un furioso vendabal Sudoeste y la mar fué poco á poco desmantelando el buque, hasta que una enorme ola arrebató de cubierta á todos los tripulantes, que eran doce.

Cuando llegaron de tierra auxilios ya habían desaparecido siete, salvándose únicamente el capitán, cinco marineros, un cabo de mar y un soldado de la guardia fiscal.

El mismo día se fué sobre la costa el yatch portugués *Océano*, abandonado desde la víspera.

—El vapor *Delta*, de las Mensajerías Marítimas, que hacía la línea de Haphong á Hong-Kong, se fué á pique en la costa de Hinan á consecuencia de haberse abierto un agujero en el fondo del buque.

Los pasajeros y la tripulación se salvaron saltando á unos juncos que encontraron en las cercanías.

La lancha de vapor *Shamhai* recogió á los naufragos y los llevó á Hong-Kong.

—En el cabo de Tenerife han aparecido fragmentos de un buque naufragado; entre ellos tarjetas que expresan el nombre del vapor italiano, *Cornisa*, de la Compañía de Navegación General Italiana, según el registro Veritas.

—Un despacho de Brest anuncia que el crucero de guerra francés *Arethuse*, destinado á incorporarse á la división naval del Atlántico, ha encallado en una roca, abriéndose una enorme vía de agua. Con gran trabajo ha sido puesto á flote y conducido á la dársena de Brest. El Ministro de Marina ha dispuesto que salga otro crucero para reemplazar á aquel.

VARIEDADES

LA PESCA DE ESPONJAS EN LAS ISLAS BAHAMAS

La pesca ó extracción de la esponja en las Bahamas se hace en una gran extensión de territorio, da ocupación á unos seis mil hombres y muchachos. Esta industria produce más á la Colonia que cualquiera otra. En todas las épocas del año continúa la industria dando trabajo á los hombres que á ella se dedican. En un lugar ú otro de las cercanías de las islas se encuentra siempre la esponja. Como esta se da ó crece continuamente, si se le busca bien, se encontrará en cantidades suficientes. La demanda por este artículo es siempre buena, y los precios no cambian mucho de año en año. En 1890 estas islas embarcaron 623 317 libras, cuyo valor en la localidad era de pesos 31.500. Como la demanda es casi una misma anualmente, y el abastecimiento es constante y basta en un

año para suministrar al mundo entero, nos preguntamos ámenudo ¿dónde van á parar las esponjas?

En las Bahamas la industria tiene unas 550 embarcaciones que varían de 5 á 20 toneladas. Tienen además 2.500 botes abiertos, que, como hemos dicho antes, tienen ocupados á unos seis mil individuos. Estos son todos de la clase negra, en lo general naturales de la isla en su mayor parte. Dichos negros dedican toda su vida á esa industria, pues muchos empiezan desde niños y en la vejez no la abandonan mientras tengan fuerzas para el trabajo.

Además de los botes abiertos que forman parte de la expedición de las embarcaciones mayores, hay otros más pequeños que aquellas arrastran. Por este trabajo sus patrones obtienen en pago, parte de la pesca que hacen dichos botes. Los dueños de estos conservan la cantidad que extraen separada de los otros cargamentos.

Para extraer la esponja del fondo del mar el pescador va provisto de una vara larga, que lleva en uno de sus extremos un gancho con que extraer las esponjas. Cuan to la profundidad es mayor que la que se puede obtener con dicho instrumento, el pescador se echa al agua; pero esto sucede pocas veces.

Uno de los artículos indispensables en la industria es lo que llamaremos el antejo de pescar esponja, especie de cono de madera que lleva un vidrio en una de sus extremidades, estando abierta la otra.

La esponja es un tejido fibroso más ó menos denso, más ó menos flexible, producido por unos animales pequeños, casi imperfectibles, pertenecientes al género *pólipos*, que viven en el mar. Dicho tejido está cubierto ó revestido, en su estado natural, con un especie de gelatina animal, medio fluida y muy delgada, susceptible, según dicen, de experimentar una ligera contracción ó estremecimiento cuando se le toca, y es la única señal de vida que se ha observado en ella.

