

CULTOS SAGRADOS.

SANTO DEL DIA DE MAÑANA.

San Vicente Ferrer, confesor.

El Jubileo de cuarenta horas se gana en las Capuchinas, dedicadas a la Divina Pas-tora.

MEMORIA

dirigida al Ministro de Instrucción Pública sobre una misión filológica a Mallorca por Alfredo Morel-Fatio traducida por Joaquín Fiol y Bauza.

Se vende a cuatro reales ejemplar en la librería de Rotger, calle de Palacio, número 4, frente la Diputación Provincial.

5—Jovellanos—5

Biblioteca Musical.

Se han recibido unos magníficos Pianos y Armoniums de una de las más acreditadas fábricas Españolas.

Gran surtido de fantasías para piano de las más modernas, entre ellas varias sobre motivos de la popular cuanto bonita zarzuela «La Tempestad».

Buen repertorio de romanzas para canto y piano, algunas en catalán y entre estas «La Rosa Marcida» música del maestro Candi y letra del laureado poeta D. Jacinto Verdaquer.

En la misma Biblioteca se encontrará bujías estereográficas de todas clases y dimensiones, pantallas, asandelas y demás enseres para pianos.

5—Jovellanos—5

AGENCIA MINERO-METALURGICA
CREADA PARA LA
EXPOSICION NACIONAL DE 1883

2, Valverde, 2.

Se admiten muestras de mineral de toda clase; se admiten productos de las artes metalúrgicas, cerámica y de cristalería, con destino a la Exposición que ha de celebrarse en el palacio que se está construyendo en el Retiro, cuyas muestras y objetos habrán de remitirse por los interesados con porte pagado, obligándose además a satisfacer los gastos que ocasiona su instalación, conservación, recogida y su devolución con los diplomas y premios que obtengan.

Esta Agencia tendrá intérpretes y personal con distintivo, y desde 1.º de Abril publicará un periódico semanal, crónica de la Exposición, órgano oficial de los intereses de la Agencia.

Además de la representación, admite también comisiones para la compra venta de minas y minerales, escoriales, escombros, tesoros, formación de sociedades minero metalúrgicas, fábricas de beneficio, fábricas de leña y venta de kaolin.

Responderá la Agencia de toda operación en que inter venga, poniendo de manifiesto los informes facultativos, títulos de propiedad, certificaciones y cuantos documentos sean necesarios, sin los cuales, no se admite la Comisión.

Dirección para la correspondencia: Señor Director de la Agencia Minero Metalúrgica, Va. verde, 2, Madrid.

Compañía Catalana

DE VAPORES TRASATLANTICOS.

Salidas fijas del puerto de Barcelona el 15 de cada mes, para Puerto Rico y Habana. Saldrá para dichos puntos el 15 de Abril, el vapor

JOSÉ BARÓ.

Admite carga y pasajeros. Los fletes y pasajes de esta a Barcelona y el trasbordo en dicho punto son de cuenta de la Compañía.

Estando ya limitada la cabida, se advierte a los señores cargadores se sirvan pasar nota anticipada de la carga, la que puede embarcarse en esta hasta el día 10 inclusive.

Se despacha en Palma, Plaza Copiñas, número 5, entresuelo.

Nodrizas.

Una de 22 años y la leche de 10 meses desearía encontrar criatura para criar en Selva. Darán razón en el horno de la Vileta.

Dinero á préstamo.

Calle de los Hostales, 24—2.º informarán.

Horas de despacho, por las mañanas de 7 a 9, por las tardes de 3 a 6.

Se alquila la casa botiga número 19, de la calle de Berard. Almsdela 3 informarán.

CAMACHO

(YA CAYÓ.)

Polka para piano, del maestro D. E. Martí Puig, autor de la célebre y popular Polka

El As de Oro.

Ambas composiciones, se hallan de venta en la

BIBLIOTECA MUSICAL.

5.—Jovellanos—5.

En el mismo establecimiento acaba de recibir un magnífico surtido de Música Religiosa en mas para canto y órgano ó piano. Ave-María, y otras de los más acreditados compositores antiguos y modernos.

5.—Jovellanos—5.

BIBLIOTECA MUSICAL.

Se ha estraviado una

perra de unos 3 años de edad, estatura regular, color blanco salpicada de rojo y dos lunares rojos también entre los brazos y las costillas de la parte izquierda, de clase podenca y se estravió desde la Puerta de San Antonio a la fábrica del Petróleo el miércoles 28 del pasado mes de Marzo de 10 á 12 del día. En esta imprenta informarán de su dueño.

CASA LE HUESPEDES

calle del Obispo, número 5, principal.

Se alquilan habitaciones amuebladas y sin amueblar a precios muy baratos. Se sirven comidas a precios convenientes. Trato esmerado y económico. 22

Alquiler.

Se alquila una cochera en la plaza de la puerta Pintada, con agua y bastante comodidad. Informarán en la calle de Sintas, número 5.

Cualquiera que haya

perdido un todo de carruaje desde la Ciudad a Son Inglada, el carrero del Registro de Filipinas dará razón.

Tanto se vende como

se alquila una casa de recreo situada en uno de los parages más alegres de Son Serra. En esta imprenta darán razón.

En la calle de Catañy,

número 21, hay una cochera y cuadra para alquilar.

ALMACEN DE MUSICA

DE PERELLÓ,

Union, 19.

CAMACHO

(YA CAYÓ.)

Polka para piano á 6 reales.

