

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

	PTAS.
Bilbao..... un año	12,00
Provincias..... id.	16,00
Ultramar..... id.	24,00
Extranjero..... id.	24,00
Número suelto.....	0,25
Id. atrasado.....	1,00

Esta publicación circula entre los numerosos asociados á la Cámara de Comercio y Círculo Minero de esta Villa, y se halla representada por todas las Cámaras de Comercio de la Península y varias de Ultramar y Extranjero á quienes se remite buen número de ejemplares del BILBAO á fin de que sus anuncios circulen profusamente.



REVISTA SEMANAL

MERCANTIL MINERA, INDUSTRIAL Y MARÍTIMA

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO

PRECIOS DE ANUNCIOS

	PTAS.
En el texto..... línea	0,25
En Notas sueltas..... id.	0,50
Comunicados..... id.	1,00
Teléfono del BILBAO, un año.....	60,00

La Revista BILBAO está representada por las Cámaras de Comercio siguientes:

En Ultramar—Habana, Manila, San Juan de Puerto Rico, Poncé, Santiago de Cuba y Cienfuegos.

En el Extranjero.—Argel, Buenos Aires, Burdeos, Cete, Guatemala, Lima, Lisboa, Londres, Méjico, Montevideo, Nueva York, Orán, París, Roma, Tanger y Valparaíso.

AÑO IV.

Bilbao 19 de Noviembre de 1898

NÚM 187

SUMARIO

Historia del ferrocarril de Triano, (continuación) por Pablo de Alzola.—*Embargo de navés*, por Ramón de Madariaga.—*El reglamento de la Junta de Obras del Puerto y los navieros bilbaínos*.—*Revista del hierro y el acero*.—*Asociación de navieros*.—*La Minería en Oviedo en 1897*.—BOLETIN MINERO, *El mineral en Inglaterra, en Bilbao, en Cartagena, Fletes convenidos, Mercado de carbones, Mercado de metales, Ultima noticia*.—CARTERA COMERCIAL.—*Notas sueltas*.—SECCIÓN MARÍTIMO MERCANTIL.—SECCIÓN FINANCIERA.—*Bolsas, valores locales de la semana, cambios, balances, etc., etcétera*.—Anuncios.

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE TRIANO

(Continuación)

Desde 1876 al 1.º de Noviembre de 1880.—La guerra civil, que por segunda vez estalló en las Provincias Vascongadas, desbarató muchos proyectos, entre otros uno muy beneficioso del fabricante alemán Mr. Krupp, que había adquirido terrenos para un gran establecimiento metalúrgico en la confluencia de los ríos Cadagua y Nervión.

Se reanudó el tráfico en el ferrocarril de Triano el 14 de Febrero de 1876, y si anteriormente ocasionó tantas alarmas y quebraderos de cabeza á los Diputados vizcaínos, la concurrencia suscitada por las nuevas Empresas constituidas por varios de los primeros industriales de Europa, obligaba á prestar grandísima atención á la mejora de la vía férrea provincial.

Durante la larga suspensión ocasionada por la guerra, se tramitó el proyecto estudiado para prolongar la línea desde Ortuella subiéndola al corazón de las minas; pero aunque se aprobó por Real orden dictada en 26 de Enero de 1876 el ramal propuesto por la Diputación, no se emprendieron desde luego los trabajos, por ser para ello necesaria la autorización de la Junta general, tratándose de unas obras presupuestas en 7.929.875 reales, más otros 3.493.000 de los embarcaderos proyectados en el río Galindo.

La Comisión de Caminos y Ferrocarril, informó á la Asamblea de Guernica en 30 de Septiembre de 1876, que durante el tiempo transcurrido se había ocupado el Ingeniero Director en el estudio de un nuevo sistema de caminos aéreos para el arrastre del mineral á Ortuella.

Penetrada la Junta de la necesidad de resolver con rapidez todo lo necesario á las amplia-

ciones requeridas por el ferrocarril de Triano, á fin de ponerlo en condiciones de competir con las otras vías mineras, facultó á la Diputación foral asociada del Regimiento general del Señorío «para que resuelva y contrate la ejecución de todas las obras por importantes que sean convenientes á la línea de Triano; para que adquiera todos los materiales necesarios á la mejor explotación; y, finalmente, para que por medio de empréstito ó cualquiera otra clase de contratación que halle menos gravosa, se proporcione todos los recursos necesarios para llenar estos fines». Acuerdo que merece grandes alabanzas por la entereza que revela, á la par de la confianza más completa en la buena gestión de los intereses del Señorío por su Gobierno foral.

Habíanse ensayado con buen éxito los tranvías colgados de los sistemas Hodgson y Bleichert; y al observar la regularidad con que funcionaban estos medios de transporte, la Junta permanente de caminos de Vizcaya sometió á la Diputación el pliego de condiciones para celebrar contratos entre la misma y los mineros, con objeto de establecer caminos colgados, planos inclinados ú otros sistemas mecánicos destinados á bajar los minerales desde el monte de Triano á la Estación de Ortuella.

Estos medios de transporte debían instalarse por cuenta y riesgo de los mineros que lo solicitasen, teniendo una capacidad mínima de arrastre de 300 toneladas diarias. La Diputación se encargaba de hacer las expropiaciones necesarias, de facilitar depósitos de 80 metros lineales de frente para cada tranvía, y señalaba en las bases las reglas concernientes al turno de los buques para el embarque en los cargaderos, tarifas de arrastre y algunos otros pormenores, todo lo cual se aprobó por la Corporación Provincial interina el 10 de Agosto de 1877.

Dictáronse las bases mencionadas con el propósito de estimular á la iniciativa privada para que coadyuvase á alimentar el ferrocarril provincial, pero demostró aquél acuerdo cierto encogimiento derivado, tal vez, del fracaso del plano inclinado, y fué origen de un semillero de quejas y disgustos por la preferencia en los turnos de embarque y la ventaja reservada en la tarifa de transporte á los mineros que costeasen las nuevas instalaciones. En realidad estaba obligada la Diputación á establecer por sí misma los medios de transporte entre Ortuella y las minas; y como el ferrocarril de Triano alcanzaba ya un éxito brillante, dejando en 1877 el beneficio neto de 787.092 pesetas, le sobraba crédito y recursos al Cuerpo Provincial para hacer aquellas modestas ampliaciones sin ingerencias extrañas, atemperándose así á la amplia autorización concedida por las Juntas de 1876.

No se hicieron esperar la construcción de dos tranvías colgados del sistema Hodgson para la mina *San Miguel* y del Bleichert-Bourson para la *Aurora*, destinados al servicio exclusivo de las mismas, cuyos planos sometió más ade-

lante la Diputación al Ministro de Fomento, aun cuando se habían instalado por cuenta de los concesionarios, dictándose en 14 de Enero de 1879 la Real orden que le autorizaba para sustituir con estos tranvías la línea férrea proyectada entre Ortuella y el monte de Triano. En 18 de Octubre inmediato, se dictó otra resolución aún más amplia, facultando al concesionario para optar en el servicio de las diferentes minas por el sistema de arrastre más ventajoso en cada caso, y para reemplazarlo el día que así lo exigiera el aumento de los transportes.

El acrecentamiento del tráfico de la línea férrea hizo necesaria la ampliación de los embarcaderos de la vía, proyectándose al efecto dos nuevos en la vega del Desierto. La Diputación, acordó en 20 de Junio de 1879, que se extendiese la escritura pública con la Compañía *Cantábrica*, dueña de aquellos terrenos, que pasaron después á ser propiedad del Sr. Marqués de Mudela.

El Cuerpo Provincial, demostró gran empeño en mejorar su importante línea: reparó la vía, estableciendo varios apartaderos para facilitar la composición y descomposición de los trenes; se elevó la rasante en el Desierto á la par que los muelles, dando mayor altura á los *dropps*, construyéndose con entera independencia las obras de los nuevos cargaderos; se aumentó la dotación de material móvil, instalando en Ortuella un espacioso taller de reparaciones, y se logró acrecentar la potencia de arrastre hasta el punto de embarcar 106.233 toneladas durante el mes de Agosto de 1879.

En 14 de Noviembre del referido año, solicitó D. Fernando Alonso, de la Diputación, que le cediese el plano automotor, abandonado desde su desgraciado ensayo, y el trozo de ferrocarril de la meseta superior, Ultimado el contrato con arreglo á las bases antes mencionadas, acudió el Cuerpo Provincial al Ministerio de Fomento pidiendo permiso para modificar el referido plano inclinado y habilitarlo, aprobándose el proyecto en 20 del Abril de 1880.

Mas esta clase de convenios dieron lugar á reclamaciones de algunos mineros, los cuales acudieron á la Diputación pidiendo se suspendiera el otorgamiento de las escrituras públicas con los concesionarios de los tranvías colgados autorizados anteriormente. Tratóse este asunto en sesión celebrada en 23 de Octubre de 1880, en la que se aprobó el informe de la Junta permanente de Caminos desestimándose la pretensión de los dueños de varias minas.

Resultaba de los antecedentes que la mayoría de los firmantes, habían acudido á las reuniones celebradas para establecer los sistemas mecánicos destinados á alimentar la Estación de Ortuella; añadiendo el dictamen que, gracias á esos contratos, se había contrarrestado la competencia suscitada por las compañías que con sus vías férreas, habían ganado el nivel de la cuenca de Triano, puesto que bastaban las instalaciones para bajar anualmente á los depósitos 550.000 toneladas; también se construyeron

yeron en el Desierto dos nuevos cargaderos capaces de embarcar esta misma cantidad. Proponía además un nuevo espigón en la margen del río Galindo, la doble vía entre la Estación del Desierto y el apartadero de Arcocha, y la compra de material móvil para atender debidamente á las crecientes necesidades del tráfico.

Aun antes de ejecutadas estas nuevas ampliaciones del ferrocarril de Triano, con el aumento de cargaderos en la ría de Bilbao, de depósitos en Ortuella y de los medios de transporte afluentes, se acrecentaron los arrastres y los beneficios, y, sobre todo, se preparó la línea para dar un salto rápido desde el ejercicio de 1880-81 en adelante.

Durante los cuatro años y tercio comprendidos entre el 14 de Febrero de 1876, en que se reanudó la explotación después de la guerra, y el 30 de Junio de 1880 se transportaron, según lo demuestra el estado correspondiente, 2.162.428 toneladas, que produjeron la utilidad líquida de 2.745.849,92 pesetas, que unidas á las del primer período de 1865 á 1873, dan un total de 4.337.419,13 pesetas. Los gastos de establecimiento primitivos con todas las instalaciones posteriores para ampliar y perfeccionar tan poderoso instrumento de transporte ascendían á mediados de 1880 á la suma total de 3.885.029,82 pesetas, de modo que se había amortizado en tan corto plazo todo el capital invertido, quedando preparado el camino para constituir una gran fuente de ingresos del Cuerpo Provincial que había tenido la feliz inspiración de acometer la arriesgada empresa de construirlo.

Al cebo de tan excelente negocio, se construyeron por Compañías, principalmente extranjeras, las tres vías férreas mencionadas del Regato, Galdames y la Orconera; y en 15 de Octubre de 1875, se pidió por D. Miguel Bourson, otra nueva concesión desde las minas *Conchas* á la ría de Bilbao, paralela en gran parte de su recorrido al ferrocarril de Triano.

La Diputación, que nada había objetado á la apertura de las tres vías férreas mineras anteriores, á pesar de ser Empresas concurrentes, especialmente las de Galdames y la Orconera, que instalaron ramales ó apartaderos para servir las minas próximas á Ortuella, representó contra la línea proyectada por D. M. Bourson, en nombre de la Compañía Franco-Belga, fundándose en que situaba sus cargaderos á menos de un kilómetro del desembarcadero, contravieniendo el privilegio señalado en la ley de concesión del ferrocarril de Triano.

Pasado el expediente á consulta del Consejo de Estado, informó que, al autorizar el ferrocarril de las minas *Conchas*, pudiera consignarse la condición de que «sólo podrían transportarse los minerales procedentes de las mismas, á fin de que en ningún caso pueda temerse la infracción del derecho alegado por la Diputación de Vizcaya», y el Ministro, conformándose con el dictamen, resolvió el asunto por Real orden de 16 de Febrero de 1877. Consideraba el concesionario del ferrocarril de Triano salvados sus derechos con tan explícita declaración, y la Compañía Franco-Belga, construyó su línea sin nuevos obstáculos suscitados por el Cuerpo Provincial.

Los tres bienios de 1880 á 1886.—ba aumentando en tales términos la demanda de los ricos minerales vizcaínos, que á pesar del establecimiento de cuatro ferrocarriles destinados exclusivamente á su transporte, y de algunos tranvías colgados que desembocaban directamente en los fondeaderos del puerto, sufrían demoras los vapores y la Diputación, tenía que esforzarse en activar todo lo posible los arrastres.

Durante los años 1881 y 82, se construyeron en Ortuella nuevos depósitos y tranvías aéreos otorgándose en 16 de Noviembre de 1882 entre la Corporación Provincial y D. José Martínez de las Rivas, como apoderado del Sr. Marqués de Mudela, una escritura de cesión de terreno y convenio para la construcción de dos embarcaderos y dos dársenas en la vega del Desierto propiedad del Marqués, con un ramal y las vías necesarias al servicio de aquéllos. En este documento publico, quedaron refundidos los de-

rechos y obligaciones derivados de la escritura firmada en 12 de Julio de 1879 entre la Diputación y la Sociedad *Cantábrica*.

Para cumplir lo estipulado, construyó la Diputación á sus espensas las obras proyectadas; pero como éstas formaban parte—en lo que afectaba al dominio público—de una concesión obtenida del Gobierno por aquella Compañía para ejecutar un grandioso plan de conjunto, cuando el Marqués de Mudela, sucesor de la *Cantábrica*, y la Diputación solicitaron la reforma del estudio primitivo, pidiendo la transferencia á favor de esta entidad, del trozo de muelle afecto al servicio de la línea de Triano, el Ministerio de Fomento, denegó la solicitud por Real orden de 18 de Octubre de 1884.

Se creó, por tanto, respecto de la Estación de embarque de la ría, otro estado de cosas tan anormal como el de los ramales de Triano, derivado también de la falta de independencia con que se movía el Cuerpo provincial al costear unas obras tan importantes en la ría de Bilbao que aparecían concedidas al Marqués de Mudela é involucradas con las obligaciones contraídas para la realización de un proyecto magno y fantástico en su extensa propiedad.

El transporte de la línea férrea durante el ejercicio de 1880-81 duplicó al realizado dos años antes, elevándose los arrastres á la importante cantidad de 1.081.914 toneladas de mineral, que produjeron, después de deducidos todos los gastos de explotación, el beneficio líquido de 1.358.213,81 pesetas. El negocio resultaba, por tanto, excepcionalmente brillante y afortunado, desmintiendo la abrumadora elocuencia de las cifras el aserto de que las Corporaciones administrativas carecen de capacidad para el buen manejo de empresa industriales.

Pero al lado de las ventajas alcanzadas en favor del País y de tan palpables bienandanzas, no faltaban contrariedades para los Diputados provinciales. La Memoria de la Comisión permanente, leída en sesión celebrada en 5 de Noviembre de 1884, consignaba que los contratos celebrados para explotar los tranvías aéreos daban lugar con frecuencia á algunas diferencias, que si bien se zanjaron hasta entonces por medios armoniosos, «pueden dar lugar á cuestiones graves y de consecuencias en el porvenir».