Después de la muerte desaparece dicha gelatina, y solo queda el tejido ó esponja que le sirve de base; está formada por la reunión de una multitud de pequeños tubos capilares, susceptibles de recibir el agua en sus intersticios, y de ensancharse considerablemente. Las esponjas se encuentran en el fondo del mar, adheridas á las piedras, sobre todo en las inmediaciones de las islas del Archipiélago, en donde se hallan en gran abundancia.

La esponja, aunque de origen análogo al del coral, es sin embargo, de naturaleza muy diferente. El coral se compone casi por completo de carbonato de cal, mientras la esponja está formada con los mismos elementos de las materias animales, y produce por medio de la destilación gran cantidad de amoníaco.

Las esponjas encierran muchas materias extrañas, como fragmentos de rocas, guijarros, arenas, restos de madreporas y de conchas de moluscos.

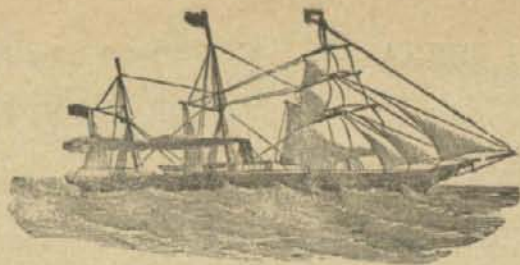
Para quitarle la arena, la arcilla seca ó la materia que cubre sus fibras, se golpean y lavan con mucha agua sin frotar la demasiado; pero para quitarles las demás partes debe sacárselas con la mano, lo cual exige grandes gastos y destruye á veces el tejido de las esponjas, á causa de las rasgaduras que hay precisión de hacerles sufrir para extraer dichos cuerpos extraños. Se quitan bien y á poca costa las partes calcáreas tratando las esponjas por medio del ácido hidro-clórico muy flojo, que mar que de 8 á 10 grados á lo más, y lavándolas después con mucha agua.

Se emplea el ácido sulfuroso y, sobre todo, el cloro para blanquear las esponjas el último medio, principalmente, surte buenos efectos. Solo se usa con las esponjas destinadas al tocador: debilita poco el tejido y da mayor precio.

MADRID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LUCAS POLO
ALCALÁ 80.

1892



SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

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

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

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

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

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

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

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

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

Un viaje cada tres meses, saliendo de Cádiz.

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

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

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebaja por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila a precios especiales para emigrantes de clase artesana o jornalera con facultad de regresar gratis dentro de un año si no encuentran trabajo.

La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

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

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

Para más informes.—En Barcelona: La Compañía Trasatlántica y los Sres. Ripoll y Compañía, Plaza de Palacio.—Cádiz: la Delegación de la Compañía Trasatlántica.—Madrid: Agencia de La Compañía Trasatlántica, Puerta del Sol, 10.—Santander: Sres. Angel B. Pérez y Compañía.—Coruña: D. E. 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 e islas Canarias a Puerto Rico, Habana, Cienfuegos y Matanzas, siguiendo, en determinadas épocas del año, a Nueva Orleans.

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

PIO IX

de 6.000 toneladas y 3.000 caballos.

CONDE WIFREDO, de 5.500 toneladas y 3.000 caballos.

MIGUEL M. PINILLOS

de 4.500 toneladas y 2.000 caballos.

MARTIN SAENZ, de 5.000 toneladas y 3.000 caballos.

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

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

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

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

LINEA DE VAPORES SERRA



COMPañÍA DE NAVEGACIÓN "LA FLECHA,"

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

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

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

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

SERVICIO QUINCENAL ENTRE

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

RITA,

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

Los señores cargadores pueden dirigir su mercadería 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, Café, Té, Sagú, N. olivas, 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

SOCIEDAD DE ALTOS HORNOS

Y FÁBRICAS DE HIERRO Y ACERO

DE BILBAO

FABRICACION DE HIERRO ORDINARIO, ECONOMICO

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.