MAS NOVEDAD. La Corte de Granada, Fantasia Morisca de Chapi, Marcha del Torneo, Meditación, Serenata y final para Piano y toda la demás música antigua y moderna hasta el día y la Religiosa.

Stabat Rossini á 8 reales.

Union, 19.

Una Ganga.

En la Platería número 31, se venden todos los aparatos de una tienda como son vidrieras y los mostradores incluso el (TAURELL) dicha tienda tanto puede servir por zapatería como por mercadería, confitería ó botillería. Todo al estilo moderno y nuevo con sus correspondientes vidrios y que se dará por un precio muy barato.

Ganga.

Hay para vender una galsra de lujo en muy buenas condiciones. La persona que desea adquirirla, puede avistarse con el maestro de carruajes Miguel Monerrat, que vive frente al cuartel del Círculo.

BANCO DE PRESTAMOS
Y CAJA DE AHORROS.

Habiendo transcurrido el plazo señalado para el pago del segundo dividendo pasivo de 5 pesetas por acción, y en virtud de acuerdo de la Junta de Gobierno, se avisa á los señores accionistas que queda prorrogado dicho plazo hasta el día 10 del corriente mes, desde cuya fecha se exigirá el 8 p.º de interés anual.

Palma 2 Abril de 1883.—El Administrador, Cándido Fernandez.

EL VAPOR

LULIO,

saldrá de este puerto para el de BARCELONA, todos los martes á las cuatro de la tarde con la correspondencia pública. Admite carga y pasajeros.

CAJA DE AHORROS

Y MONTE DE PIEDAD DE LAS BALEARES.

Asociacion de Beneficencia.

San Pedro Nolascó, 6, principal.

En este establecimiento se admiten imposiciones desde 1 á 1000 pesetas al interés del 3 p.º anual.

Se presta sobre alhajas, metales y piedras preciosas, ropas y otras prendas, al ocho por ciento al año.

Los intereses se pagan al cancelar el préstamo.

Las prendas que no se desempeñan después de espirados los plazos reglamentarios se venden en pública subasta.

Horas de oficina de 11 de la mañana á 3 de la tarde y de 7 á 9 de la noche.

EL PANCARITAT

DE S'ARRACÓ.

Comedi en un acte y en vers mallorquí, per un peçes de Andraitx.

Se halla de venta en la calle de Palacio número 4 á 2 rs. ejemplar.

También se vende en el mismo establecimiento Sa R volució de un poble del mismo autor.

Al Público.

En la calle de San Pedro Nolascó número 7 hay un espacioso local para alquilar que tanto puede servir de almacen como para cuadra y cochera. En la misma casa informarán.

El Trobador
Mallorquin.

Poesías escritas en mallorquin literario, acompañadas de versios castellana por D. José Tarongí presbítero, doctor en sagrada teología, canónigo de la insigne iglesia del Sacro Monte, catedrático de retórica y poética en el colegio-seminario de San Dionisio.

Se vende á tres pesetas en la librería de Rotger calle de Palacio número 4.

TINTA

para sellar sin aceite, negra, en carnada y violeta.

Véndese en la

imprenta y librería de Rotger calle de Palacio número 4.

Naipes.

Se venden en la calle de Palacio número 4, desde 3 centimos á 4 rs. juego.

Recaudadores

Expedientes y papeletas de apremios. Se venden en la imprenta de este periódico á precios barattimos.

Ley electoral

PARA DIPUTADOS PROVINCIALES.

Véndese á dos reales en la imprenta de este periódico y en la librería de ROTGER, frente la Diputación Provincial.

Singer.

INTERESANTE.

La Compañía Fabril «Singer» de Nueva York, deseosa de corresponder al creciente favor que el público en general dispensa á sus inmejorables máquinas para coser «Singer» legítimas, ha ordenado á todar sus casas, que en lo sucesivo acompañen á las máquinas familia ó intermedia, además de las 16 piezas que anteriormente se daban, 8 más, á saber:

- 3 dobladillos de diferentes anchos.
- 1 ribeteador de biestas.
- 1 pie para los mismos.
- 1 pieza para sobrecargar costuras.
- 1 accionador.
- 1 marcador de pliegues.

Todos los modelos de nuestras máquinas á

10 reales semanales,

sin adelanto ni aumento alguno.

Enseñanza y atenciones gratis á domicilio y sin límite.

Escursal en Palma.

4, JAIME II, NUM. 4.

DICIONARI
mallorquí-Castella

Ordenat en vista de tots els qui s'han publicat fins es dia d'avuy, considerablement aumentat ab totes sas vers d'us modern y antic que no s'troban en ningun d'ells: contenguent sas paraules mes usuals de sa llengua catalana, valenciana y antigua llemosina: totes sas locals y particulars de sas illas de Menorca é Ivissa; sas de ciencias, arts, oficis, professiones, comers, náutica, industria y agricultura; sas estrangeras adoptadas y sas de sa castella, admésas ensas conversaciones y literatura balear, á b sas respectivas definicions, acepcions, significat y correspondencia castellana.

À pesar de sa bondat de s'edició y dels grans gastos que ocasiona; y á fi de que se classe ménos acomodada puja possir un libre de tanta utilitat, es préu de cada entrega será tan sóls de

3 cuartillos de real en tota España.

PUNTS DE SUSCRIPCIO.

Palma.—A sa librería d' en Bartomeu Rotger, carrer de Palacio, núm. 4, devant sa Diputación provincial, ahont se dirigiran sas peticions y reclamacions.