En efecto, esos convenios mediante los cuales la Diputación cedió á la iniciativa privada las vías afluentes, limitándose á expropiar los terrenos necesarios originaron celos y reclamaciones de los mineros que se consideraban postergados. Quejábanse: 1.º, del recargo de la tarifa en el ferrocarril de Triano, cuando el arrastre á los depósitos se hacía en carros; 2.º, de la preferencia en el turno para la carga á bordo, del mineral transportado á Ortuella por medios mecánicos; y 3.º, del compromiso adquirido por la Diputación de abonar estadías si no embarcaba en sus *dropps* un mínimo de 600 toneladas diarias á cada concesionario.

Con tales privilegios, se instalaron nuevos tranvías colgados, desde las minas de Ortuella, y se habilitó el antiguo plano inclinado mediante el contrato celebrado con el Sr. Alonso, originando también el reparto de los depósitos nuevamente construídos otra causa de descontento. No faltaron destempladas censuras dirigidas en la prensa diaria y en folletos contra la Administración provincial, en las que se deslizaban amenazas de *caducidad* del ferrocarril de Triano, calificando de ilegal su estado y de supercherías las autorizaciones obtenidas á nombre de la Diputación para instalar los tranvías aéreos y el plano automotor.

La Compañía Franco-Belga, concesionaria de la línea destinada al transporte exclusivo del mineral procedente de las *Conchas*, empezó á conducir el extraído en otras pertenencias; y como esto afectaba á los derechos del Cuerpo provincial, acudió éste en 4 de Febrero de 1882 al Gobernador civil, entablado el correspondiente recurso gubernativo, que fué desestimado por el Ministerio de Fomento en Real orden de 28 de Septiembre de 1883, después de consignar en su segundo considerando que «el privilegio concedido en la ley de 19 de Junio de

1859, respecto de la distancia de sus embarcaderos, no había podido ser derogado ni restringido.

De este modo, se vulneraba por una simple Real orden un derecho reconocido en la ley de concesión; y á pesar de la manifestación explícita de la Compañía Franco-Belga de «no tener otro ánimo que el de explotar las minas de su propiedad», comenzó á establecer túneles, verederos y planos inclinados para transportar los productos de la *San Bernabé*, de la *Sol*, *Elena* y de varias demasías, esgrimiendo como arma para atacar las cláusulas de la concesión de la vía férrea de Triano; que no había cumplido las obligaciones señaladas en su texto. El Licenciado D. José Fernando González, entabló en nombre de la Diputación la oportuna demanda ante el Consejo de Estado, que tampoco prosperó, sobreponiéndose los cuantiosos intereses privados, defendidos como tales con gran diligencia en la contienda contra la Administración provincial.

PABLO DE ALZOLA.

(Continuará).

EMBARGO DE NAVES

Por qué clases de deuda procede

3.º DEUDAS HIPOTECARIAS

Desde luego en vista de lo que anteriormente llevamos dicho podemos dividir en dos clases los gravámenes hipotecarios que pesar pueden sobre las naves, á saber: las hipotecas públicas ó inscritas y las tácitas ó legales. Las primeras nacen del contrato y deben estar convenientemente registradas para que surtan sus efectos: las segundas surgen por ministerio de la ley y por consiguiente allí donde se dé un caso comprendido en las disposiciones legales allí se da la hipoteca sin necesidad de publicidad ni de inscripción. Habrá quien objete que después de la promulgación de la Ley de hipoteca naval española, no cabe reconocer la existencia de hipotecas tácitas ó legales sobre las naves en nuestra patria. Sin embargo, lo cierto es que esta ley al dotar de condiciones legales de existencia á la hipoteca contractual de las naves, no destruyó los gravámenes que de antiguo existían sobre ellas con todos los caracteres de hipotecas legales: lo que si hizo, fué introducir á este respecto una verdadera confusión en el organismo de nuestro derecho que tarde ó temprano habrá que corregir.

En efecto, á pesar del espíritu que ha podido presidir á la redacción de la Ley de hipoteca naval española, pesan sobre la nave en nuestro derecho las siguientes hipotecas tácitas:

1.ª Los impuestos ó contribuciones á favor del Estado, de la provincia ó del municipio que haya devengado el buque en su *último viaje ó durante el año inmediatamente anterior*.

2.ª Los derechos de pilotaje, tonelaje y los de mar y otros de puertos y los sueldos debidos al capitán y tripulación, devengados aquéllos derechos y estos sueldos en el *último viaje*.

3.ª El importe de los premios de seguro de la nave de *los dos últimos años*; y si el seguro fuese mútuo, por los *dos últimos dividendos* que se hubieren repartido.

4.ª La indemnización debida á los cargadores por el valor de los géneros embargados que no se hubieren entregado á los consignatarios ó por averías sufridas de que sea responsable el buque, siempre que unas y otras consten en sentencia judicial ó arbitral. (1)

Además de estas, hay otras hipotecas que pudieramos llamar semitácitas, porque deben inscribirse para surtir efectos en la certificación de inscripción que lleva el buque sin que sea necesaria la inscripción en el Registro al menos durante cierto tiempo. Tales son;

1.ª El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el capitán para reparar el buque, siempre que la venta resulte ordenada por auto judicial celebrado con las formalidades exigidas en tales casos y anotado

(1) Art. 31 de la Ley de Hipoteca naval

en la certificación de inscripción del buque. (1)

2.^a Las cantidades tomadas á préstamo á la gruesa por el capitán del buque durante el último viaje, siempre que se hayan tomado conforme á los artículos 611 y 583 del Código.

3.^a El importe de las averías gruesas que corresponde satisfacer al buque en el último viaje, y

4.^a Los créditos refaccionarios contraídos por el capitán durante el último viaje, siempre que en este caso y los dos anteriores se cumplan los requisitos de los artículos 33, 34 y 35 de la Ley hipotecaria naval.

Debemos advertir que estos gravámenes tácitos que acabamos de enumerar, existen solo contra el buque hipotecado ó mejor dicho gravado con hipoteca contractual inscrita, esribando precisamente en esto la perturbación más grande que ha introducido en nuestro derecho la Ley de Hipoteca naval, pues cuando se trata de buque libre de cargas, entonces continúa rigiendo en toda su integridad el artículo 580 del Código de Comercio y por tanto dejan de ser hipotecas tácitas la mayor parte de las enumeradas, pasando á la categoría de *privilegios marítimos* las restantes excepto una, la avería gruesa que queda relegada al rango de crédito ordinario, pues hasta la aparición de la Ley Hipotecaria naval, no mereció consideración especial del legislador, quien ni siquiera le incluyó en la lista del mencionado artículo 580. De modo que el acreedor hipotecario de un buque para cobrar su crédito tropezará en su camino con más opositores que los que encuentre en el suyo el acreedor quirografario. Donos resultado!

Las cargas ocultas, tácitas ó legales que en todo caso pesarán sobre el buque y que un comprador de éste se verá en todo tiempo obligado á respetar ó reconocer, son además de los créditos á favor de la Hacienda pública, en virtud del privilegio que en todas las leyes se les concede, y de los derechos de pilotaje, tonelaje y los de mar ú otros de puertos por análoga razón, los salarios de la tripulación durante el último viaje, en virtud del art. 646 del Código de Comercio, los gastos de salvamento del buque conforme el art. 842, la indemnización debida al capitán en caso de cesación de su contrata por venta voluntaria del buque declarándose insolvente el vendedor, según lo dispuesto en el art. 608, y las debidas por causas de abordaje, á tenor de lo preceptuado en los artículos 837 y 838.

Ahora bien, según hemos dicho anteriormente el principio general aplicable á las deudas hipotecarias es que por ellas, procede siempre el embargo de la nave en poder de quien quiera que se halle, salvo el caso de venta judicial á instancia de los acreedores y siempre que el precio de venta se haya consumido para pagar á uno ó varios acreedores superiores en grado al acreedor ejecutante. Y la duda que surge al tratar de aplicar este principio á esas diferentes categorías de deudores que acabamos de reseñar es esta. La venta judicial extinguirá también la acción hipotecaria, aun tratándose de las hipotecas tácitas que en último lugar hemos mencionado? Creemos que no, pues no existiendo en nuestra ley así marítima como civil el procedimiento de la *purga* que otras legislaciones poseen, no hay términos hábiles para que esos acreedores ocultos concurren á la venta, y por consiguiente no puede sin su intervención desposeérseles de su derecho, salvo siempre la prescripción de sus respectivas acciones. Tampoco puede aplicarse el procedimiento del artículo 1.518 de la Ley de Enjuiciamiento civil, por tratarse de cargas que no se hallan inscritas y no pueden por tanto cancelarse.

Pasando ahora á ocuparnos de las hipotecas convencionales opinamos que á pesar del silencio que guarda la Ley española, pueden estas dividirse en dos clases, según que la hipoteca sea de todo el buque ó de una parte de él; es decir, de la porción que en él corresponde á un copartícipe. Partiendo del principio de que *todas las cosas que pueden venderse ó enagenarse,*

pueden del mismo modo empeñarse ó hipotecarse, creemos con el señor González Revilla, (1) que puesto que cada uno de los copropietarios de la nave está facultado para enagenar su parte indivisa, debe admitirse que le es posible también hipotecarla.

Siendo esto así, se aplicará al acreedor con hipoteca parcial del buque la prohibición de detenerlo y amarrarlo que se impone por el último párrafo del art. 589 del Código á los acreedores en general de un partícipe en el buque? Desde luego se ocurre que el legislador de 1885 no pudo tener en cuenta este caso, puesto que entonces la hipoteca naval no estaba aún admitida en nuestras leyes. Además extendida esta prohibición al acreedor hipotecario se le equiparaba á los acreedores ordinarios para los efectos del embargo, sin más diferencia que lo relativo al orden en la graduación de créditos que en muchos casos sería también adverso más bien que favorable á la hipoteca según puede verse estudiando los artículos 31 y 32 de la Ley. La *acción of res traint* de que antes hemos hablado, sería muy recomendable en estos casos y sobre todo importa mucho establecer con claridad en nuestro derecho si pueden hipotecarse separadamente las porciones indivisas de un buque y si en caso afirmativo se aplica á estos créditos hipotecarios parciales la prohibición del art. 589. (2)

No terminaremos esta materia sin señalar el absurdo que resulta de haber omitido el legislador en el artículo 580 del Código de Comercio, que comprende mezclados privilegios é hipotecas, los gastos de salvamento y las indemnizaciones por causa de abordaje, cuyo carácter de verdaderas hipotecas tácitas dejamos explicado; Co no el artículo 584, dice que los buques afectos á la responsabilidad de los créditos del artículo 580 podrán ser embargados y vendidos en el puerto en que se encuentren, no pudiendo serlo más que en el puerto de su matrícula por deudas de otra clase cualquiera, se sostiene por algunos y hasta se ha decidido así por algún Juez, que para embargar un buque á instancia de acreedores de salvamento ó de abordaje, es necesario hacerlo en el puerto de su matrícula. Es decir, que los dos derechos de persecución más absoluto que ha establecido el Código de Comercio, habrán de estar más restringidos en su ejercicio, que otros de orden sustantivo más inferior. Seguramente el legislador no ha querido establecer este absurdo pero su descuido y omisión, han dado lugar á que tal doctrina se sustente como corriente, y lo que es más triste, hasta se mantenga por los Tribunales de Justicia.

RAMÓN DE MADARIAGA

ABOGADO

OF THE MIDDLE TEMPLE BARRISTER-AT-LAW

EL NUEVO REGLAMENTO

DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS
Y LOS NAVIEROS BILBAÍÑOS.

Exposición al Ministro de Fomento

Los suscriptos, navieros de la villa de Bilbao, armadores de buques de vapor con un tonelaje de 177.275 toneladas de registro, el 33 por 100 próximamente del que tienen los que navegan en bandera española, á V. E. respetuosamente exponen: Que se han enterado del Reglamento provisional dictado por ese Ministerio, con fecha 7 de Agosto último para las Juntas de Obras de Puertos; habiendo visto con profundo sentimiento que una disposición gubernativa destinada á fijar y establecer el regimen á que han de ajustarse Corporaciones tan respetables como las Juntas de Obras, esté basada en el estrecho criterio de la duda y el recelo, para venir á despojarlas de prestigios y atribuciones que le son necesarios; si han de cumplir la importante misión que se las ha confiado.

Los navieros de Bilbao, que tantos motivos de consideración y aun de gratitud tienen para

(1) Manual práctico de la Hipoteca naval, pág. 77.

(2) Según la Ley francesa de 1835, cada uno de los copropietarios no puede hipotecar su parte sin la autorización de la mayoría.

la Junta de Obras; por lo mucho que le deben los intereses de la navegación en este puerto, no pueden permanecer pasivos y en silencio ante el rudo golpe que, por el nuevo Reglamento, se da á la autonomía administrativa de las Juntas, á las que se deja casi sin acción ni movimiento propios, preparadas ya para ser más adelante pasto de una centralización cada día más absorbente, en donde parece que todo se hunde y se sepulta.

Así lo han comprendido no sólo las clases mercantiles é industriales de esta villa, que, por mediación de la Cámara de Comercio, han dirigido á V. E. atenta y razonada exposición sobre este asunto. sinó también la prensa local y el público en general sin distinción de opiniones políticas, ni diferencias sociales, que se lamentan hondamente de que en este desgraciado país no pueda haber institución alguna, per digna, por honrada, por apreciada que sea, que pueda verse libre de la presión e ingerencia oficiales.

Ante manifestación tan unánime de la opinión pública, y en punto que afecta tan directamente á importantes intereses de esta localidad, no podía faltar el concurso de las Corporaciones populares que, efectivamente, y en virtud de recientes acuerdos adoptados por la Excma. Diputación Provincial y el Exceletísimo Ayuntamiento de esta villa, tratan de interponer su valioso apoyo en favor de la petición formulada por la Cámara de Comercio, á fin de conseguir que se reforme el Reglamento de las Juntas en el sentido de que se reconozca á estas Corporaciones las facultades que hasta el presente han venido disfrutando y que la ley misma de puertos, hoy vigente, les reconoce y respeta, como necesarias para los fines de su institución, devolviéndolas al mismo tiempo el prestigio y consideración á que se han hecho acreedoras por los respetables servicios que han prestado á los puertos y por la abnegación y desinterés con que han sabido desempeñar su encargo.

Los suscriptos navieros, identificados en absoluto con la aspiración y deseo general, unen su voz á la de las dignas Corporaciones que se proponen intervenir en este asunto, y de acuerdo en un todo con lo expuesto por la celosa Cámara de Comercio de esta villa, entienden que es preciso reconocer á las Juntas el derecho que les asiste para nombrar todo el personal de sus oficinas; tanto administrativo como facultativo; porque así lo ha dispuesto la ley y lo exigen además el buen orden y régimen de los servicios que les están encomendados.

El nombramiento de los empleados facultativos, hecho en unos casos por el Ministerio de Fomento y en otros por la Dirección General de Obras Públicas; como se determina por el Reglamento provisional, sería para las Juntas una verdadera desdicha, que las expondría con harta frecuencia á verse rodeadas de un personal desconocido y exótico, más atento quizá á las fluctuaciones de la política que al estudio de los asuntos que directamente interesan á los puertos, é incapaz, por su misma inestabilidad, de compenetrarse como es debido de las verdaderas necesidades y aspiraciones locales.

