

EL BALEAR

DIARIO POLITICO.

Redaccion y Administracion: San Pedro Nolasco 7, cutresuelo.—Precio mensual: 1'25 pesetas en toda España.

Año II.

Palma Miércoles 11 de Abril de 1883.

Núm. 375

VAPORES-CORREOS.

Salidas.—Domingo 8 m. Ibiza y Alicante.—Lunes 4 t. Mahon.—Martes 4 t. Barcelona.—Miércoles 5 t. Mahon por Alcudia.—Jueves 4 t. Valencia.—Sábado 2 t. Barcelona por Alcudia.
Entradas.—Lunes 7 m. Valencia.—3 m. Mahon por Alcudia.—Miércoles 3 t. Ibiza y Alicante.—2 veces 7 m. Mahon. 10 1/2 Barcelona por Alcudia. Sábado 7 mañana Barcelona.

FERRO-CARRILES

Servicio de trenes.—De Palma á Manacor 3'15 (m.) 8'10 m. y 2'45 t.—Palma y La Puebla 3'15 (mixto) 8'10 m. 2'45 y 4'15 (mixto) t.—De Mancor á Palma y La Puebla 3'15 (m.), 8 m. y 5' t.—De La Puebla á Palma 4 (mixto), 8'30 m. y 3'30 t.—De La Puebla á Manacor á las 4 (mixto) 8'30 m. y 3'15 t.

LOCAL.

Entre los acuerdos tomados en la sesion de ayer por esta Excm. Diputacion provincial, figura el de gestionar que la Junta de Agricultura Industria y Comercio, no ponga obstáculo á que el soberbio edificio de la Lonja dependa en adelante de la Corporacion provincial.

A cargo de esta corren ya los gastos de conservacion y entretenimiento del primero de nuestros monumentos arquitectónicos, que no es posible continúe por mas tiempo en el estado de abandono y olvido en que permanece, sino queremos pasar plaza, ante nacionales y extranjeros, de menospreciadores de lo bello y suntuoso.

La Sociedad arqueológica Luliana cumpliendo uno de los mas altos fines de su instituto, en una instancia llena de patriotismo y poderosa lógica dirigida á la Excm. Diputacion provincial, solicitó que la artística obra del inmortal Sagrera, fuese destinada en su interior á Museo provincial y á exposicion permanente de productos de la agricultura y artefactos de la industria.

Está realmente en la conciencia de todos que el actual estado y la situacion del edificio, no pueden llenar hoy el fin que originó su creacion; y que el mejor destino á que pueda ser dedicado, es innegablemente á exposicion permanente de la produccion balear y á contener los tesoros artísticos de la provincia.

Aplaudimos pues el celo de la Sociedad arqueológica Luliana, y el acuerdo del Cuerpo provincial, esperando que la Junta de Agricultura Industria y Comercio inspirándose en levantados móviles secundará tan acertado pensamiento.

Nuestro querido amigo don Ricardo Andrés de Assereto, Delegado del Gobierno en la vecina isla de Menorca, contrajo matrimonio ayer por la mañana con la bella y distinguida señorita doña Margarita Cheli, hija del señor Brigadier Jefe de Ingenieros de esta provincia.

La bendicion nupcial se verificó en la iglesia de religiosas Teresas.

La dichosa pareja se embarcó ayer tarde para Barcelona.

Deseámosle una eterna luna de miel.

Se nos asegura que la Empresa del Circo Balear ha subarrendado el Teatro Principal para continuar las funciones líricas de la presente temporada.

También se nos dice que el personal de la compañía recibirá algunos importantes refuerzos.

Victima de un ataque apoplético pasó ayer á mejor vida el conocido profesor de instruccion primaria, peritísimo náutico y matemático D. Francisco Bataller, que gozaba de muchísimas simpatías por su carácter sencillo y bondadoso y era muy respetado por su acrisolada honradez. Que el Cielo le conceda el descanso eterno y á su familia el consuelo que en tan tristes casos se necesita.

Mañana saldrá para Madrid nuestro querido amigo el celoso Diputado á Cortes por esta isla Don Mateo Gamundi, que ha pasado una corta temporada en Lluçmayor al lado de su familia.

Ocupaciones perentorias le llaman á la Corte, impidiéndole realizar su deseo de continuar por algun tiempo mas entre nosotros.

La Hoja agrícola que hoy publicamos, nos obliga á dilatar para mañana la in-

sercion en nuestras columnas del notable y elocuente discurso pronunciado el dia 3 del actual en el Congreso de los Diputados, sobre la cuestion del juramento, por nuestro querido amigo el representante por esta isla Don Antonio Maura.

Publicaremos también los elogios que han tributado á nuestro distinguido amigo los periódicos de la Corte, sin distincion de colores políticos.

Segun aviso que nos ha pasado la empresa de la compañía lírica italiana, esta noche se pondrá en escena en el Teatro Principal, la celebrada ópera *La Favorita* que cantarán los mismos artistas que funcionaban en el Circo-Balear, y que tan acertada interpretacion daban á la inmortal produccion del Maestro Donizetti.