UNA VERDAD.

¡Por 12 reales!!

- Una cartera de sobremesa.
- Una remilla papel.
- Una caja sobres.
- Una barra laere.
- Una portaplumas.
- Una docena plumas.
- Un lapicero.
- Un juego naipes.
- Un id. carpetas.
- Un juguete para niños.
- Calle de Palacio núm. 4, frente la Diputación Provincial.

EL ALGARROBO

Y SU CULTIVO EN MALLORCA por D. José Rullan presbítero con adiciones y notas de D. Pedro Esterich. Follet en 4.º menor de cerca de 100 páginas. Se vende á 1 peseta en las principales librerías de esta Capital.

PRENSAS Y COPIADORES.

Las hay para vender en la imprenta de este periódico.

JARABE DE YODO SOLUBLE

DE

AUSIRÓ Y SOLER FARMACEUTICO. ESCROFULAS, FIEBRED GENERAL RECONSTITUYENTE ASOCIADO AL HIERRO Y LOS FOSFATOS.

Depósito en Palma, Centro Farmacéutico, en Sóller farmacia de Estades, á 6 reales frasco. Al por mayor descuento á los señores Farmacéuticos. 50

VIAJE Á CETTE

POR EL VAPOR

SANTUERI.

Este vapor saldrá del puerto de Palma para Certe del 18 al 20 del corriente Abril. Admite carga y pasajeros y se despacha en la calle de San Jaime, número 31, principal.

EL BALEAR.

HOJA AGRICOLA Y COMERCIAL.

CUATRO PALABRAS
SOBRE LA CUESTION NAVIERA.

I.

Dice el ex-ministro D. Laureano Figuerola en su *Reforma arancelaria* de 1869, página 442:

«Si no por egoísmo, por ignorancia ó por incapacidad en la dirección de sus negocios recaman los navieros el derecho diferencial de bandera para el ejercicio de una profesión á la que nadie les obliga siendo mayores de 20 años en que ya pueden ejercer el comercio: hay que darles curador quitándoles la administración de sus bienes por pródigos ó locos.»

Debo confesar, y lo confieso ingenuamente, que la primera vez que lei el párrafo transcrito, creí que el Sr. Figuerola sentía animosidad hacia los navieros: y yo, que de mí soy tolerante, quise ver en las frases copiadas, y que cierran el capítulo que á embarcaciones dedica, no un concepto vertido por una imaginación clara y despejada, no el fallo imparcial de un juez severo, pero ilustrado, sino el raciocinio un tanto exaltado del hombre que defiende su gestión económica. Mucho trabajo me costó borrar de mi cerebro la penosísima impresión que me causaron estas y otras palabras que en el citado libro se leen: mas resuelto á estudiar la cuestión, lancéme en busca de datos y noticias ansioso de hallar medios, ¿por qué no decirlo? de contradecir al ex-ministro de la Revolución de Setiembre y ser un decidido aunque humilde defensor de los navieros tan duramente atacados por el Sr. Figuerola.

Mas ¡ay! que cuantos mas datos he recogido y mas conocimientos he atesorado mas y mas he venido á comprender que en las palabras del Sr. Figuerola hay un gran fondo de verdad, por mas que crea controvertible alguna de las ideas que expone respecto á los señores navieros.

No quiero herir susceptibilidades, ni pretendo lanzarme á la pelea con el desahogado propósito de molestar á ese sin fin de comerciantes que, á mi entender, se apropian sin motivo el título de navieros. Dejando que se anuncien como tales, pasará á demostrar las verdaderas causas que á mi juicio, contribuyen al decaimiento de nuestra marina mercante; y si leído este folleto el lector opina que, salvo raras excepciones, el naviero propiamente dicho en nuestro país no existe, y si cree que el Sr. Figuerola estuvo acertado al dedicarles las líneas que al comienzo de este trabajo he transcrito, de claro francamente que tendré una gran satisfacción, que para atacar bien una enfermedad, precisa conocer siempre las causas que la han originado.

No es del caso, por creerlo superior á mis fuerzas, discutir si es ó no conveniente el restablecimiento del derecho diferencial de bandera (1), pero bueno es

(1) La Comisión de Navieros del Circulo Mercantil de esta ciudad decía en 1866. (Información del propio año. Tomo I, página 90.) «La supresión del derecho diferencial de bandera hoy, en el precario estado en que se halla la marina mercante traerá la completa ruina de los navieros españoles. Únicamente destruyendo en planta el proyecto de ley formulado por D. Canuto Carroza, de orden del Gobierno de S. M. con las modificaciones que los adelantos de la época aconsejan suprimiendo todas cuantas trabas é impuestos se cobran hoy de la marina mercante, dentro y fuera de España, indicadas en parte en la contestación 6.ª é imponiendo á la misma una contribución única anual que no pueda exceder de dos escudos por tonelada de carga satisfecha por su armador, de manera que nadie tenga que intervenir para nada en las operaciones del buque, que sean tan libres como el aire, y armonizando con los principios de igualdad de bandera todos los ramos de la administración, entonces podrá el Gobierno concederla, pero sólo á las naciones que abran sus puertos con la recíproca á nuestros productos y buques,

recordar que cuando monsieur Thiers restableció dicho derecho en Francia, Cavour lo borró de las leyes italianas, y así se vió que mientras Marsella perdía su importancia marítima y al Havre sobrábale puerto para los escasos buques que lo visitaban, Génova y Hamburgo crecían gracias á las medidas liberales adoptadas por los gobiernos de estos últimos pueblos; y tanto debió ser así, cuanto el ministerio Broglie propuso y la Asamblea confirmó despues, la abolición del derecho diferencial de bandera: y si bien mas tarde, y como medida protectora, en armonía con los adelantos de la época y con los compromisos existentes, votó la Asamblea francesa la ley de primas á la navegación, esta ley sabiamente aplicada proteje á los verdaderos navieros sin resucitar antiguos y odiosos privilegios y sin permitir que á su sombra se duerman las fuerzas vitales de la nación.