Afortunadamente para las Juntas, será difícil que las prescripciones reglamentarias, en esta parte, puedan prevalecer; puesto que, á juicio de los suscriptos, y dicho sea con todo el respeto que se merecen las resoluciones de ese Ministerio, se hallan en abierta oposición con el precepto legal.

El artículo 26 de la Ley de Puertos vigente, al confiar al Gobierno el encargo de organizar en los puertos las Juntas de Obras, declara expresamente que dichas Juntas *serán las encargadas de administrar é invertir sus fondos, y de ejecutar los trabajos de los puertos;* y siendo así que es función propia de la administración é inversión de fondos la de nombrar el personal y asignarle sus sueldos ó haberes respectivos, resulta que esta facultad es privativa exclusivamente de las Juntas por disposición misma de la ley, única que puede modificarla ó anularla. Tan solo una limitación señala la ley en su artículo 27 á esta facultad, y es la que se refiere al nombramiento y separación de los

(1) Art. 580 Código de Comercio en relación con la Ley de Hipoteca naval, art. 31.

ingenieros Directores de las Obras que deja á cargo del Ministerio de Fomento. No es esta ocasión de examinar las razones ó motivos de esta limitación legal, que, en sentir de los suscriptos, fuera mucho más conveniente que desapareciera; basta á los exponentes consignar el precepto de la ley, en virtud del cual tienen las Juntas un claro y perfecto derecho para el nombramiento de todo el personal de sus empleados, que sólo por ministerio de la misma ley se les puede arrebatar.

Análogas consideraciones pudieran hacerse también respecto á los Delegados del Gobierno establecidos por el Reglamento con carácter *fijo y permanente dentro* de la organización de las Juntas, tan distintos de aquellos otros creados por la ley, que sólo tienen carácter *transitorio cerca* de las expresadas Corporaciones para la inspección y vigilancia de las mismas, cuando el Gobierno lo estime conveniente. Respecto á este interesante punto, que tan por extenso ha sido tratado en la razonada exposición dirigida á V. E. por la Cámara de Comercio, los navieros que suscriben se limitan á dar por reproducidas en este lugar cuantas manifestaciones se hacen en aquél escrito, por hallarse perfectamente de acuerdo con ellas, permitiéndose tan sólo añadir una pequeña observación acerca del particular.

Espíritus poco reflexivos y que no saben ver las cosas más que por la superficie, pudieran sospechar tal vez que la general protesta con que se ha recibido la disposición del Reglamento que destina un Delegado especial para cada una de las Juntas de Obras responde al temor mal disimulado de una inspección constante y severa, que sujete á dichas Juntas y las obligue á no salirse en ningún caso de su limitada y propia esfera de acción; y sin embargo, nada está más lejos de la realidad que una suposición semejante. Precisamente, Excelentísimo Sr., se trata de todo lo contrario.

Uno de los títulos de que con mayor justicia puede vanagloriarse la Junta de Obras de Bilbao, aparte del que le corresponde por las importantes obras que ha llevado á cabo y que tanta fama le han alcanzado tanto en el país, como fuera de él, consiste en la moralidad y sencillez de su administración, en la claridad y exactitud con que presenta sus cuentas, en la escrupulosidad con que justifica sus gastos más menudos, en una palabra; en la seriedad y honradez de su gestión económica y administrativa. Por esto mismo, no satisfecha la Junta con remitir anualmente á la sanción de la Superioridad sus cuentas justificadas, á las que acompaña siempre una Memoria detallada de todos sus trabajos, publica también todos los años estos documentos, repartiéndolos con verdadera profusión entre las Autoridades, Corporaciones, funcionarios, Sociedades de todas clases y público en general, á fin de que todos tengan perfecto conocimiento de cuanto la Junta hace ó proyecta, buscando por este medio la sanción popular, que nunca le ha faltado.

Tratándose de una Junta que procede en esta forma, sería ridículo sospechar que la inspección de los Delegados inspire el más ligero temor. Sin embargo, es un hecho, Excelentísimo señor, que el nombramiento de aquellos funcionarios ha despertado recelos y desconfianzas en todos, hecho que tiene muy sencilla explicación. Para nadie es ya un misterio la extraña historia de estos Delegados. Todos saben que vinieron á las Juntas con el especioso pretexto de emitir un informe acerca de la gestión económica de las mismas, y que emitido dicho informe continuaron percibiendo, no obstante, sus sueldos sin prestar servicio alguno durante cuatro años, hasta que por el nuevo Reglamento se les han asignado funciones propias, convirtiéndolos en Jueces de las Juntas y censores de sus cuentas, á ellos precisamente que son los únicos que aparecen en esas cuentas por espacio de cuatro años cobrando sueldos que no han devengado. Y cuando todo esto se sabe y se comenta, no es extraño que surjan alarmas y temores, muy fundados por cierto, acerca del porvenir que se reserva á las respetables Juntas de Obras, que tanto han contribuido desde su creación al progreso de los puertos. De ahí el clamor general que

se ha levantado contra las disposiciones de un Reglamento que puede considerarse como el primer paso que se ha dado para la supresión de aquellas Corporaciones y su absorción por el Estado. De ahí también que el comercio y la industria de la localidad, que son los que proporcionan á la Junta la casi totalidad de sus recursos, se apresuren á defenderla, pidiendo la reforma del Reglamento en todo aquello que resulta lesivo para los derechos y prestigios de la misma.

Justo es, Excmo. Sr. que sea desde luego atendida una petición tan razonable. Lo exigen así, en primer lugar, el respeto que se merece el precepto de la ley, y después el interés de los puertos y el de las Juntas y hasta la conveniencia misma del Estado, más interesado que nadie en que los pueblos le ayuden con sus recursos en la costosa empresa de la construcción de sus puertos. Y por lo que hace á esta localidad, bien puede asegurarse que vería con sumo agrado que el Gobierno dejara de abonar á esta Junta la suma relativamente exigua que en concepto de subvención le satisface anualmente, á cambio de que se respetaran sus derechos y las atribuciones que hasta ahora ha venido usando en provecho y utilidad de los respetables intereses que le están confiados.

No es equitativo que por las disposiciones de un Reglamento que parece hecho exclusivamente en beneficio de unos cuantos empleados, venga á quebrantarse ó á desaparecer el crédito que para ella se traduce en cuantiosos recursos que le permiten acometer obras tan importantes como las que se están llevando á cabo en este puerto.

Los navieros que suscriben esperan confiadamente que V. E. con su reconocida ilustración lo entenderá también así, y asociándose á la petición formulada por la Cámara de Comercio de esta villa, y de acuerdo en un todo con ella,

Suplican á V. E. se digné acordar la reforma del Reglamento provisional dictado con fecha 7 de Agosto último en el sentido en que reclama la expresada Corporación.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Bilbao 10 de Noviembre de 1898. — Ramón de la Sota, Eduardo Aznar y Tutor. — *Por la Sociedad Marítima de Vizcaya*, El Presidente, Félix de Abásolo. — *Compañía del vapor Algorza*, El Director Gerente, Antonio Uribe; Teodoro H. de Maruri, Real de Asúa y Compañía. — *Compañía del vapor Bashi*, Los Directores Gerentes, Hijos de Astigarraga; A. Urraza. Francisco Martínez Rodas. — *Leonardo de Chávarri y Compañía*, P. P. M. Arechavala. — *Compañía de Remolcadores del Cantábrico*, El Director Gerente, Eduardo de Aznar. — *Compañía Bilbainá de Navegación*, El Director Gerente, Eduardo Aznar y Tutor. — *Compañía Marítima Cantábrica*, El Director Gerente, Atanasio de Aréizaga. — *Línea de Vapores de Arrótegui*, Atansio de Aréizaga; Luis Castillo, Larrinaga y Compañía, José Ramón de Uriarte. — *P. P. de Fourcade y Gurtubay*, J. de Barañano, Antonio López.

REVISTA DEL HIERRO Y EL ACERO

Gran Bretaña.—El mercado escocés está firme y activo en los renglones de manufacturas, pero irregular y más flojo en el de hierro bruto, debido á la inestabilidad de la actual situación política. Actualmente hay en Escocia 43 hornos produciendo hematitas, 32 hierro y 6 básico. El total de hornos encendidos el año pasado, por esta época, era de 78. La demanda de chapas de acero para buques es tal que ha permitido elevar los precios nuevamente, habiéndose realizado bastantes transacciones á los precios de £ 6. 15/ 0. Los fabricantes de tubos no han estado nunca más ocupados que ahora, y en la última quincena los precios han sido elevados en 2 1/2 por 100, hablándose de la constitución de un poderoso sindicato.

La construcción naval sobrepaja en actividad todo lo que se recuerda. En los diez meses del año se han construido nada menos que 341.768 tons. contra 236.531 en el mismo período del año pasado.

Continúan cada vez más firmes los precios del lingote en Middlesbrough, habiendo reinado gran animación en aquel mercado durante la quincena.

En Cardiff la industria de la hojalata viene siendo seriamente afectada por el aumento en el precio del estaño y del hierro juntamente con el alza de los fletes. En cuanto á las fábricas de acero hallanse muy atareadas, siendo activa la demanda de planchas para construcción naval, barras y carriles. 17.000 tons. de mineral llegaron de Bilbao en la última semana y el Rubio se cotiza de 13/6 á 14/-.

A pesar de esta actividad que reina en la industria británica los datos de la exportación de Octubre arrojan cifras poco satisfactorias. La baja en la exportación de hierro y acero de todas clases fué de £ 324.365 comparada con el año último, siendo de £ 68.500 lo correspondiente al lingote. En los diez meses del año la baja ha sido de £ 1.600.000.

España.—Las ventas de hierros comerciales en nuestro mercado interior han recuperado en Octubre alguna mayor actividad que en los últimos meses, calculándose en 1.000 toneladas más que en Septiembre y en 150 más que en Octubre de 1897; esto, sin embargo, no es dato que dé lugar á grandes esperanzas, puesto que hay que tener en cuenta la depresión notable experimentada en Julio, Agosto y Septiembre. La diferencia en contra de este año con respecto al anterior en los diez meses transcurridos no bajará seguramente de 9.000 tons.

Siguen quejándose en Cartagena de la elevación de los fletes y la escasez de tonelaje que ha tenido últimamente paralizada la exportación de minerales de aquella región que se ha reanimado un poco durante la quincena habiéndose exportado varios cargamentos grandes, entre ellos, uno de campanil de la Subida para Glasgow.

La gran casa Cammell y Compañía, que tiene ocho hornos altos en Washington y Maryport, consume anualmente 500.000 tons. de mineral de hierro hematitas, y á causa de lo que disminuye la cantidad disponible del mineral de Cumberland, ha adquirido minas en las provincias de Logroño y Burgos, que explotará la Compañía Sierra, en España. La cantidad y calidad del mineral está comprobado que son satisfactorias, y se supone que la explotación puede desarrollarse indefinidamente; de modo que, además de dar para todas las necesidades de la Compañía, todavía tenga un excedente para vender.

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS

La grave crisis por que atraviesa el país ha provocado en todas las clases productoras españolas un movimiento saludable de contratación del que pueden esperarse muy buenos resultados. En nuestra plaza, un día son la industria y el comercio, que sintiéndose heridos en su modo de ser tradicional por ciertos impuestos establecidos por el Excmo. Ayuntamiento, se agrupan formando una *Asociación de Defensa* que organice sus fuerzas para crear un poder local con el que sea preciso contar en todas ocasiones y momentos de la vida municipal, otro día son los industriales dueños de talleres y fábricas que se unen para defenderse en sus relaciones con los obreros y con el Gobierno y para auxiliarse mutuamente en asuntos técnicos y mercantiles; hoy son los navieros que se reúnen y gestionan el nacimiento de una asociación de todos los armadores bilbainos.

Siempre nos ha llamado la atención que en un puerto de la importancia de Bilbao cuya matrícula de vapor se eleva á la respetable cifra de 177.275 toneladas de registro, ó sea el 33 por ciento próximamente de toda la bandera española, y que constantemente se aumenta con nuevos buques de dos y tres mil toneladas, no existiera un organismo análogo á las *Shipowners Associations* de la Gran Bretaña que prestan tan excelentes servicios en aquel país.

Las relaciones de los navieros con los cargadores que á tantas diferencias y conflictos suelen prestarse, la promoción de *Clubs* de se-

guros ó mutual indemnity corporations para correr con los riesgos que los grandes aseguradores no toman á su cargo, la mejora de los puertos y la defensa contra las arbitrariedades de que pueden ser objeto por parte de las autoridades de los mismos ó de los encargados de los diques, fondeaderos, docks ú otros lugares destinados á la carga ó descarga, el arreglo de la legislación marítima y la confección de las fórmulas de contratos de fletamentos y conocimientos en las diferentes navegaciones y clases de carga, la diligencia y equidad en el ajuste de las averías, contratos de las tripulaciones y sociedades de socorros en beneficio de éstas, etc., etc., con otras tantas materias de que aquellas asociaciones se ocupan con resultados muy beneficiosos para los intereses marítimos de los puertos en donde existen.

Esta interesante labor va á tener dentro de poco en Bilbao quien la emprenda y ejecute. Hace días que vienen celebrando reuniones y conferencias los armadores de este puerto y la Asociación de navieros bilbainos puede decirse que existe de hecho, faltándole solo legalizar su constitución, lo que tendrá lugar en breve.

Y no pueden ser más simpáticos los primeros actos con que dá fé de su existencia el naciente organismo. En otro lugar de este número verán nuestros lectores la razonada Exposición que dirige al Ministro de Fomento en defensa de nuestra Junta de Obras y contra el reciente Reglamento. El miércoles último tuvieron una reunión los navieros bilbainos, en la cual, además de hacerse el nombramiento del Sr. D. Eduardo Aznar para que los represente en la Asamblea de Zaragoza, se acordó solicitar en ella la supresión de los derechos de abanderamiento y la emancipación de la Marina Mercante de la de Guerra, modificando convenientemente la legislación de Puertos.

Por nuestra parte propondríamos también la revisión inmediata del Libro 3.º del Código de Comercio para que nuestra Marina pueda luchar en condiciones de igualdad con las extranjeras, pues está en situación de medirse á la par con éstas y debemos esforzarnos por acaparar en beneficio de nuestra bandera todo el tráfico marítimo de nuestro comercio exterior. De lo que sea necesario hacer para conseguirlo pensamos ocuparnos otro día con más espacio.

LA MINERÍA EN OVIEDO EN 1897

Durante el año último, han estado en explotación productiva en la provincia de Oviedo, 530 minas, á saber: 18 de azogue; 3 de cobre; 55 de hierro; 452 de hulla, y 2 de manganeso, con una superficie de 16.974 hectáreas. Las improductivas fueron 1.344, correspondiendo: 1 de antimonio; 1 de arcilla; 16 de azogue; 13 de zinc; 6 de cobalto; 44 de cobre; 4 de fosforita; 290 de hierro; 23 de hierro y otros, 914 de hulla; 3 de lignito; 14 de manganeso; 5 de plomo; 5 de oro; 4 de rocas betuminosas, y 2 de turba, con una superficie total de 61.073 hectáreas.

Máquinas.—En minas productivas: de vapor 54, con 1.132 caballos de fuerza. En fábricas en actividad: hidráulicas 3, con 330 caballos de fuerza; de vapor 139, con 3.752 caballos de fuerza.

Operarios.—Los hombres, mujeres y muchachos ocupados en la minería y ramo de beneficio fué de 14.538.

Desgracias.—El número de desgracias ocurridas alcanzó á 222, de las que 17 fueron de muerte, 26 heridos graves y 179 idem leves.

Producción en toneladas. Minerales: de azogue, 9.806; de cobre, 525; de hierro, 58.107; de hulla, 1.257.361; de manganeso, 218. **Beneficio:** Azogue, 88; Orpin, 244; zinc en lingotes, 397; laminado, 2.337; hierro colado, 4.308; hierro colado moldeado, 2.687; hierro laminado, 26.593; laminado elaborado, 463; acero laminado, 17.044; alambres, 1.000; puntas de París, 2.000; aglomerados, 121.353; cok, 136.166.

Si se compara la producción minera de 1897 con la de 1896, se observa un aumento

para la de aquel año de 146.801 toneladas de hulla y 369 de minerales [de cobre, notándose, en cambio, baja en las de hierro, mercurio y manganeso.

Por lo que al carbón mineral se refiero, que es la substancia de más importancia en el distrito, el aumento observado de 146.801 toneladas, con relación á la producción del año anterior, acusa un estado verdaderamente próspero en la industria de carbones de aquella provincia.

El consumo de carbones de la producción del año ha sido: En la provincia, 415.678 toneladas embarcadas en Gijón y Avilés, 468.573; transportados al interior de España y los adquiridos por la Compañía de los ferrocarriles del Norte 373.110 toneladas, que dan el total de 1.259.361 toneladas producidas.

El valor de los productos mineros á boca-mina fué de 11.696.833 ptas. contra 8.723.097 que alcanzó en 1896, resultando á favor del año que reseñamos 2.973.754 pesetas.

En el ramo de beneficio representaron en 1897 los productos metalúrgicos al pie de fábrica, el valor de 21.649.817 pesetas contra 20.912.409 que alcanzaron en 1896, resultando á favor del presente un aumento de 737.408 pesetas, el cual obedece al aumento de acero laminado, por más que se le graduó para 1897 el mismo precio con que figuró en la estadística anterior.

FERROCARRIL HULLERO DE LA ROBLA Á VALMASEDA

Estado comparativo del movimiento y productos en el mes de Octubre de 1898.

Año de 1898		Pesetas.
10.814	Viajeros	32.209,25
3.571.702	Kilogs. de mercancías	40.682,30
9.587.571	» de carbones	78.618,01
309	Cabezas de ganado	891,67
	Varios	566,02
		152.967,25
<i>A deducir:</i> —Por peaje del ferrocarril del Cadagua		13.333,33
	Total Pesetas.	139.633,92

Año de 1897		Pesetas.
8.717	Viajeros	31.426,00
4.045.361	Kilogs. de mercancías	34.008,17
5.923.779	» de carbones	30.075,29
255	Cabezas de ganado	600,63
	Varios	2.816,58
	Total Pesetas.	98.926,67
	Diferencia á favor de 1898 Ptas.	40.707,25

BOLETIN MINERO

EL MINERAL DE HIERRO

En Inglaterra.

Cardiff	
Rubio superior	3/9 á 14/0
Tafna	13/0 á 13/3
Todo á la base de 50 % de hierro	

Norte de Inglaterra	
Rubio	14/6 á 15/0

Noroeste de Inglaterra.	
Rubio	14/9 á 15/10

En Bilbao.

Rubio superior	8/7 á 9/4
Id. inferior	6/6 á 8/0
Campanil superior	10/0 á 10/6
Id. corriente	9/6 á 10/0
Carbonato calcinado	8/0 á 8/9

En Cartagena

(Descargador) 50 % seco	Ptas. 6,00
(Santa Lucía) 30 % h.º y 15 manganeso	» 17,00

Exportación del 7 al 12 de Noviembre

120 tons. por vapor «Trafalgar» para Marsella, cargado por Forquera y Wandosell.

FLETES CONVENIDOS

Bilbao	á Newport, vapor Uriarte, 5/7 1/2
»	á Cardiff, vapor Oakville, 5/4
»	á Newport, vapor Gwendoline, 5/9
»	á Rotterdam, vapor Casperby, 7/4 1/2
»	á Id., vapor Cairnbahn, 7/3
»	á Middlesbro, vapor de 1.800 tons 5/10 1/2
»	á Cardiff, vapor Ely Rise, 5/6
»	á Id., vapor Saxon Briton, 5/6
»	á Id., vapor Norah, 5/6
»	á Id., vapor Clieveden, 5/6
»	á Rotterdam, vapor Zanzibar, 7/-
»	á Middlesbro, vapor Scandinavien, 6/9
Huelva	á Dunkerque, vapor Caedmon, 10/6
»	á New-York, vapor de 2.400 tons. 10/9
»	á Swansea, vapor Stakesby, 9/-
Cartagena	á Rotterdam, vapor Concordia, 8/9
Huelva	á Id., vapor Ella Mayer, 9/4 1/2

FLETES DE CARBON

Newcastle	á Bilbao, vapor Zanetta, 4/6
»	á Id., vapor Circassia, 4/6
Newport	á Id., vapor Hekla, 6/- 400 tons de descarga
»	á Id., vapor de 1.200 tons. 6/3

Los fletes en general aunque siguen muy firmes, han tenido una pequeña baja.

Los precios de los carbones no han tenido alteración desde nuestra última revista, habiéndose cotizado los carbones de 1.ª de 13/- á 13/6, y los de segunda de 10/6 á 11/6 f á b por tonelada.

MERCADOS DE METALES

SEGUN TELEGRAMAS DE LA CASA THOMAS MORRISON Y C.

Londres 18 Noviembre 1898

Cobre Barras Chile ó g. m. b.	L. E. 56-10-0
» Cáscara 75 %	» 0-11-6
Estañó del Estrecho	» 81-6-3
» Inglés lingote	» 84-10-0
» Barritas	» 85-10-0
Plomo español	» 13-10-0
Hierro Escocés	» 0-49-7
» Middlesbro	» 0-51-6
» Ematitas	» 0-58-9
Acciones Rio Tinto	» 30-11-3
» Tharsis	» 7-10-0
Plata	» 27 15/16
Exterior Español	» 41 1/2
Cambio á 3 m/l.	» —

NOTAS SUELTAS

Buques de más carga.—Han salido de este puerto desde el 11 al 17 del corriente, los vapores Españoles Rivas y Arminza, con 3.581 toneladas, cargado por D. J. M. Rivas, abandonó este puerto para descargar en el de Westhartopol, el vapor Rivas que cargó en los cargaderos de la Diputación y 3.553 llevó el 2.º que fué cargado por la Orconera Iron Ore, en sus propios cargaderos.

Entraron los vapores el Español Abril, que arribó con 1.861 toneladas de carbón para la Sociedad Vizcaya y Otero, el 1.º 1.628 y 233 para el 2.º procedente de Newport y el Inglés Blytwillie, que condujo 1.685 toneladas de la misma carga para la Vizcaya, procedente de Newcastle.

Hemos recibido el número 94 de «El Eco del Comercio», revista semanal de intereses materiales, que se publica en Barcelona, el cual contiene los siguientes artículos y secciones:

Franquicia de trigos en admisión temporal. —La República de Colombia, I.—Los cruceros auxiliares. Cosechas y Mercados.—Mercado de importación; lanas; algodones; Cueros y Pielés (mercados extranjeros y españoles).—Tártaros, Vinos y Alcoholes.—Aceites, comestibles é industriales.—Mercado de exportación. Exportación á América por el puerto de Barcelona.—Lonja de trigos, harinas, sémolas y féculas, cereales, Coloniales, Cafés, Cacaos, canela, Azúcares.—Notas sueltas.—Movimiento marítimo.—Cierres oficiales de Bolsa. «El Eco del Comercio», se publica en cuadernos de 16 páginas en 4.º, y se suscribe al precio de 10 pesetas anuales y 5 semestre.

Tejidos marca PEGAMOID registrada

Fábrica de SAN FELIÚ DE LLOBREGAT (Cataluña)

Dichos tejidos son impermeables, lavables, mejores más baratos ligeros y duraderos que cuero. Immejorables para calzado, muebles y tapicerías, coches, gorras, baules, y sacos de viaje, polainas, carteras, monederos, encuadernación, toldos y tiendas, guardaciones, cinturones etc.

MANTELERIA y PASILLOS marca Pegamoid registrada.

Agentes únicos en BILBAO: Sres. Hijos de J. E. Rochelt.

BUQUES ENTRADOS

Importación del Extranjero y Ultramar, desde el 12 al 18 de Noviembre de 1898

Día	Aparejo	Pabellón	Nombre del Buque	Tons. de registro	Capitán	Tons. de carbón	Tons. de bacalao	Piezas de madera	Tons. de trigo	Tons. de maíz	Tons. de carga general	Procedencia	Observaciones.
					Sumas anteriores..	344.421	9.233	1769.956	3.583	6.208	44.274		
12	Vapor	Inglés	Charrington	1124	Dawson	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	Lastre
"	"	"	Ben Lemond	702	Kuidner	0	0	0	0	0	0	Bayona	"
"	"	"	Carn Marth	1059	Hunels	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	"
"	"	Alemán	Albertus	727	Heyn	0	0	0	0	0	0	Nantes	"
"	"	Español	Bachi	1629	Piñera	0	0	0	0	0	0	Middlesbro	"
"	"	Inglés	Earl of Dunfries	905	Arthur	0	0	0	0	0	0	Rochefort	"
"	"	"	Douglas	446	Edward	0	0	0	0	0	0	La Pallice	"
"	"	Noruego	Nerrion	915	Evensen	0	0	0	0	0	248	Christiania	P del Cadagua
"	"	Inglés	Coronilla	822	Parke	0	0	0	0	0	0	Londres	Lastre
"	"	Español	Uriarte	880	Aldecoa	1.543	0	0	0	0	0	Newport	Ord-n
14	"	"	M. de Mudela	1211	Luzarraga	0	0	0	0	0	0	Newcastle	F.S. Francisco Desierto
"	"	Inglés	Everest	1035	Kings	0	0	0	0	0	0	Lisboa	Lastre
"	"	"	Rocio	903	Davies	0	0	0	0	0	0	Nantes	"
"	"	"	Stannope	842	Halvorsen	0	0	0	0	0	0	Middlesbro	"
"	"	Francés	St.P erre	571	Coffournie	0	0	0	0	0	253	Dnnkerque	Varios
"	"	Holandés	Rhenania	872	Wit	0	0	0	0	0	213	Rotterdam	"
15	"	Alemán	Orconera	847	Dussing	0	0	0	0	0	0	Idem	Lastre
16	"	Español	Chio	86	Olaeta	0	0	11.524	0	0	0	Bayona	Varios
"	"	Inglés	Lemnos	1043	Wilson	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	Lastre
"	"	"	Gwendoline	932	Williams	0	0	0	0	0	0	Rotterdam	"
"	"	"	Ragusa	816	Doquel	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	"
"	"	"	Thomaby	1129	Wilson	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	"
"	"	"	Ranzani	919	Tood	0	0	0	0	0	0	Rotterdam	"
"	"	Noruego	Fanly	879	Nilson	1.460	0	0	0	0	0	Liverpool	Vizcaya
17	"	Español	Elvira	779	Aspuru	0	0	0	0	90	434	Idem	Varios
"	"	Inglés	Blythville	822	Vallace	1.655	0	0	0	0	0	Newcastle	Vizcaya
"	"	"	Zanzibar	1919	Robinson	0	0	0	0	0	0	Amberes	Lastre
"	"	Noruego	Monarch	813	Swansen	0	0	0	0	0	0	Bayona	"
"	"	Español	Algorta	1939	Bastiqueta	0	0	0	0	0	0	Burdeos	"
"	"	"	Abril	895	Iturriaga	1.861	0	0	0	0	0	Rotterdam	Vizcaya y Otero
18	"	Inglés	Keoula	1009	Potter	0	0	37.625	0	0	0	Hu teswal	Orden
"	"	"	Mangara	1157	Geehausen	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	Lastre
"	"	"	Ely Rise	735	Davies	0	0	0	0	0	0	Charente	"
"	"	"	Pomaron	891	Stewenson	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	"
"	"	Español	Cabo Creux	997	Urratia	0	0	0	0	0	0	Burdeos	"
"	"	Inglés	Clieveden	103	Bronw	0	0	0	0	0	0	Saint Nazaire	"
"	"	"	Jane	812	Bricknell	0	0	0	0	0	0	Chantenay	"
"	"	Noruego	Glanvein	574	Jarsen	0	417	0	0	0	48	Christiansund	Orden
TOTAL.....						350.970	9.650	1819.105	3.583	6.298	45.258		

Importación de Cabotaje, desde el 10 al 18 de Noviembre de 1898

Día	Aparejo	Pabellón	Nombre del Buque	Tons. de registro	Capitán	Tons. de carbon	Tons. de cemento	Tons. tierra y ladrillo	Tons. de grbanz.	Tons. de salvado	Tons. de carga general	Procedencia	Observaciones
					Sumas anteriores.	124.957	11.470	303	1.208	336	36.448		
10	Vapor	Español	Cabo San Martin...	1201	Belaunde	0	0	0	0	0	341	Varios puertos	Varios
11	Pallebot	"	Maria	34	Zabala	0	0	41	0	0	0	Castro	Aznar y C. ^a
"	Balandra	"	Gloria	17	Lauchica	0	80	0	0	0	0	Zumaya	Barbier
12	Vapor	"	Cantabria	376	Muñoz	703	0	0	0	0	0	Gijon	Basconia y orden
"	"	"	Dolores	71	Iraundegui	0	117	0	0	0	0	Zumaya	Castillo
"	"	"	Unión Hullera	282	Oliver	538	0	0	0	0	0	Gijon	Altos Hornos
"	"	"	Ugarte núm.1	60	Zarraga	0	0	0	0	0	6	Santander	Varios
"	"	"	Duro	486	Delor	784	0	0	0	0	86	Gijon y otros	A.Hornos y varios
14	"	"	Gorliz	243	Igartua	503	0	0	0	0	0	Idem	"
"	"	"	Angelés	227	Zabala	450	0	0	0	0	0	Avilés	"
15	"	"	Cotelino	35	Fernandez	0	0	0	0	0	15	Santoña	García
"	"	"	Maria del Carmen	62	Suarez	0	0	0	0	0	31	Rivadeco y Avilés	R. Asturiana
"	Balandra	"	Aquech	20	Ortubé	0	0	0	0	0	1	Bermeo	Arriaga
16	Vapor	"	Palmira	131	Rendueles	200	0	0	0	0	1	Gijon	Altos Hornos
17	Balandra	"	Unión núm.2	20	Marcue	0	0	0	0	0	26	San Sebastian	Varios
"	Vapor	"	Ibaizabal	416	Arenosa	0	0	0	0	0	34	Varios puertos	"
"	Pallebot	"	F. Mariño	19	Manzaneda	0	0	0	0	0	6	Castro	Vicuña
18	Vapor	"	Alfonso	67	Bartaren	143	0	0	0	0	0	Avilés	Gis
"	"	"	Cantábrico	191	Dobaran	350	0	0	0	0	0	Idem	Vizcaya
"	Patache	"	Carlos	82	Rey	67	0	0	0	0	0	Gijon	Orden
"	Vapor	"	Dolores	71	Iraundegui	117	0	0	0	0	0	Zumaya	Castillo
TOTAL.....						128.757	11.617	314	1.208	336	36.991		