Los privilegios pudieron y debieron existir en otros tiempos en que el progreso marchaba lento y pausadamente; pero fuera insigne locura pretender restablecerlos, hoy en que para las artes y las industrias todas han desaparecido las fronteras y cuya vida no depende del favor del Gobierno ni del apoyo de una localidad.

Conste, pues, que en principio soy contrario al restablecimiento del derecho diferencial de bandera y opino, con el inolvidable D. Pab'o Maria Tintorer, que correríamos el riesgo de que las otras naciones lo hicieran con nosotros, y que, por consiguiente, serian nulos los beneficios que por este concepto reportaría la marina española.

II.

Un hecho lógico y natural se presenta á nuestra vista al estudiar el actual estado de la marina mercante europea, y es la paulatina decadencia de los barcos de vela y su pronta sustitución por los buques de vapor (1). El que haya estudiado un poco la cuestión naviera, que con la historia en la mano haya seguido paso á paso sus vicisitudes y su renacimiento, no ignora que el vapor inició

exceptuando siempre y en absoluto el comercio de cabotaje.»

Y esto lo firmaron los señores Plandolit, Jover y Serra, Eugenio Estasen, J. Gussi, J. Serra y Font, Maristany, Torrens y Bruguera, Moreu hermanos, Olivé y Alsina, Pomés y Bordas, Enrique Dauner y Olvaldo Amell.

Y en el mismo tomo y en la página 416, se lee lo siguiente:

«Es á todas luces evidente que la supresión del derecho diferencial de bandera colocará al comercio español en una situación tan favorable á sus intereses como desventajosa es la en que hoy se encuentra á consecuencia del sistema actual que encadena las fuerzas productoras que á título de protección, le arrebató la libertad que sería su vida y que tiene sumido al país en una situación tan raquítica como precaria.»

Y mas adelante:

«Sea el Estado el guardador de los derechos sin los cuales no se concibe el progreso, «no el dispensador de mercedes que si pueden favorecer á algunos es á costa de alguna injusticia y perjuicio de los mas;» sea libre la bandera, libre la marina de las matriculas y demás trabas que impiden su desarrollo etc. etc.»

Y esto lo firmaron los señores Tutau, Gussi hermanos, Lañis, Alier, Pich, Solá y Amat, Ventós y Cullerell, Nadal y Espalter Claudio Solá y Simón Ferrán

(1) En 1.º de Enero de 1880 poseíamos 1,938 buques de vela mayores de 50 toneladas, con una cabida total de 347,461 toneladas, y 320 vapores con 488,789 toneladas y 38,228 caballos de fuerza.

En 1.º de Enero del siguiente año sumaban los buques de vela 1,889 con 326 mil 438 toneladas y eran los buques de vapor 347 con 233,695 toneladas.

En 1.º de Enero de 1882 teníamos 368 buques de vapor con 263,458 toneladas.

Como se vé, el aumento de éstos no puede ser más rápido.

en la marina una gran revolución, que alentó más tarde el empleo de máquinas de alta y baja presión y cuyo final no nos es posible entrever, tal es la fuerza inventiva de las presentes generaciones y su plausible afán de adelantamiento y progreso.

Todas las industrias y las artes todas, en el transcurso de los tiempos presentan fenómenos dignos de estudio, y no es ciertamente la marina mercante, palanca poderosa para el engrandecimiento de un pueblo, la industria que menos presta á profundos estudios y serias investigaciones.

A España cupo la honra de ensayar la aplicación del vapor á los buques de vela y Blasco de Garay, en el puerto de Barcelona, probó á los reyes y magnates que bien podía una nave surcar los mares sin remos ni aparejos. Cataluña, en la Edad Media demostró el apogeo de nuestra marina enseñoreándose de todos los mares y reflejando en todas las aguas las barras de Aragón. Y el pueblo que tales hechos registra, el pueblo que regaló al viejo mundo, un mundo desconocido, el pueblo que navegante por naturaleza, yace hoy sumido en la más profunda apatía, lanza planideros quejidos y espera cruzado de brazos el hundimiento de nuestra marina mercante en la profundidad de los mares que antes dominó, de esos mares que, por un extraño misterio, han respetado nuestra bandera, temiendo sin duda que no cupiera en los negros abismos del Océano la histórica grandeza de la nación española.

¿Cuál es la causa de tal apatía y cuáles orígenes de la decadencia de nuestra marina mercante?

Si me dejara dominar por las predicciones del vulgo; si en política no creyera que sobre las ideas de tal cual personalidad están las ideas de la nación en general: si no opinara que el progreso, cual veloz locomotora, arrolla cuanto se opone á su marcha, dijera que en absoluto es imputable al Gobierno el abatido estado de nuestra marina. Pero como quiera que el estudio de esta cuestión me ha demostrado lo contrario, creo y afirmo (lo que luego trataré de demostrar con irrefutables datos), que el abatimiento de nuestra marina es culpa de los que en este país han dado en llamarse navieros y que á ellos debe imputarse el que, como en otros tiempos, nuestra bandera no ondee en todos los mares.

Va generalizándose en nuestro país el empleo de la maquinaria en la fabricación del calzado, y grandemente me sorprende que, como nuestros navieros, los zapateros no clamen contra un progreso que tanto perjudica sus intereses; y no me explico cómo han podido tenderse sobre nuestras calles esas vías férreas sin que los cocheros pusieran su grito al cielo elevando al Congreso exposición tras exposición. Y yo me pregunto observando estas y otras industrias víctimas del progreso, sacrificadas en aras del bien común ¿por qué no reclaman privilegios? por qué no piden protección? ¿será que adivinan que su voz se perdería en el desierto ó que han comprendido que es temerario oponerse á la marcha de la civilización?

Esto es lo que no quiere comprender la industria naviera.

Encastillada tras antiguos privilegios, dueña de naves que por sus condiciones no están á la altura de las necesidades de la época, pretenden conseguir la promulgación de leyes que arrojen de nuestras playas á los buques de vapor de otras naciones (1) para que puedan desama-

(1) La Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona, contestando al interrogatorio sobre la supresión del derecho diferencial de bandera, con fecha 23 de Febrero de 1879, entre otras cosas, decía lo siguiente:

«Ha sido general y acentuado el pensamiento de todas las manifestaciones del trabajo, que en la información oral han hecho oír su voz, de que el único medio de salvación de tan importantes intereses es el restablecimiento de los derechos diferenciales de bandera, etc.»

rrarse de nuestros puestos ese sin fin de barcos de vela, cuya utilidad en otros tiempos soy el primero en reconocer, pero cuya vida se va hoy extinguiendo por no ofrecer al comercio las condiciones de rapidez y seguridad que ofrecen los vapores (1).

Y aquí séame lícito hacer una pregunta pertinente al asunto. ¿Por qué utilizan las tranvías los señores navieros? ¿Por qué van condenando al olvido los omnibus y carruajes de alquiler? ¿No es la tranvía una invención extranjera? ¡Ah! Señores navieros, es que es imposible oponerse á la marcha del progreso, como es imposible detener el acompasado movimiento del Universo.

Déjense, pues, los navieros de pedir uno y otro día el restablecimiento del derecho diferencial de bandera; no soliciten disposiciones legales imposibles de obtener; no ensalcen con inusitado calor sus ideas, antes bien empleen sus robustas fuerzas en recabar del Gobierno resoluciones que, á la par que defiendan sus atendibles intereses, no se pongan en abierta oposición con el espíritu del siglo, ni con la progresiva marcha de la humanidad. Avívese por todos los medios que estén á su alcance, el deseo de asociación; impúlsese el aumento de la marina de vapor (2); consígase del Gobierno la necesaria reducción de los impuestos que pesan sobre la marina (3); re-

(1) La proporción en la cual el hierro ha reemplazado la madera en la construcción de los buques, se ve por la siguiente estadística. En 1850 se fabricaron buques de hierro con una cabida total de 42,000 toneladas; en 1864, id. id. con 61,699 toneladas; en 1870, id. id. con 272,000 toneladas contra id. de madera con 400,000 toneladas; y en 1878 idem idem con 400,000 toneladas contra ninguno de madera.

(2) De un artículo publicado hace ya tiempo por *El Diario de Cadiz* copio lo siguiente:

«Imperiosa es, pues, la necesidad en que nos hallamos de impulsar por todos los medios posibles el aumento de la marina de vapor, contribuyendo el Estado por su parte con subvenciones, franquicias y primas para que, estimulando el interés particular, se planteen líneas en todas direcciones, á cuyo objeto dedican la mas preferente atención las demás naciones; porque es evidente que las que más han prosperado lo deben muy principalmente al interés y economía de sus numerosas comunicaciones. Si hemos de entrar de lleno por la anchura del progreso, no podemos ni debemos concretarnos al exclusivo aumento de los buques de vapor, adquiriéndolos del extranjero; precisa ya que empecemos por construirlos, como lo hacen otras naciones que disponen de menos elementos que la nuestra, y se hallan en condiciones menos ventajosas que la nuestra. Tenemos los mejores hierros que utilizan los extranjeros, así como otros minerales y no nos faltan carbones; no carecemos de buenos ingenieros en todos los ramos ni de entendidos obreros maquinistas, y existen fundiciones, hornos y talleres de importancia; y hasta en este mismo puerto poseemos el famoso dique de los señores A. Lopez y compañía que construyeron para su empresa de vapores correos de la isla de Cuba. Con tantos medios disponibles ya se hubiera establecido en cualquiera otra parte una sociedad constructora con recursos bastantes para no ser mas tiempo tributarios del extranjero, ni enviarles mas dinero por construcciones que podemos hacer y con la que abriríamos paso á una industria de gran porvenir y de provecho al trabajo nacional que necesitamos fomentar en todas sus últimas representaciones. Deseamos que la opinión pública se fije en las indicaciones apuntadas en este artículo y se penetre de que esa prosperidad que admiramos en otras naciones, la deben al espíritu de empresa que domina en ellas.»

(3) Para el embarque de un solo bulto en un buque se necesita factura de Aduana con sus sellos correspondientes,

dúzcanse también los derechos consulares (1), y, lo que es más importante aun, estudie el naviero las necesidades de cada país, sepa en donde sus naves pueden encontrar seguro flete; y con el conocimiento de su propia fuerza, lánzase á través de los mares en busca de productos que á nuestro país le faltan (2) y no dude que el lucro coronará sus esfuerzos y que obtendrá el razonable beneficio que tiene derecho á esperar aquel que sacrifica su vida en aras del bien común.