BUQUES SALIDOS

Exportación al Extranjero y Ultramar, minerales y carga general desde el 11 al 14 de Noviembre 1898

Día	Aparejo	Pabellón	Nombre del Buque	Tons. de registro	Capitán	Tns. metros de Mineral.	Tns. metros de carga geral.	Tns. metros de lngt.yhier	Cargador.	Destino.	Punto de carga.
					Sumas anteriores.	3.297.771	7.674	26.603			
11	Vapor	Inglés	Genoese	682	Masson	1.122	0	0	N. Seebold	Glasgow	Cadagua
"	"	"	Mazeppa	693	Coleman	1.487	0	0	Orconera Iron Ore C. ^a	Newcastle	Orconera
"	"	Español	Serantes	1539	Larrea	2.572	0	0	Otto Kreizner	Rotterdam	Franco-Belga
"	"	"	Zuria	1569	Bareño	3.077	0	0	N. Seebold	Idem	San Nicolas
12	"	Inglés	Deerhound	1051	Gowin	2.206	0	0	Griffiths Tate y C. ^a	Newport	Orconera
"	"	"	Klyde	992	Mabel	1.997	0	0	Macleod y C. ^a	Glasgow	Portugalete
"	"	Holandés	Indian	1423	Jebeir	2.555	0	0	Orconera Iron Ore	Rotterdam	Orconera
"	"	Inglés	Craigendoran	943	Melhuiseh	1.775	0	0	N. Seebold	Workington	Olaveaga
"	"	Belga	Garonne	0	Schonliw	1.084	0	0	Scrs de J.B. Rochet	Amberes	Portugalete
13	"	Inglés	Forest	1062	Peyves	2.154	0	0	Gandarias	Workington	Franco-Belga
"	"	"	Hedworth	654	Tenglesch	1.359	0	0	Gumb Barrié y Allende	Middlesbro	Portugalete
"	"	Español	Arminza	1759	San Vicente	3.553	0	0	Orconera Iron Ore C. ^a	Rotterdam	Orconera
"	"	Inglés	Clarence	695	Wheeler	1.441	0	0	Gandarias	Newport	Speial Gandrias
14	"	"	Auckland Castle	661	Richard	1.410	0	0	Idem	Idem	Franco Belga
"	"	"	Finchale	456	Burton	941	0	0	M Taramona	Middlesbro	San Nicolás
"	"	Francés	Aquitaine	979	Pean	2.134	0	0	Orconera Iron Ore C. ^a	Cardiff	Orconera
SUMA Y SIGUE.						3.328.938	7.674	26.603			

Exportacion al Extranjero y Ultramar, minerales y carga general desde el 14 al 18 Noviembre de 1898

Día	Aparejo.	Pabellón.	Nombre del Buque	Tons. de registro	Capitán.	Tns. métr. de Mineral.	Tns. métr. de carga genal.	Tns. métr. de lingt. y hier.	Cargador.	Destino.	Punto de carga.
						Sumas anteriores	8.328.938	7.674	26.603		
14	Vapor	Inglés	R. Standard	790	Anderson	1.557			Martinez Rivas	Tyne	San Nicolás
15	"	Francés	La Pallice	563	Danielo	1.445			Viguera y Maestre	Bayona	Portugalete
"	"	Inglés	Amyti	863	Hazleton	1.719			Antonio Lopez	Tyne Dock	San Nicolás
"	"	"	Ben Lomond	702	Ruidnen	1.583			N Seebald	Glasgow	Idem
"	"	"	Oscarshall	764	Thorn	1.737			Luchana Mining	Middlesbro	Luchana Mining
"	"	"	Nellie	860	Jones	1.887			Orconera Iron Ore y C. ^a	Rotterdam	Orconera
"	"	Español	Rivas	1781	Amorrortu	3.581			Martinez Rivas	West Hartlepool	San Nicolás
16	"	Inglés	Stannope	842	Halvorsen	1.736			Idem	Middlesbro	Idem
"	"	"	Beamish	790	Woodale	1.637			Orconera Iron Ore	Tyne	Orconera
"	"	Francés	San Martin	716	Corredel	1.457			Suc. de J. B. Rochet y C. ^a	Dunkerque	Portugalete
"	"	Inglés	Cnarrington	1124	Darosan	2.408			Salazar y C. ^a	Tyne Dock	San Nicolás
"	"	Belga	P. Philippe	1352	Delporte	2.171			L. de Chavarri y C. ^a	Amberes	Franco Belga
"	"	Español	Octubre	1544	Gartzal	3.380			Orconera Iron Ore y C. ^a	Rotterdam	Orconera
"	"	Belga	Congo	1325	Rein	2.045			L. de Chavarri y C. ^a	Amberes	Franco Belga
"	"	Inglés	Hat	797	Bridole	1.830			Orconera Iron Ore	Cardiff	Orconera
17	"	"	Douglas	446	Edwards	968			E. Solano	Middlesbro	Luchana Mining
"	"	Español	Niña	412	Aguirre	803			N. Seebald	Barrow	Portugalete
"	"	Inglés	Rosehill	1013	Bollar	2.140			Orconera Iron Ore	Cardiff	Orconera
"	"	"	Gwendoline	939	Williams	2.143			Martinez Rivas	Newport	San Nicolás
"	"	Alemán	Alberthus	727	Heryn	1.103			Sucrs. de J. B. Rochet	Glasgow	Franco-Belga
TOTAL						8.365.498	7.674	26.603			

Exportación de Cabotaje, desde el 12 al 18 de Noviembre de 1898

Día	Aparejo	Pabellón	Nombre del Buque	Tons. de registro	Kilos de mineral	Kilos de lingote y hierro	Kilos de hojalata	Kilos de tubos	Kilos de alambre	Kilos de harina	Kilos de vino	Kilos de carga general	Destino	Cargadores
Sumas anteriores.					50.393.825	72.122.431	5564.770	1764.738	1689.945	4601.627	2764.784	46.384.911		
12	Vapor	Español	Cabo Palos	1230		975.487	79.713	24.012	25.378	62.715	12.517	148.581	Varios puertos	Varios
"	"	"	Chimbo	78	150.000								Gijón	Rivas
"	Pailebot	"	F. Mariño	19								14.000	Castro	Uriarte y C. ^a
"	Vapor	"	Irurac-bat	8								95.000	Idem	Astigarraga
"	"	"	Meliton Gouzalet	610		5.841	1.933	4.172			374	12.904	Gijón	Varios
"	Balandra	"	Unión núm. 2	20								17.002	Lequeitio	
14	Vapor	"	Cabo Peñas	1230		1.047.853	52.815	31.735	16.817	89.583	25.078	128.977	Varios puertos	
"	Balandra	"	N. S. Antigua	13								15.450	Bermeo	Arriaga
"	Vapor	"	calderon	495		27.817	49.217	8.175		15.216	6.317	13.017	Varios puertos	Varios
"	"	"	Santoña	36		542				13.075	16.600	5.542	Castro	Rotaeche
"	"	"	Dolores	71								80.585	Pasages	Varios
15	Balandra	"	Maria	32								54.720	San Sebastian	Varios
"	"	"	Sendeja	24								24.317	Bermeo	
"	Vapor	"	Ugarte núm. 1	60							9.450	319	Santander	
"	"	"	Angelés	227	450.000								Avilés	L. Chavarri
"	"	"	Progreso	114							2.100	1.980	Santander	Varios
16	Balandra	"	Maria del Carmen	62						10.000		59.740	Rivadeseila	
"	Vapor	"	Lequeitio	16						2.790			Lequeitio	
"	Balandra	"	Rodas	413								40.000	Santander	Otero
17	Vapor	"	Gloria	17			20.630					6.000	Varios puertos	Varios
"	"	"	Cotalino	35		4.900						55.289	Santoña	
"	"	"	Unión Hullera	282	490.452	12.540							Gijón	Abaitua A. Hornos
"	"	"	Gorliz	243	496.920						396		Idem	Chavarri Haos.
18	Balandra	"	Unión núm. 2	20		30.35							San Sebastian	Vizcaya y A. Hornos
TOTAL					51.981.197	74.227.788	5763.478	1832.832	1782.139	4745.006	2837.616	47.171.384		

Importación del Extranjero

Detalle de la carga general

DEL 12 AL 18 DE NOVIEMBRE DE 1898

Día 12.—Vapor Nervión, de Christiania: 165.760 k. pasta de madera, P. del Cadagua; 276 k. ropa y libros de uso, A. Aland; 480 k. anchoa, orden.

Vapor St. Pierre de Dunkerque; 1.707 k. extracto tintoral, Yanke; 549 k. cola fuerte; Vda. de Somonte; 548 k. id. id. A. Garmendia; 200.000 k. fosfato de cal, orden; 50.035 k. tierra blanca, Barandiarán.

Día 14.—Vapor Rhenania de Rotterdam; 3.986 k. quesos, J. Valentin; 1.572 k. quesos E. Arriaga; 897 k. quesos, Yanke; 779 k. id. L. Blanco; 61.425 k. copra, orden; 748 k. herramientas, A. Conrad; 416 k. relojes de pared, Yanke; 549 k. vino y porcelana, orden; 1.394 k. partes de máquina, orden; 925 k. carbones eléctricos, A. Conrad; 211 k. latonería, B. Manjarrés; 3.073 k. quincalla y ferreteria, A. Conrad; 5.170 k. muebles, H. de L. Yohn; 414 k. ferreteria; A. Conrad; 5.932 k. ácido acético, Barandiarán; 552 k. carbones eléctricos; F. Dorch; 20.000 k. fécula, orden; 10.400 k. celusa, orden; 5.552 k. quesos y semillas, L. Schemith; 5.622 k. quesos, Yanke; 4.487 k. id. J. Valentin; 1.049 k. id. Yanke; 772 k. id. P. Azcue; 149 k. id. Vda Blanco; 350 k. id. B. Serrano; 410 k. id. F. Langrene; 837 k. papel, Yanke; 1.800 k. quesos, Yanke; 297 k. id. L. Ajuria; 281 k. id. J. Urresti; 450 k. id. A. Conrad; 287 k. id. P. Martin; 330 k. id. M. Pagola; 327 k. varios, orden; 518 k. mantequillas, J. Valentin; 663 k. quesos, Yanke; 901 k. id. G. Arrarte; 3.016 k. id. Sanchez y C.^a; 56 k. ferre-

teria, P. Hahener; 65 k. tapones y cal sulfurada, C. Mens; 4.449 k. quesos, J. Valentin; 1.511 k. id. y té, Yanke; 2.880 k. cerveza y quesos, A. Conrad; 1.530 k. té, A. y Zulaica; 2.963 k. cofre, Maribona hermanos; 32.625 k. pasta de papel, 16.011 k. ruedas y llantas, Orconera Iron; 37 vacas, orden.

Día 16.—Vapor Chio de Bayona: 400 k. latón, orden; 700 atados madera, orden; 7.000 tablas, H. Latiegui; 2.610 tablillas y 270 atados madera, I. Roselló; 60 k. tejidos, M. Bilbao; 494 atados madera, T. y Sobrino; 429 k. tejidos, G. Porier.

Día 17.—Vapor Elvira de Liverpool: 69.866 k. maiz, orden; 13.650 k. habas, orden; 20.000 k. maiz, id. 7.989 k. manteca de cerdo; id. 3.174 k. lignum, id. 7.566 k. bacalao, id. 5.792 k. sebo id. 268 k. quesos, id. 429 k. glicerina, id. 27.084 k. lingotes de hierro, id. 10.606 k. silicato de sosa, T. y Sobrino; 43.688 k. id. orden; 21.475 k. sosa cáustica, P. Vizcaína; 30.977 k. id. T. y Sobrino; 43.689 k. id. orden; 5.038 k. maquinaria, id. 547 k. alquitran y barniz, A. Conrad; 6.958 k. hilo de algodón, N. Hilaturas; 8.117 k. brea, C. Iberia; 976 k. baños de hierro, M. Sánchez; 663 k. ferreteria, L. Urbina; 4.960 k. maquinaria, orden; 4.414 k. hierro, C. Basconia; 376 k. hules, Yanke; 1.105 k. semilla de yerba y tubos de hierro, Yanke; 857 k. tubos de hierro, A. Conrad; 372 k. acero, id. 1.422 k. maquinaria, J. Vanderhag; 717 k. tubos de hierro, C. Palacio; 1.328 k. id. id. B. Manjarrés; 572 k. chapa de latón, M. Ibáñez; 119 k. tejidos, M. Mendoza; 284 k. pintura, Vda de Vieuña; 716 k. id. P. Nájera; 2.558 k. maquinaria y palas de hierro, orden; 761 k. bacalao, J. Urrutia; 1.187 k. jarcia de abaca, orden 1.058 k. clavos de

hierro, f-c. de Galdames; 13.130 k. litagiro y silicato de sosa, Vda de Somonte; 5.542 k. sal de sosa, Barandiarán; 584 k. llaves, orden; 13.840 k. chapas y tubos de hierro, Yanke; 1.108 k. maquinaria, id. 2.286 k. sebo, orden; 546 k. máquina, orden; 30.894 k. duelas, id. 5.756 k. amagre, id. 1.496 k. tierra y palas de acero, M. Sánchez; 158 k. anillos de goma, J. Gaminde; 278 k. tejidos, E. Betsellere; 1.129 k. hierro, A. Conrad; 173 k. herramientas, id. 880 k. ferreteria, id. 3.057 k. chapas de hierro, id. 34.402 k. id. id. R. Rochet; 10.432 k. alambre y maquinaria, C. Yensen; 2.683 k. estaño, T. Morrisson; 1.211 k. muelles espiroles, F. Alonso; 192 k. ferreteria, Yanke; 1.709 k. efectos usados, A. Conrad; 23.658 k. tubos de hierro y piezas de latón, id. 29.862 k. tubos de barro y otros, orden; 50 k. papel, L. Quintana; 472 k. muelles de acero, f-c. de Durango.

Día 18.—Vapor Gnanwern de Christiansund; 204.096 k. bacalao, orden; 47.700 k. raba, orden; 212.47 k. bacalao, orden; 7.500 k. raba, id. 850 k. bacalao, orden.

Importación de Cabotaje

Detalle de la carga general

DEL 12 AL 18 DE NOVIEMBRE DE 1898

Día 10.—Vapor Cabo San Martín de Barcelona: 4.000 k. aceite, orden; 6.203 k. hilados, N. Hituras; 4.850 k. tuercas, orden; 650 k. azúcar, P. Martin; 780 k. id. B. y Arribi; 1.750 k. id. Zuricalday; 659 k. aceite, Rica Hnos. 970 k. k. molduras, orden; 1.100 k. válvulas; T. de Zorroza. De Valencia; 65.900 k. arroz, orden;

142.100 k. varios, orden; 5.000 k. arroz, H. de Gurtubay; 11.000 k. arroz, J. Magro; 7.000 k. alubias, A. Conrad; 5.000 arroz, V. Mellado; 2.000 k. id. H. Bringas; 12.800 k. id. H. de M. Urrutia; 2.266 k. azulejos, A. Aznar; 2.028 k. tabaco, C. Arrendataria; 2.000 k. alubias, P. Martín; 5.000 k. arroz, J. Padró. De **Alicante**: 2.600 k. higos, Vda de J. Pérez; 1.625 k. papel, Escudero Hnos. De **Málaga**: 5.882 k. varios, orden; 600 k. pasas, A. Fernández; 30 k. madera, A. Heredia; 972 k. pasas, Bergé y C.^a; 240 k. id. J. Ugarsola. De **Huelva**: 2.373 k. vino; orden. De **Cartagena**: 1.612 k. pimienta, orden. De **Carril**: 3.820 k. sardinas, H. de R. de Videa; 1.440 k. grasa, Barandiarán; 328 k. sardinas, Bergé y C.^a. De **Santander**: 36.379 k. tabaco, C. Arrendataria; 200 k. id. Bergé y C.^a. Total 341.317 k.

Vapor **Ugarte** núm. 1 de **Santander**: 374 k. cacao, Irigoyen; 4.100 k. cerveza, G. y Artabe; 1.260 k. garbanzos, T. H. Maruri. Total 5.734 k.

Vapor **Duro** de **Barcelona**: 8.150 k. varios, orden; 5.900 k. azúcar, V. Uruguén 1.990 k. id. Izaguirre; 738 k. id. Fernández; 1.475 k. id. Zuricalday. De **Valencia**: 4.500 k. arroz, A. Conrad; 6.000 k. id. E. Rochet; 20.000 k. id. V. Mellado; 3.520 k. azulejos, L. Castillo; 2.000 k. alubias, J. Baqué; 17.100 k. varios, orden. De **Malaga**: 3.659 k. varios, orden; 7.762 k. azúcar, F. Hoyos De **Puebla**: 1.000 k. grasa, V. Camiña. De **Gijón**: 550 k. sardinas, J. Urrutia; 2.770 k. id. Aznar y C.^a; 13.050 k. alquitran, J. Vanderhaghe; 764.340 k. carbón, A. Hornos; 400 k. piperia, Tapia Hermanos. Total 959.903 kilos.

Vapor **María del Carmen** de **Rivadeo**: 1.530 k. huevos, A. Muñoz. De **Avilés**: 30.000 k. zinc, R. C. Asturiana. Total 31.530 kilos.

Día 17.—Vapor **Ibaizabal** de **Las Palmas**: 5.000 k. azúcar, para varios De **Cádiz**: 400 k. varios, orden; 200 k. vidrio, M. Sanchez; 120 k. vino, Vildósola; 1.180 k. id. Abaitua Hnos.; 300 k. cognac, V. Bilbao; 140 k. vino, Pacheco. D. **Ferrol**: 1.800 k. piperia, A. Claror de **Vigo**: 1.406 k. sardinas, orden De **Gijón**: 2.600 k. alquitran, Bergé y C.^a. De **Pasajes**: 8.584 k. hierro, A. Martín; 9.594 k. plomo, R. C. Asturiana, 2.484 k. barro, P. Villaoz. Total 33.818 kilos,

Exportación de Cabotaje

Detalle de la carga general

DEL 11 AL 18 DE NOVIEMBRE DE 1898

Día 12.—Vapor **Cabo Palos** para **Santander**: 900 k. vidrio, V. Vizcaina; 14.662 k. hierro, H. de R. García; 6.870 k. papel, Z. Echevarria y C.^a. Para **Ferrol**: 7.180 k. bacalao, Gurtubay; 585 k. id. Schemedling; 899 k. aguardiente, Vda. de Pomes; 247 k. id. Yanke; 288 k. tubos, T. Forjados; 262 k. hilados, N. Hilaturas, 82 k. hierro, Andersch. Para **Coruña**: 201 k. quesos, Schmith; 1.193 k. hierro, A. del Cadagua; 460 k. id. id. 680 k. acero, Elorza hijo; 882 k. vino, Vda. Ablanedo; 700 k. hierro, Sdad. Vizcaya; 640 k. tejidos, Real de Asua; 1.104 k. aguardiente, Vda. Pomes 4.500 k. clavos, Barbier Hnos. 390 k. hierro, M. Ibañez; 1.128 k. tubos, T. Forjados; 776 k. hilados, N. Hilaturas; 504 k. papel, P. Cadagua; Para **Carril**: 1.500 k. conservas, M. Hormaechea 4.9000 k. hierro, Bolueta; 7.480 k. id. id. 336 k. almidón, Garamendi; 210 k. tierra, C. Parnell; 776 k. hilados, N. Hilaturas. Para **Marín**: 1.500 k. hierro, Sdad. Vizcaya; 5.916 k. bacalao, Schemedling; 489 k. tubos, T. Forjados; Para **Vigo**: 4.260 k. hierro, H. de R. García; 9.000 k. id. Bolueta; 2.950 k. id. H. de Jáuregui; 1.020 k. id. Sdad. Vizcaya; 90 k. vino, Vda. Pomes; 350 k. papel, A. Amuriza; 1.015 k. bacalao, y hierro, M. Ibañez; 4.400 k. yeso, D. Torre; 658 k. hilados, N. Hilaturas. Para **Huelva**: 200.000 k. hierro Sda. A. Hornos; 580 k. id. A. del Cadagua; 5.780 k. id. Jáuregui; 6.217 k. id. H. de García 10.000 k. harina, S. Gallaistegui, 560 k. hierro, S. de Aguirre; 1.500 k. harina, Vildósola; 10.00 k. id. G. Cazaña; 55 k. hierro, T. Morrisson; 3.450 k. vino, C. Vinicola; 651 k. tubos, T. Forjados; 5.600 k. hierro, Bolueta; 1.060 k. vino, S. Ugarte 303.000 k. hierro, Sdad. Vizcaya; 65 k. vino, T. Rentería. Para **Cádiz**: 2.500 k. hierro, Sdad. A. Hornos; 2.336 k. id. Sdad. Vizcaya; 283 k. id. Zunzunegui. Para **Sevilla**: 600 k. piperia, J. Maguregui; 1.000 k. id. A. Zuvillaga; 4.500 k. id.

H. de Escos; 200 k. id. M. Torres; 200 k. id. P. Martín; 3.505 k. hierro, A. Hornos; 1.168 k. id. M. y Heredia; 1.405 k. id. Vildósola; 5.290 k. id. H. de R. García; 4.000 k. harina, E. Coste; 1.495 k. papel, P. Vizcaina; 580 k. hierro, A. del Cadagua; 4.560 k. id. A. Hornos; 1.000 k. piperia, Massip y C.^a; 850 k. acero, Elorza hijo 7.230 k. hierro, Sdad. Vizcaya; 9.50 k. id. F. Echevarria; 5.212 k. tubos, T. Forjados; 1.050 k. papel, P. Cadagua. Para **Malaga**: 185 k. papel, Barbier Hnos. 3.513 k. id. P. Vizcaina; 1.230 k. hierro, A. Conrad; 3.640 k. hierro, F. Echevarria; 7.000 k. harina, C. Ceres; 500 k. vino, C. Vinicola; 9.150 k. vidrio, V. Vizcaina; 817 k. tubos, T. Forjados; 11.230 k. hierro, A. Hornos; 11.230 k. id. Sdad. Vizcaya. Para **Garrucha**: 10.000 k. hierro. Para **Almería**: 1.080 k. tocino, L. Anue; 24.844 k. flejes de madera, A. Areizaga, 840 k. hierro, E. Echevarria; 2.500 k. harina, C. Ceres; 1.322 k. vino, C. Vinicola; 2.065 k. hierro, T. de Zorroza; 5.900 k. id. Sdad. M. Alhamilla; 6.000 k. id. A. Hornos; 683 k. conservas, M. Hormaechea 7.000 k. hierro, Sdad. Vizcaya; 130 k. vino, C. Vinicola; 747 k. hierro, Sdad. Vizcaya. Para **Cartagena**: 550 k. hierro, Barbier Hnos. 105 k. tierra, C. Parnell; 1.170 k. hierro, F. Echevarria; 2.500 k. harina, C. Ceres; 2.650 k. hojadelata, C. Iberia; 5.000 k. acero, A. Hornos; 286 k. vino, C. Vinicola. Para **Alicante**: 506 k. papel, P. Vizcaina; 12.250 k. hojadelata, C. Basconia; 498 k. tubos, T. Forjados; 10.000 k. hierro, A. Hornos. Para **Valencia**: 35.000 k. hierro, A. del Cadagua; 10.000 k. id. Sta. Agueda; 3.800 k. papel, P. Vizcaina; 5.000 k. harina, E. Vildósola; 1.519 k. hierro, M. Heredia; 2.790 k. vidrio, V. Vizcaina; 750 k. id. id. 9.190 k. hojadelata, C. Iberia; 2.198 k. tubos, T. Forjados; 4.859 k. id. id. 48.967 k. hierro; A. Hornos; 543 k. id. Pradera Hnos. 5.000 k. id. Sdad. Vizcaya; 1.819 k. acero, T. de Deusto; 362 k. hierro, Sdad. Vizcaya. Para **Barcelona**: 9.060 k. hierro, Sdad. Sta. Agueda; 1.130 k. id. 408 k. crisoles y tierra, C. Parnell; 13.100 k. hierro, C. Basconia; 113 k. varios, L. Ajuria; 13.175 k. vidrio, V. Vizcaina; 33.700 k. hojadelata, C. Iberia; 1.781 k. tubos, T. Forjados; 100.000 k. hierro, A. Hornos; 593 k. tabaco, Z. Echevarria y C.^a; 21.313 k. hierro, Sdad. Vizcaya. Para **Palamós**: 4.040 k. hierro, Sdad. Sta. Agueda. Para **San Felin de Givols**: 2.000 k. hierro, Sdad. Sta. Agueda. Total 1.328.403 kilos.

Vapor **Melitón Gonzalez** para **Gijón**: 212 k. bacalao, G. Ibarduyen; 2.479 k. droguería, Barandiarán; 2.983 k. id. id. 5.841 k. hierro, H. de L. Yonh; 374 k. vino, C. Vinicola; 1.580 k. papel, Ansúategui; 4.172 k. tubos, T. Forjados; 1.333 k. hojalata, R. Rochet; 200 k. cruceite mineral, G. Busquet; 5.450 k. latón, T. Morrisson. Total 24.624 kilos.

Balandra **Nueva Unión** para **Lequeitio**: 115 k. azúcar, J. P. Artabe; 1.200 k. madera, Vda. de Lund; 16.487 k. varios, E. Arriaga. Total 17.002 kilos.

Día 14.—Vapor **Cabo Peñas** para **Santander**: 2.710 k. hierro, García; 1.131 k. tubos, T. Forjados; 4.094 k. acero, T. de Densto; 1.500 k. hierro, Sdad. Vizcaya. Para **Huelva**: 220 k. acero, Elorza; 1.705 k. hierro, M. y Heredia; 880 k. hierro, A. Conrad; 500.000 k. hierro, A. Hornos; 2.000 k. harina, S. Gallaistegui; 200.000 k. hierro, Sdad. Vizcaya. Para **Cádiz**: 12.020 k. papel, Z. Echevarria C.^a. Para **Sevilla**: 1.000 k. piperia H. de Escos; 400 k. madera, V. Eguilior; 2.400 k. piperia, R. Videa. Para **Málaga**: 13.481 k. papel, P. Vizcaina; 1.716 k. hierro, A. Conrad; 3.380 k. vidrio, V. Vizcaina; 335 k. hierro, J. Rozal; 3.344 k. papel, P. Vizcaina; 890 k. hierro F. Echevarria; 4.500 k. harina, C. Ceres; 1.005 k. hierro, C. Vildósola; 0.350 k. hojadelata, C. Iberia; 553 k. hierro, A. Hornos; 2.380 k. hojadelata, C. Basconia; 1.320 k. id. id. 1.722 k. tubos, T. Forjados; 3.200 k. hierro, A. Hornos; 91.320 k. id. Sdad. Vizcaya. Para **Almería**: 1.190 k. acero, Elorza; 12.500 k. harina, C. Ceres; 16.000 k. alambre, A. del Cadagua; 680 k. sacos vacíos, Vda. Pover; 1.200 k. hierro, Sdad. Vizcaya. Para **Cartagena**: 1.930 k. papel, Sdad. Dinamita; 2.500 k. harina, C. Ceres. 17.464 k. hierro A. Hornos; 145 k. hierro, A. Conrad; 15.000 k. id. Sdad. Vizcaya; 700 k. id. id. Para **Alicante**: 12.390 k. papel, Z. Echevarria y C.^a; 7.400 k. vidrio, V. Vizcaina; 1.180 k. hojadelata, C. Iberia;

37.000 k. id. id. Para **Valencia**: 2.074 k. papel, Zuricalday; 33.450 k. hierro, A. del Cadagua; 200 k. id. Sdad. Sta. Agueda; 564 k. id. M. y Heredia; 930 k. conservas, M. Hormaechea; 3.900 k. hierro, Barbier Hnos.; 1.450 k. id. F. Echevarria; 1.760 k. hojadelata, Iberia; 50.000 k. hierro, A. Hornos; 1.850 k. hojadelata, C. Basconia; 860 k. id. id. 1.262 k. tubos, T. Forjados; 1.445 k. id. id. 2.500 k. hierro, A. Hornos; 20.778 k. id. Sdad. Vizcaya. Para **Tarragona**: 1.761 k. hierro, M. y Heredia, 880 k. hojadelata, C. Basconia. Para **Barcelona**: 7.030 k. vidrio, V. Vizcaina; 31.340 k. hojadelata, C. Basconia; 8.620 k. clavos, F. Echevarria; 13.650 k. hojadelata, id. 137.000 k. hierro, A. Hornos; 4.120 k. hojadelata, C. Basconia; 7.639 k. tubos, T. Forjados; 4.805 k. id. id. 2.940 k. acero, 699 k. vino, J. Ugarteche. Total 1.342.858 kilos.

Vapor **Calderon** para **Coruña**: 12.481 k. bacalao, Schemedling y C.^a; 1.392 k. id. H. de Gurtubay; 1.050 k. hierro, C. Iberia; 664 k. hojadelata, C. Basconia. Para **Carril**: 870 k. bacalao, H. de Gurtubay; 1.170 k. id. Vda. de Lund. Para **Vilagarcía**: 5.000 k. harina, Vildósola; 4.732 k. hojadelata, R. Rochet; 1.450 k. bacalao, Schemedling; 1.000 k. hojalata, R. Rochet. Para **Vigo**: 11.322 k. conservas, R. Rochet; 2.900 k. bacalao, Schemedling 6.440 k. hojadelata, C. Iberia; 10.600 k. id. C. Basconia. Para **Cádiz**: 2.550 k. bacalao; Schemedling; 10.000 k. harina, J. Guerichechevarria; 1.990 k. hojadelata C. Basconia. Para **Sevilla**: 2.805 k. bacalao, Schemedling y C.^a; 26.760 k. hojadelata, C. Basconia; 304 k. pimienta, P. Basterra. Total 119.759 kilos.