III.

Y aquí es precisamente en donde reclama benevolencia, porque si he de atacar á los navieros con alguna severidad, debo declarar que no siento animosidad hacia ellos; de suerte que dejaré que hablen por mí personas autorizadísimas, prometiendo ser todo lo parco posible en las consideraciones que puedan sugerirme los párrafos que vaya transcribiendo.

Decía el Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio, en 5 de Abril de 1879 (3).

«Mercados, nuevos mercados, tal es la aspiración general de los que producen, de las segundas manos que comercian y de las terceras que transportan.»

Respecto á los que producen, basta con que produzcan, y si á ello dedican ó no sus esfuerzos, dígame por mí la crisis industrial que estamos atravesando, crisis que, á mi juicio, tiene por principal causa una plétora de producción.

No puedo decir lo propio de las que comercian, y frase dura debiera yo emplear si tratara de analizar la conducta de las que transportan, deduciéndose lógicamente de lo apuntado, que si bien creo que la clase productora española cumple bien, en general, con su deber, opino que no están á la altura de su misión ni las manos que comercian ni aquellas que transportan.

He subrayado á propósito esta opinión, porque no dudo que más de uno habrá de combatirla con argumentos más ó menos sólidos; pero yo ruego á mis lectores se fijen bien en los párrafos que voy á transcribir, y juzguen por sí mismo si es ó no fundado mi parecer, y si estoy ó no en lo cierto al creer que el comercio y la navegación no responden á las cada día crecientes necesidades de la nación española.

El Comercio de Manila publicó en 1879 varios párrafos de una carta escrita por un español residente en *Shanghai*. De ellos copio lo siguiente:

«Es preciso que nos desengañemos; el mal está en que no hay capitales y en que los que hay no se quieren comprometer, prefiriendo la renta ó la usura á las operaciones mercantiles; no nos distinguimos por lo activos, y con estas condiciones no podemos prosperar.

»De qué ha servido que se hayan abierto en China diez y nueve puertos al comercio extranjero, si no se le ha ocurrido á ningún comerciante español utilizarse de ellos?»

»El año pasado entraron en *Shanghai* 2,067 buques extranjeros y hasta 7,000

pago de muellaje, derecho de carga y de obras de puerto y el derecho de registro: y después para la descarga iguales gastos, con excepción del último impuesto, mientras que para los ferrocarriles no tienen más que este último.

(1) Dije en otra ocasión (hace tres años). «Pena causa recordar el sinnúmero de gabelas que pesan sobre la marina mercante; pero más pena causa todavía averiguar lo que pagan nuestros buques por derechos consulares, siendo precisa, es más urgente y necesaria una pronta reducción de dichos derechos. Según un estado que tenemos á la vista, resulta que mientras un buque de 500 toneladas sale de su consulado de los Estados-Unidos pagando solamente pesos 8'50, el francés 11'40, el alemán 13'85 el italiano 20'40, el español paga la enorme cantidad de 92 pesos.»

Según recientes datos, á la vista, varía mucho la cuota que satisfacen los capitales de buques por derechos consulares según los países á que pertenecen. Tomando por tipo un buque de 500 toneladas libre en Inglaterra y en el Brasil, paga 5 pesos en los Estados-Unidos, 5 en Alemania, 8'40 en Noruega, 10'46 en Francia, 15 en Dinamarca y 20 en España, Italia y Holanda.

(2) No debe olvidarse que la mayoría de nuestros navieros son á la vez comerciantes.

(3) Información sobre el derecho diferencial de bandera.—Madrid.—1880.—Pág. 407,

chinos de todas partes, y salieron otros tantos, ¿puede nadie creer que no hubiera encontrado flete un buque español, cuando lo han encontrado más de dos mil extranjeros?»

El señor don E. de Toda, en su Memoria Comercial, publicada el año 1879, dice:

«Desde 1873 no se registra ningún buque español entrado en la ría de Cantón; y no consuela ciertamente decir que igual suerte ha cabido á las demás naciones que con excepción de Inglaterra y Alemania se encuentran en igual caso que nosotros. Dice muy poco en favor de nuestros armadores y capitanes ver que, teniendo, como tenemos, el inmenso recurso de la proximidad de las islas Filipinas; carezcamos en China de una flota de buques mercantes que indudablemente harían ventajosa concurrencia á los ingleses y alemanes.

Y el mismo funcionario público, con fecha 10 de Febrero de 1880, decía.»

«En otra ocasión tuve la honra de exponer á V. E. las causas que, á mi juicio, limitan el comercio español en los mares del Sur de China. No se debe suponer que las cifras antes escritas representan hoy la totalidad de este comercio, pues es seguro que las triplica el que se hace desde los puertos de Hong-Kong y Manila, con solo efectos chinos. Pero teniendo en cuanta cuanto influye en el desarrollo de las relaciones mercantiles directas la facilidad de las comunicaciones, no se me alcanza la razón que pueden tener los armadores españoles en mantener sus buques inactivos en los puertos de la Península, en vez de enviarlos á traficar en China.»

Nuestro cónsul en Yokohama (Japon), dijo con fecha 28 de Diciembre de 1879:

«La proximidad de las islas Filipinas y las necesidades de ambos pueblos hace posible y aun necesario se establezca una porción de transacciones mercantiles que creo darían excelentes resultados, habiendo suficiente número de mercaderías para sostenerlas, como paso á demostrar.»