Vapor **Santaña** para **Castro**: 4.522 k. maíz, P. de Basterra y C.^a; 16.600 k. vinos y otros, Francisco García; 542 k. hierro, Sociedad Vizcaya; 3.095 k. harina, E. Coste; 10.000 k. harina, C. Ceres; 1.800 k. raba, H. Gutubay; 8.970 k. kino, F. García; 260 k. raba, Schemedling y C.^a. Total 45.769 k.

Día 15.—Balandra **María** para **San Sebastian**: 11.700 k. garbanzos, T. Maruri; 40.000 k. maíz, C. Ceres; 3.020 k. latón, Tapia Hermanos. Total 54.720 k.

Balandra **Sendeja** para **Bermeo**: 6.169 k. varios, E. Arriaga; 202 k. azúcar, V. Uruguén; 9.600 k. varios, E. Arriaga; 8.343 k. varios, E. Arriaga. Total 24.317 k.

Vapor **Ugarte** núm. 1. para **Santander**: 9.450 k. vino, T. H. Maruri; 319 k. hierro, V.^a Anderch. Total 9.769 k.

Vapor **Progreso** para **Santander**: 2.100 k. vino T. H. Maruri; 1.197 k. jabón, Hijos de Escós; 680 k. alpargatas, T. H. Maruri. Total 3.980 k.

Día 16.—Vapor **María del Carmen** para **Rivadesella**: 8.100 k. cebada, M. Murrillas; 51.000 k. maíz y otros, S. Escudero; 640 k. haja de lata, C. Iberia; 10.000 k. harina, C. Ceres. Total 69.740 k.

Balandra **Lequeitio** para **Lequeitio**: 15.990 k. varios, E. Arriaga; 146 k. harina, C. Ceres, 2.644 k. harina, E. Coste; 4.890 k. acero, C. Iberia. Total 24.984 k.

Día 17.—Balandra **Goria** para **Bermeo**: 5.382 k. varios, E. Arriaga; 612 k. azúcar, V.^a Astorqui. Total 5.994 k. Para **Pasajes**: 20.630 k. hoja de lata, C. Basconia. Total 26.624 k.

Vapor **Cotolino** para **Santaña**: 4.900 k. hierro, Santa Ana Bolueta; 5.000 k. maíz, Conrad; 50.289 k. varios, F. García. Total 63.187 k.

BANCO DE BILBAO

Habiéndose extraviado un Resguardo de Depósito Voluntario de efectos, señalado con el número 106.169 expedido por este Banco el 25 de Febrero de 1895 á favor de D. José Asensio Uribe y Lezámiz, se anuncia al público por primera vez, para que el que se crea con derecho á reclamar lo verifique dentro del plazo de un mes de la fecha, según determina el artículo 31 de los Estatutos; advirtiéndose que transcurrido dicho plazo sin reclamación de tercero, el Banco expedirá duplicado del Resguardo, anulando el primitivo y quedando exento de toda responsabilidad.

Bilbao 15 de Noviembre de 1898.—El Secretario, *Jerónimo de Uribe*.

CARTERA COMERCIAL

19 de Noviembre de 1898.

Las noticias de fin de semana acusan mayor firmeza en los mercados de cereales del extranjero, pero á menos que surjan nuevas complicaciones internacionales, siendo de creer se mantenga mucho tiempo esa tendencia habido en cuenta el estado visible de las cosechas y dotas de los países exportadores.

Siguen haciéndose pequeñas importaciones de Rewinter y Duluth como calidades fuertes para mezclar con los trigos del país cuyos precios en Castilla denotan cierta flojedad.

El Maíz Danubio, Marruecos y Plata, ha dado bastante juego durante la semana, más bien como provisión de los compradores ante el alza segura de sus precios, que por el consumo lo exija, pues éste va defendiéndose con lo poco que pudo salvar de la última cosecha y sentirse verdadera necesidad del artículo en esta provincia.

Las legumbres, aunque escasas, menos solicitadas que en semanas anteriores, sin duda por hallarse los compradores á la expectativa de lo que pueda llegar del extranjero, cuyos arribos empezarán á mediados del próximo Diciembre.

A continuación los detalles de costumbre.

Azúcar.—Sostienen los precios en la alza que ya tenemos registrada y la demanda es cada día más activa por temerse que los vendedores aumenten sus pretensiones siguiendo las tendencias de los mercados originales, mejor dicho, del trust azucarero peninsular que continúa imponiendo sus cotizaciones por no tener nadie que le vaya á la mano.

La plaza, desprovista de clases bajas, que son precisamente las más preciadas en esta época, y esperándose con gran ansiedad algunas pequeñas partidas que están navegando hace tiempo desde Levante.

Las últimas operaciones se han efectuado sobre la base de precios siguientes:

69	á	70	ptas.	50	kls.	el	cortadillo	1. ^a
68	»	69	»	»	»	»	pilon	1. ^a
66	»	67	»	»	»	»	granulado	1. ^a
60	»	61	»	»	»	»	terron	
59	»	60	»	»	»	»	blanco molido	
57	»	58	»	»	»	»	blanquillo	
55	»	57	»	»	»	»	(nominal)	dorado

Arroz.—No tenemos novedad importante que señalar en la marcha gramínea. La solicitud es muy activa por parte del consumo que paga fácilmente los límites ya conocidos de

Ptas	44	á	45	los	100	kls.	el	n.º	1
»	45	»	46	»	»	»	»	»	2
»	46	»	47	»	»	»	»	»	3

y en esta relación hasta el 10.

Almidón.—Algo decae el consumo de esta pasta en la época de invierno, pero sin embargo, todavía se observa buena demanda para las clases que habitualmente cotizamos y que se ceden hoy de

Ptas. 87 á 89 los 100 kilos Remy, Berger y Gato.

Id. 2 á 75 id. id. Olinda.

Aceite.—El aceite nuevo está á punto de poderse dar á la venta.

Esto ha motivado algo la baja, habiendo sido las transacciones muy escasas.

Los precios son los siguientes:
Aceite superior, marca Hijos de Escós, á 15 pesetas lata.

Id. superior viejo de 100 á 103 pesetas los 100 kilos.

Id. corriente, de 97 á 99 pesetas los 100 kilos.

Estos precios son en depósito.

Alubias.—Aflojó algo la venta de esta legumbre, pero no por esto los precios se

resintieron; antes bien, se afirmaron los de las clases selectas, que no abundan y se cotizan á

65 ptas. 100 kilos las rojas redondas.
54 id. id. riñón León.
48 id. id. agarbanzadas id.
46 id. id. blancas gordas redondas.
Las del Pinet se ceden más fácilmente de 45 á 46 pesetas, según partida.

Clases de batalla ya dijimos que no llegarán del extranjero hasta mediados del mes próximo, y sus precios, si los cambios no varían, fluctuarán entre 33 y 39 pesetas los 100 kilos.

Bujías.—Sin variación.

Café.—No obstante los arribos de clases hasa ahora poco menos que desconocidos en este mercado y queteranuls bastante aceptables todavía, al consumo le cuesta abandonar el hábito durante tantos años sostenido de surtirse exclusivamente del producto borinqueño. Así se comprende que sean muy buscados los Puerto-Ridos, Haciendas, caracolillo y corientes y que lo poco que de ellos se quedando se cotice con mucha estimación entre.

Duros 47 y 48 los 50 kilogramos el caracolillo.

» 42 y 43 los 50 id. Hacienda elegido.

» 38 y 40 los 50 id. corriente.

Carnes saladas.—Amainaron algo de sus pretensiones estos tenedores mostrándose más abordables en vista de la situación del cambio internacional que permite introducir el tocino de tiras en mejores condiciones de precio que anteriormente.

Sin embargo, todavía se resisten á ceder el Norte 12 á 14 libras á menos de 74 y 76 reales arroba según partida, teniendo en cuenta la poca estabilidad del curso de nuestra moneda en el extranjero que pueda dar al traste con los cálculos actuales.

Especias.—A 44 y 46 pesetas arroba de clavillo y pimienta, respectivamente.

Maíz.—No obstante los arribos que hemos registrado, tal ha sido la demanda durante la semana que á duras penas quedará grano en plaza para tres meses. El Danubio se agotó y quedan ahora Marruecos y Plata que no se ceden á menos de 21 pesetas 100 kilos con tala, con probabilidades de alza. (Por error de caja se dijo 30 pesetas en vez de 20 en nuestra revista anterior.)

Manteca.—Poco dá que hablar este renglón en lo que respecta á las clases extranjeras, que son menos solicitadas por hallarnos en plena matanza.

Sin embargo, algo se vende sobre pesetas 20,50 á 21 lata de Fairbank y 2,15 á 2,20 kilo, Bancroft en vegiga.

“LA NATURALEZA,,

REVISTA TRIMENSUAL

CONSAGRADA AL CULTIVO DE LA CIENCIA.
É INDUSTRIA

Director: D. Ricardo Becerro de Bengoa.
Fundador: D. José Casas.—Redactor Jefe D. Eduardo Mier.—Administrador: D. José Gil y Campos.

Señores Redactores y Colaboradores: Alvarez Palacios (D. Gregorio), Doctor en Ciencias.—Alvarez Sereix (D. Rafael), Ingeniero.—Alvarez (D. Julio), Ingeniero naval.—Alzola y Minondo (D. Pablo), Ingeniero.—Banús y Comas (D. Carlos), Ingeniero militar.—Berlanga (D. Francisco), Astrónomo.—Bonilla (D. Santiago), Catedrático.—Caballero (D. Ernesto), Catedrático.—Cáceres (D. Pablo), Ingeniero.—Capdevila y Pujc,

(D. Mariano), Ingeniero industrial.—Calderrón (D. Salvador), Catedrático.—Castro Pulido (D. José de), Catedrático.—Crespo y Lema (D. Manuel), Ingeniero naval.—Cru-sat (D. Manuel), Ingeniero.—Chacón y Pery (D. Francisco), Capirán de fragata.—Eche-garay (D. José), Ingeniero de Caminos.—Esrañi (D. Jerónimo), Doctor en Medicina.—Eseriche (D. Tomás), Catedrático.—Galcerán (D. Arturo), Doctor en Medicina.—García de la Cruz (D. Victorino), Catedrático.—García Llorca (D. Federico), Catedrático.—Gredilla (D. Federico), Catedrático.—Gómez Vidal (D. Manuel), Coronel de Estado Mayor.—Gomez Arias (D. Federico), Profesor.—Iniguez (D. Francisco), Catedrático.—Marin (D. Esteban), Jefe de Telégrafos.—Martí (D. José María), Ingeniero agrónomo.—Muñoz del Castillo (D. José), Doctor en Ciencias.—Perez Santano (D. Miguel), Jefe de Telégrafos.—Pérez de Vargas (D. Luis) Teniente de navío de primera clase.—Riera (D. Emilio), Capitán de Ingenieros.—Rojas (D. Francisco de P.), Ingeniero Catedrático.—Rodríguez Moureló (D. José), Profesor.—Ruiz Castizo (D. José), Catedrático.—Sánchez Lozano (D. Eusebio), Ingeniero de Minas.—Segovia (D. Alberto), Catedrático.—Vidal y Careta (D. Francisco), Catedrático.—Vincenti (D. Eduardo), Jefe de Telégrafos.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

España y Portugal, un año...	24	pesetas
Id. id. medio año	13	»
Extranjero, U. P.—Un año...	30	francos.
Antillas españolas.—Un año...	7	pesos.
Número suelto.....	1	peseta.

ADMINISTRACIÓN: Calle del Arco de Santa María, 40, Madrid.

DINERO

Con hipoteca.—Compra y venta de fincas y valores.—Informará el corredor jurado. Meñaca, Zabalburu 8 y Banco de Bilbao.

SECCIÓN FINANCIERA

VALORES LOCALES DE LA PLAZA DE BILBAO

Obligaciones del Ayuntamiento de Bilbao del 4 por 100 á 103,25 por 100, operación el 18 de Noviembre.

Acciones del Banco de Bilbao á 368 el 18 id.

Id. del id. del Comercio á 251 el 18 id.

Acciones de la Compañía Bilbaina de Navegación á 138 el 16 id

Id. del f-c. de Bilbao á Portugaleta á 150 el 18 de id.

Id. del f-c. de Santander á Bilbao, á 104 el 17 de id.

Id. de la Sociedad «Yizcaya», á 72,50 duros el 18 de id.

Id. de la Unión Española de Explosivos á 140 el 16 id.

Id. del Tranvía Eléctrico de Bilbao á Durango, á 101 el 17 de id.

Obligaciones del f-c. de Santander á Bilbao, 1.^a serie, á 100 el 18 de id.

Id. del f-c. de Bilbao á Durango, á 105 el 12 de id.

Id. de f-c. de Bilbao á Portugaleta, 2.^a serie, á 100 el 18 de id.

Obligaciones del f-c. de Tudela á Bilbao, 1.^a serie, á 118,25 el 16 id.

Id. id. id., 2.^a id., á 118,25 el 12 id.

Id. id. id., 3.^a id., á 105,50 el 14 id.

Id. de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao 1.^a emisión, 105,50 el 14 de id.

Id. id. id., de la 3.^a, á 107 el 12 de id.

Id. de la Sociedad «Yizcaya», á 102,75 el 16 de id.

BOLSA DE BILBAO, COTIZACIONES OFICIALES DEL 12 AL 18 DE NOVIEMBRE

EFFECTOS PUBLICOS.	Día 12	Día 14	Día 15	Día 16	Día 17	Día 18
Deuda perpétua al 4 % interior...	—	55.10	—	—	—	—
» » » pequeños ..	—	54.75	—	—	—	—
» » » exterior....	—	—	—	—	—	—
» » » pequeños...	60.50	—	—	—	—	—
» » » amortizable	—	—	—	—	65.90	—
» » » pequeños ..	—	66.75	—	68	66.	—
B. H. de la Isla de Cuba 1886.....	—	62.25	66.50	60.50	60.	—
Id. de la » de » 1890.....	—	—	51.	49.	—	—
Obligaciones del Tesoro 5 %.....	100.85	—	—	—	—	—
« del Tesoro s/r. de Aduanas 5 %.	90 50	—	—	—	88. 5	—
» » » pequeños.	—	—	—	—	—	—
» H. del Tesoro de Filipinas 6 %.	75.10	73 52	68.50	69.	67.	64.
» » » pequeños	—	73 25	—	—	—	64.25

COTIZACIONES DE LA BOLSA DE MADRID DEL 12 AL 18 DE NOVIEMBRE

EFFECTOS PUBLICOS	Día 12	Día 14	Día 15	Día 16	Día 17	Día 18
Deuda perpétua 4 % interior	54.90	54.10	54.15	53.65	53.60	53.55
» » » exterior	59.20	58.60	58.55	58.40	68.45	58.50
» » » amortizable.....	66.75	66.50	66.10	66.	65.35	65.25
Obligaciones del Tesoro de Cuba..	62.75	60 25	60.	57.50	56.	56.50
Cubas nuevas.....	50.80	49.20	49.10	48.	46 25	46.
Banco de España.....	396.	395.	394.	394.	394.	392.
Comp. ^a Arrendataria de Tabacos..	230.	—	230.	223.	224.50	220.
Bonos del Tesoro.....	100.90	100.80	100.80	100 80	100 80	100.85
Aduanas	90.20	89 50	87.30	87.95	87 50	87.50
Filipinas.....	74.	68 25	69.	66.	64.75	6 .

COTIZACIONES DE LA BOLSA DE PARIS DEL 12 AL 18 DE NOVIEMBRE

FONDOS PUBLICOS	Día 12	Día 14	Día 15	Día 16	Día 17	Día 18
Renta francesa 3 %.....	101.52½	101 62½	101.85	101.82½	101 72	101.85
» 4 % ext. español estampill. ^o	41.30	41 05	41.50	41.	41.	41 80
» id. id. no id.	41. 5	40 90	41.30	40 85	40.85	41 60
» Portuguesa.....	23 10	22.85	22.80	22.80	22.80	22.80
» Italiana.....	91.87½	91.75	91.87½	92 22½	92.07	92.65
» Rusa.....	101.52½	101.70	101 60	101.85	101.80	102.10
» Brasil.....	54.40	54.40	54.65	54 70	54.45	54.70
Acciones Norte de España.....	79.	79.	81.	81.	80.	84.
» Mobiliario Español... ..	50.	50.	50.	50.	50.	51.
» Río Tinto.....	771.	773.	773.	776.	772.	775.
» Tharsis	197.	198.	198.	196.	194.	194.
Cubas, emisión 1886.....	217.	211.	213.	197.	191.	199.
» » 1890.....	176.	175.	175.	170.	166.	161.
CAMBIOS						
Londres París.....	25.37½	25.37½	25.37½	25.37½	25.37	25.36
» á 8 d/v.	35.70	36.10	—	—	36.50	36 1½
París á 8 d/v.....	41.	42.25	42.50	43.	43.75	42.75

CAMBIOS DE ESPAÑA

Cambios de la Habana sobre Madrid (oro de cuño español), 31½ á 31 por 100 daño.

Cambios de la Habana sobre París (oro de cuño español), de 4¾ á 5 por 100 p. á 3 días vista.

Cambios de Manila sobre Madrid y Barcelona, á 30 p. por 100.

Cambios de Manila sobre Londres, á la vista 1/11½ por peso.

Cambios de Puerto Rico sobre España, convencionales, No hay cotización.

Cambios de Méjico sobre España, á 38 por 100.

Cambios de Madrid sobre París, á 44,00 por 100.

Cambios de Madrid sobre Londres, á 00,00 pesetas libra.

Cambios de Madrid sobre Lisboa 800 reis por 3 francos.

Cotización de la Bolsa de Madrid en 1898, 96 y 97

VALORES	18 Nabr. 1898	18 Nabr. 1897	18 Nabr. 1896
4 por 100 interior.....	53,55	64,10	62,
4 por 100 exterior.....	58,50	80,	73,45
4 por 100 amortizable..	65,25	77,50	73,
5 por 100 billetes Cuba.	56,50	94,70	87,
5 por 100 id.....	46,	77,45	73,
Acciones del Banco....	392,	420,50	385,
Londres á la vista.....	36,15	33,45	31,90
París á la vista.....	42,75	32,50	26,40
Exterior en París.....	41,80	60,51	—
Francos á pesetas.....	352,	—	—
París sobre Londres...	25,36	—	—

Premio del oro y precio de la plata.

Precio en Londres y París.

Barras de oro fino, 77 chelines 9¼ penibues la onza standard en Londres; en París 3.455,90 francos por kilo.

Barras de plata fina, 28¼ piques la onza

standard en Londres; en París, 103,43 francos el kilogramo.

Dollars mejicanos, 27 ¾ p. onza standard en Londres; en París cada uno, 2,43.

Premio del oro en Madrid.

Alfonsinos.....	41,00 por 100
Onzas.....	43,00 —
Isabelinos.....	47,00 —
Libras.....	43,00 —
Francos.....	42,00 —

BANCO DEL COMERCIO

SITUACIÓN EN 12 DE NOVIEMBRE DE 1898.

Caja de ahorros al 3½ por 100

IMPOSICIONES DE 1 Á 10.000 PESETAS.

Entradas en la últ. ^a semana Ptas.	434 785
Salidas id.	147.296,05
DIFERENCIA	287.488,95

Horas de despacho: de diez á una y de tres á cinco en todos los días laborables y de diez á doce en los festivos.

CAJA DE AHORROS

EN EL

BANCO DE BILBAO

Extracto de sus operaciones el sábado 12 de Noviembre de 1898.

Entradas..	Entgs. de 118 individuos por imposiciones nuevas ptas.	248 655
	Entregas de 809 individuos por imposiciones sucesivas..	147 371 395.996
Salidas....	Totales 44 por ptas	50 717
	Parciales 194	147 410 198.157
Diferencia de más..		197.839

BANCO DE BILBAO

Situación el día 12 de Noviembre de 1898

	Pts.	Ct.
Activo		
CAJA.....	20 393.558 82	
sucursal del B. de España c/corriente	7 397 267.44	
Corresponsales deudores.....	16 222 954.47	
Bienes inmuebles.....	2 188 928.61	
Mobiliario.....	30 681.50	
Efectos en cartera.....	14.782 830 68	
Cupones adquiridos	52 650 21	
Préstamos sobre valores.....	4 217 710 36	
C/corrientes de crédito con interés..	23 796 640.51	
Cupones y amortizaciones al cobro.	1.061 239.79	
Créditos contingentes	3 939 04	
Gastos generales y sueldos.....	9.218.31	
Caja de Ahorros.....	7.964.48	
Diversos deudores.....	845 4.8 68	
Valores en poder de Corresponsales	14.209 063 57	
	105.291.107.50	
Depots. en gartia. Noms.	76. 50 490 00	
Id. voluntarios.	460 270.394 31	536.666 234.31
Id. necesarios.	245.410 00	641.957 341.81
Pasivo		
Capital 20.000 Acciones á Ptas. 500.	10.000.000.00	
Fondo de reserva (estatutario).....	1.000 000.00	
Segundo fondo de rsva. (voluntario)	650.000.00	
Utilidades en valores no realizados.	745 514.91	
Acreedores por cuentas c/ en Bilbao	39.092 685 49	
Corresponsales acreedores.....	1.516 114 45	
Efectos á pagar.....	26 890 19	
Consigenes voluntarias en efectivo.	6.548 253 48	
Dividendos por pagar	23 970 00	
Acreedores por cupones realizados.	489 116.86	
Id. por amorts. realizadas.....	375 546 54	
Id. por cups. y amorts. al cobro	1.061 239 79	
Imponentes en la Caja de Ahorros...	36 446 502 14	
Diversos acreedores.....	2 691 006 23	
Acreeds de valres en poder de Corrsp	3 819.153.62	
Billetes á recoger	30 575 00	
Beneficios y pérdidas.....	781 533.80	
Utilidades de valores no realizados.	0	
	105.291.107.50	
Dptes. de v/en gt. ^a Noms.	76.150. 330 00	
voltrs.	460.270.394 31	536.666.234.31
Acdrs. por d/ncrs. Noms.	245.410.00	641.957 341 81

El Director Gerente, Manuel de Barandica.—El Contador, P. de Videaurrázaga.—V.º B.º El Presidente de turno de la J. de G., Ramón de Ibarra.

THE NORTHERN ASSURANCE COMPANY

COMPañIA INGLESA

DE SEGUROS CONTRA INCENDIOS Y SOBRE LA VIDA

A PRIMA FIJA.

ESTABLECIDA EN LONDRES EN EL AÑO 1836

RENTAS.

AÑOS.	PREMIOS contra incendios Pesetas.	PREMIOS sobre la vida. Pesetas.	Interesés. Pesetas.
1833	22.500	18.750	30.000
1843	97.500	337.750	90.000
1853	572.500	935.000	215.000
1863	3.722.500	1.945.000	732.500
1873	6.972.500	3.212.500	1.717.500
1883	13.000.000	4.600.000	3.112.500

Fondos anuales Ptas. **98.280.000**SEGUROS CONTRA INCENDIOS Y SOBRE LA VIDA
Previsión contra quintas y anualidades.

Agente general en Bilbao,

J. A. Rousse.—Bivera, 15, 2.º

Teléfono, 565.

COMPANIA

DE

SEGUROS MARÍTIMOS

Fundada el año 1720

ROYAL EXCHANGE ASSURANCE

DOMICILIADA EN LONDRES.

Capital social 100.000.000 de pesetas.

Agente general en Bilbao y Santander:

J. A. Rousse, Rivera, 15, 2.º en Bilbao
y en Santander, Muelle, 22.

SUN

COMPañIA DE SEGUROS CONTRA INCENDIOS

FUNDADA EN LONDRES EN 1710.

Representada en España

POR D. LUIS DE BASTERRA.—BILBAO

La Compañía puramente de incendios más antigua del mundo

188 años de existencia.

Los fondos de esta Compañía exceden con entera exclusión de capital y de primas á cobrar de 2.067.000 libras esterlinas.

Siniestros.— Los pagados en los 188 años que esta Compañía cuenta de existencia ascienden á una suma fabulosa. Solo en los últimos veinte años, ha pagado más de cien millones de pesetas.

Inmediato arreglo y pago de siniestros.

Premios moderados.

LOS ANUNCIANTES

QUE DESEEN INSERTAR

SUS ANUNCIOS

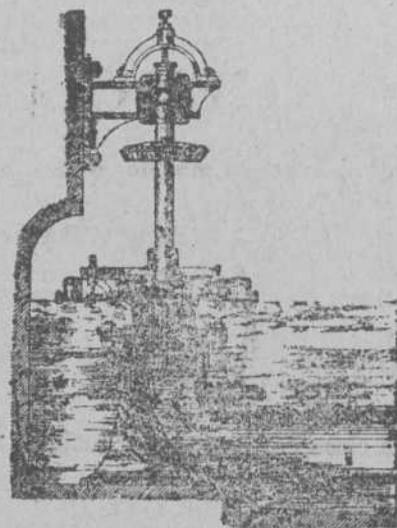
EN ESTA REVISTA, DIRÍJANSE

Á LA ADMINISTRACION

2 JARDINES 2.

TALLER DE MODELOS PARA FUNDICION

Se construyen MODELOS para TURBINAS de todos los sistemas.



S. JIMENEZ

Calle de Sta. Teresa, núm. 5.—BEGOÑA

BILBAO

Vapores: Se compran.

Informará el corredor, **A. MENACA**

CAPITAL Ptas. 1.000.000

SOCIEDAD ESPAÑOLA DEL

ACUMULADOR „TUDOR,,

Único propietario de la patente del acumulador „TUDOR,,
para España, Portugal y Ultramar

OFICINAS: MADRID, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, NÚMEROS 7 Y 9

FÁBRICA: Zaragoza, Camino de Cuellar, 103, «LA PILAR»

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

SEÑOR DON ENRIQUE TUDOR

INVENTOR DEL CONOCIDO Y RENOMBRADO ACUMULADOR TUDOR

FABRICAS ASOCIADAS: París, Lille, Berlín, Hagen (Vestfalia), Zurich (Suiza), Génova, Viena, Sudapest, San Petersburgo, Rosport, Bruxelles, Manchester Chicago y Filadelfia.

Fabricación de acumuladores de superficie grande.—Placas positivas hechas por el procedimiento electro-lítico y SIN PASTA, especialidad de nuestra exclusiva propiedad, evitando de un modo absoluto la destrucción de las placas positivas, destrucción que resulta completamente inevitable siguiendo el sistema hoy empleado por todos los demás fabricantes por la caída de la pasta adherida á las placas por medio de procedimientos mecánicos.

Acumuladores de estación fija para alumbrado eléctrico, empleados en todas las grandes Centrales de Europa.

Acumuladores con descarga rápida.

Acumuladores Reguladores para tranvías eléctricos.

Acumuladores transportables para el alumbrado de ferrocarriles y tranvías.

Acumuladores de tracción de ferrocarriles y tranvías.

PÍDANSE PRESUPUESTOS Á LA OFICINA CENTRAL

AVISO: Se advierte que esta Sociedad es LA UNICA AUTORIZADA por el Sr. Tudor para la fabricación y venta de los Acumuladores Tudor en España y sus Colonias.

TALLERES DE DEUSTO

✻ BILBAO ✻

ACEROS MOLDEADOS

se fabrican según modelos ó dibujos acotados toda clase de piezas para

FERROCARRILES, TRANVIAS,

EXPLOTACIONES MINERAS Y MARINA

LAVADEROS PARA MINERAL DE HIERRO ✻ VAGONETAS DE TODOS TAMAÑOS

Toda clase de piezas para máquinas fijas y marinas.

ESPECIALIDAD EN RUEDAS Y EJES MONTADOS



G. ANTONIO NAVEA
BILBAO.

✻ CAFES. ✻ ✻ THES. ✻

O FICINA INTERNACIONAL
Y AGENCIA TÉCNICA
DE

El Porvenir de la Industria

FUNDADA EN 1857

Director: D. FEDERICO GAJAL, Ingeniero industrial

PATENTES DE INVENCION.—MARCAS FABRICA

Legislación industrial.

CONSULTAS TÉCNICAS.

PUERTA DEL ÁNGEL, N.º 2, ENTRESUELO-BARCELONA

TANGYES LIMITED

52, GRAN-VÍA, 52.—BILBAO.

REPRESENTANTE: **JAIME R. BAYLEY.**

Máquinas de vapor, Calderas, Bombas á vapor de accion directa, Gruas, Gatos, Poleas diferenciales, Aparatos hidraulicos, Maquinaria para talleres.

Fabricación de alambres de todas clases, puntas, muelles para tapiceros etc.

Pidanse detalles.

SOCIEDAD
ALAMBRES DEL CADAGUA

ADOLF BLEICHERT Y CIA. LEIPZIG-ORLIS.

(ALEMANIA)

REPRESENTANTE

PABLO HAEHNER. Ingeniero.
BILBAO.

FÁBRICA ESPECIAL

LA

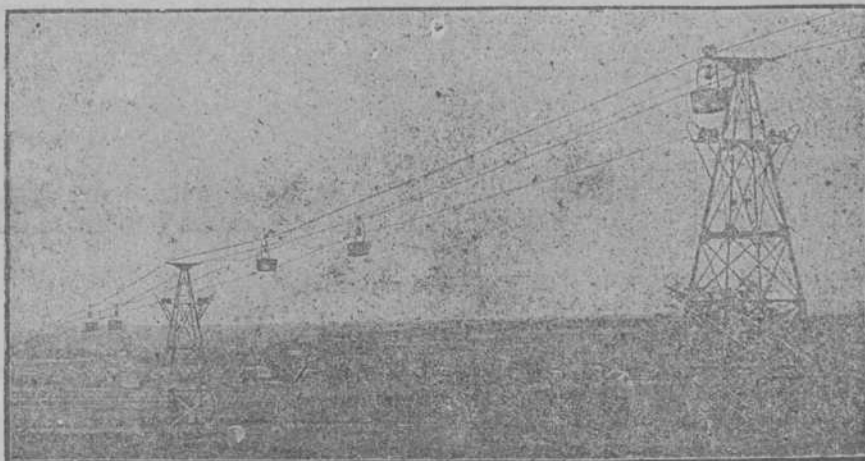
Más antigua é importante
para la construcción de

TRANVIAS AÉREOS.

Sistema Bleichert.

25 años de práctica.

Más de 1000 instalaciones hechas
con una largura total de
más de 1.080.600 metros.



Primer premio en la Exposición de Chicago 1893.