Y efectivamente demuestra que podría establecerse una línea de vapores entre Yokohama y Manila; cuyos resultados no se harían ciertamente esperar, y supuesto que tenemos ya tres líneas de vapores que nos ponen en comunicación con el archipiélago filipino, los productos de nuestro suelo y el fruto de nuestro trabajo pudieran bien llegar á tan remotos países, á donde arriban buques de todas las naciones cargados con los excesos de su producción (1).

D. Mariano Brusola, infatigable cónsul español en Méjico, después de producir un estado que demuestra á cuánto asciende el comercio de aquella república con varias naciones, exclama:

«Como se vé, España figura en último término en las importaciones, que sólo representan valor de 4,329,527 pesos, siendo así que por tanto comercio con Méjico debería ser mucho más activo no dejándose dominar en el abastecimiento de determinados artículos por Francia y Alemania, sobre las que con poco esfuerzo por su parte debería conseguir considerables ventajas, tanto porque la naturaleza de los productos de su suelo se presta á ello, como porque nuestro comercio cuenta con el inapreciable recurso de poder establecer en la Habana un inmenso depósito para las mercancías de más general demanda en América, desde el cual con mayor prontitud y economía que ninguna otra nación, pudiera satisfacer las órdenes que le llegaran tanto de Méjico cuanto de todas las Repúblicas del Sur.

»Demasiado importante este beneficio para pasar desapercibido y que no le haya explotado el comercio, la cifra que en el informe (2) de Hacienda se atribuye al valor de nuestras importaciones, no puede aceptarse como exacta y mucho menos fundar sobre ella la apreciación del lugar que con relacion á las demás

(1) Buques extranjeros entrados en los puertos del Japon durante el año 1876:	
Alemanes . . .	57 con 45,168ton.
Americanos. . .	490 « 286,998 «
Ingleses. . . .	356 « 302,039 «
Chinos.	9 « 5,799 «
Daneses.	40 « 4,190 «
Holandeses. . .	2 « 2,683 «
Franceses. . . .	38 « 47,812 «
Rusos.	29 « 10,273 «
Suecos.	9 « 5,125 «

¡Ni un buque español!

(2) Copio textualmente de la edición oficial de las Memorias Comerciales. Por más que la construcción gramatical de este párrafo sea defectuosa, dejola tal cual.

naciones ocupa el movimiento mercantil de España, pues para admitirla debe hacerse la salvedad de que el tráfico con la isla de Cuba representa casi la totalidad del que se expresa como correspondiendo á las Repúblicas del Sur, y fijarse además en que la falta de comunicaciones directas entre Méjico y España es causa de que importadas nuestras mercancías en buques franceses, ingleses y norteamericanos, se atribuya su procedencia á la nación á que pertenece la bandera bajo que han sido importadas, viéndose así aumentada la importación de Inglaterra, Francia y Estados-Unidos, que cuentan con líneas regulares de vapores, en todo aquello que por la citada razón, aparece rebajada la de nuestros productos.»

(Se concluirá.)

CIRCULAR.

La Comisión Provincial de defensa contra la filoxera, en Barcelona, nos remite por ser hoy día de grandísima importancia la siguiente que publicamos para poner en accecho á nuestros viticultores. Dice así.

«La Comisión Provincial de defensa contra la Filoxera en sesión de 3 de Enero próximo pasado, acordó dirigirse á los principales viticultores de la Provincia con objeto de llamarles seriamente la atención acerca la terrible amenaza que pesa ya sobre los viñedos de la misma, por causa de la incontestable existencia de tan desastroso insecto, en algunos de ellos.

Tan triste realidad nos impide permanecer ociosos, y todo el que se precie de profesar amor á su país y á sus más caros intereses, no puede continuar indiferente. La invasión, incipiente hoy, podría tomar mañana alarmantes proporciones; y horroriza la consideración de que comarcas enteras, en la actualidad ricas y prósperas, quedarían luego desiertas en gran parte, por carecer sus habitantes del principal y casi único recurso con que cuentan para atender á su subsistencia.

La campaña que, ante la presencia de la Filoxera, ha de emprender esta Comisión para evitar por todos los medios posibles su acrecentamiento, será harto ruda y trabajosa para que pueda dejar de utilizar el apoyo y eficaz concurso que pueden prestarle todas las fuerzas vivas del país, y con especialidad el de quienes, como V., se hallan más directa e inmediatamente interesados en que las viñas no se vean atacadas.

En la confianza pues, de encontrar buena acogida, y siendo de sumo interés cuantas noticias y datos pueden proporcionar los viticultores acerca de lo que ocurre en las viñas, esta Comisión, ruega á V. muy encarecidamente que se sirva darla conocimiento de todas las observaciones verificadas en las mismas con motivo de la poda y labores sucesivas, inquiriendo las causas de la muerte ó enfermedad de las cepas; para que con los antecedentes suministrados pueda acudir-se con eficacia á estirpar el mal, tomar las precauciones necesarias y evitar á tiempo cualquier desastroso resultado.

Asi mismo, llama á su atención acerca de la gran escurpulosidad y vigilancia que debe ejercerse en la plantación de viñedos, proscribiendo toda clase de sarmientos ó barbados procedentes de Francia ó de la provincia de Gerona de cuyos puntos puede con gran facilidad importarse el insecto.

Esta Comisión juzga oportuno también recordar á V. el contenido de los artículos de la ley de 30 de Julio de 1878 mas pertinentes al conocimiento de todos los que están interesados en evitar la difusión y propagación de la *phylloxera vastatrix*, y son los siguientes:

«Art. 6.º Para plantar viñas en España y en sus islas adyacentes, deberá preceder aviso escrito ó verbal al Alcalde respectivo, acompañando certificación de que los sarmientos ó barbados no proceden de país extranjero ni de comarca infestada por la *phylloxera* dentro del territorio español. No será necesario este requisito cuando los sarmientos ó barbados procedan de las mismas tierras del plantador, y éstas no se hallen infestadas. En las secretarías de los Ayuntamientos se llevará un libro-registro de la plantación de viñas, y en él se anotará el lugar de la plantación, número y procedencia de las cepas, sino fueren de la misma finca del interesado, y nombre del dueño, aparcerero ó arrendatario.

Art. 7.º Todo propietario de viña ó quien le represente, estará obligado á dar aviso al Alcalde respectivo, de cualquier síntoma que notare en las viñas y pueda hacer presumir la presencia de la *phyllo-*

xera. El Alcalde, á su vez, dará cuenta en el acto de este hecho al Gobernador y á la Comisión provincial de defensa, la cual, previo reconocimiento facultativo, declarará dentro de tercero día si existe ó no la infección, comunicando el resultado de todo á la Comisión central. En caso de infección, quedará sometida la propiedad infestada á la acción de las personas y corporaciones encargadas de llevar á cabo las disposiciones necesarias para combatir y destruir el insecto y evitar su propagación.

Art. 8.º Los Alcaldes, los Ingenieros de todas clases y sus Ayudantes, así como cuantos tienen á su cargo la guardería rural, sean pagados por el Estado, la Provincia, el Municipio ó los particulares, estarán obligados á dar cuenta inmediatamente al Gobernador y á la Comisión provincial de defensa de cualquier alteración ó síntoma que notasen en los viñedos y pudiera acusar la presencia de la *phylloxera*.

Art. 9.º En el caso de presentarse algún foco *phylloxérico*, en España ó en sus islas adyacentes, se procederá inmediatamente al arranque de todas las cepas muertas ó atacadas, así como al de todas las que se encuentren á 20 metros de distancia de la última de aquellas, destruyéndose por medio del fuego y sobre el mismo terreno, con sus sarmientos, hojas y tutores. Además se removerá la tierra hasta donde se juzgue necesario para descubrir y quemar las últimas raíces, desinfectándose el suelo por los medios que aconseja la ciencia y haya prescrito la Comisión central, y sin que puedan hacerse nuevas plantaciones de viñas, mientras que á juicio de Gobierno, de acuerdo con dicha Comisión subsista el peligro. El propietario de tales terrenos podrá destinarlos á cualquier otro cultivo, pero quedando sujeto durante el período indicado á la vigilancia ó inspección de la Comisión provincial de defensa.

Art. 10. No se abonará indemnización alguna por las viñas muertas ó enfermas que se arranquen. Por las que se destruyan dentro de la zona de 20 metros, de que habla el artículo anterior, se abonará al propietario el valor de la cosecha pendiente y de la inmediata. Se indemnizará el valor de cualquiera planta ó cosecha que sea necesario destruir ó perjudicar para las operaciones indicadas. No se abonará indemnización alguna por las viñas que se destruyan en las colonias agrícolas.

Art. 11. El dueño de una viña atacada por la *phylloxera* podrá verificar á sus expensas el arranque y desinfección, siempre que así lo reclamase de la Comisión provincial de defensa dentro de tres días después de declarada la infección, y con la condicion de proceder inmediatamente á las operaciones oportunas bajo la vigilancia y con arreglo á las prescripciones establecidas por dicha Comisión. Transcurrido dicho plazo sin haberse solicitado el permiso, se procederá de oficio á practicar las indicadas operaciones.

Art. 15. Los Alcaldes y demás funcionarios á quienes se refiere el artículo 8.º, que mostraren morosidad punible en el cumplimiento de la obligación que por dicho artículo se les impone, incurrirán en la multa de 20 á 300 pesetas, la cual, según los casos y la distinta categoría de tales funcionarios, impondrá gubernativamente la comisión central, previo informe de la provincial de defensa.»

Por último esta Comisión estima muy conveniente, que se digne V. comunicar á los cultivadores de viñas de ese término municipal, las aspiraciones y propósitos de que se halla poseída la misma, en pro de sus intereses, la verdadera importancia que entraña el motivo de la presente circular, y que no olviden que obrando todos unidos con decisión, y constancia, podremos salvar nuestra riqueza vitícola y evitar males sin cuento al país.

Barcelona 15 de Febrero de 1883.—EL PRESIDENTE ACCIDENTAL, Ramón de Rocafort.—VOCAL, Antonio de Barnola, Manuel E. de Casanova, Manuel Mir Navarro, Francisco Bonet y Colom, Hilarión Ruiz Amado, Mariano Tortosa Picon.—INGENIERO-SECRETARIO, Ricardo Rubio.

Si en esta isla se observan escrupulosamente las prescripciones de la citada Ley y ciertas personas caprichosas se abstuvieran de introducir en ella plantas de adorno y otras que pueden contribuir al desarrollo del insecto enemigo, podremos esperar tranquilamente que nos veremos libres de su acción destructora que si llega será cuando haya asolado todos los viñedos españoles.