España ocupará el quinto lugar en la Exposicion internacional de Amsterdam, figurando despues de la Gran Bretaña. Nuestra nacion fué la primera que respondió al llamamiento de la comision neerlandesa encargada de llevar á cabo el propio certámen internacional. La seccion española ocupará un espacio de terreno de 47.000 piés cuadrados. Alemania y Bélgica, á pesar de no poseer colonias, figurarán también de una manera digna en la Exposicion de Amsterdam. Los bultos que contienen los productos de Cuba y Puerto-Rico, que deben exhibirse en dicho certámen, acaban de llegar á Cádiz. En breve llegarán á la Peninsula los que remiten las islas Filipinas y Fernando Póo. La exposicion se inaugurará en primero de mayo próximo asistiendo al acto la familia real de los Países Bajos.

Muchas de las personas que se fueron ayer en el vapor, tuvieron que contentarse con el pasaje de tercera, tanta fué la afluencia de pasajeros.

Dicesenos que habiendo sufrido las convenientes reformas en la maquinaria hoy saldrá de este puerto para Barcelona y Francia el vapor *Palma*.

Reviste verdadera importancia para las provincias del Norte de España, tan abundantes en produccion del corcho, la nueva aplicacion dada á este material en uno de los países septentrionales mas industriados del continente europeo.

Consiste en amasar pequeños fragmentos de corcho, procedentes del desperdiciado en otros aprovechamientos con cal, formando una masa tan sólida como ligera, que á la ventaja inapreciable de ser incombustible y resistir indefinidamente la accion de las humedades, reune la de ser muy mala conductora del calorico y el sonido, la cual la convierte en uno de los materiales de construccion mas útiles, sobre todo para los países que hasta ahora habian venido usando exclusivamente la madera por consecuencia de sus especiales condiciones, así como para multitud de usos industriales.

Uno solo de los talleres creados para la fabricacion de este nuevo producto llegó á elaborar unos seis mil kilogramos diarios.

Tenemos el sentimiento de participar á nuestros lectores la prematura muerte de la virtuosa Señora D.^a Esperanza Roselló esposa de nuestro particular amigo D. Antonio Obrador escribano del Juzgado de Manacor. Acompañamos á la familia del Sr. Obrador en el justo do-

lor que le embarga por la irreparable pérdida que acaba de sufrir.

En el vapor-correo de ayer tarde salieron para Barcelona el bajo Sr. Samper y nuestro compañero en la prensa don Miguel Santos Oliver redactor de *La Opinion*.

Ayer se repartió un *Boletín Oficial* extraordinario, insertándose en él una Real Orden, suscrita por el ministro de Gobernacion, referente á lo ordenado, y aclarando las disposiciones dictadas en la construccion de cementerios neutros.

La sola circunstancia de haberse tirado un *Boletín* extraordinario para esta disposicion revela el interés con que se mirá esta importante cuestion.

El *Isleño* de ayer da la siguiente noticia:

«Por uno de los buques guarda costas de este apostadero, se han aprehendido en aguas de Cabrera dos faluchos con tabaco de contrabando. Dicese que uno de ellos llevaba 23 fardos de este género y el otro 80.»

Estas aprehensiones atribuyense al celo del cuerpo de carabineros.»

Tomamos de *Diario de Palma*, en su número de ayer:

«En Porreras se ha incendiado una fábrica, propiedad de D. José Aguiló. Como habia muchas sustancias inflamables, no fué posible dominar el voraz elemento, á pesar de los auxilios de la autoridad, guardia civil y vecinos. Gracias á los esfuerzos practicados por guardias civiles con riesgo de su vida, se pudieron salvar varios toneles de vino, y otros efectos; todo lo demas fué consumido por el fuego. Hay sospechas de que el incendio es obra de un criminal, y con este motivo han capturado á cierto sujeto, poniéndolo á disposicion de la Justicia.»

La guardia civil del puesto de Sóller ha detenido en aquella villa á dos jóvenes varon y hembra, que habian huido de Palma, para casarse.»

VARIEDADES.

PENSAMIENTOS.

No olvides los beneficios que recibas; pero olvida prontamente lo que haces.—Ciceron.

—Alégrate con los que se alegran.—San Agustín.

—Mas fatigan los placeres que los negocios.—C. de Suecia.

—Cuando mas buena es el alma de un hombre, menos sospecha la maldad de los otros.—Séneca.

—No es necesario que la bondad se muestre, sino que se deje ver.—Platon.

—No poder soportar los malos caracteres es no tenerlo bueno.—Bossuet.

—Cuando dos ojos se encuentran, se tutean.—Alfonso Karr.

—El endurecimiento en el crimen pudre el corazon.—Pentarco.

—No es provechosa al pobre la compañía del rico.—Sócrates.

—En vano el malvado huye del castigo de su crimen, porque le lleva consigo.—Fontenelle.

—El amor es un tirano que á nadie perdona.—Corneille.

—La necesidad desarrolla el talento.—Sócrates.

—Los que siempre han sido desdicha-

dos no sienten mas que la mitad de las penas.—Séneca.

—Si dudas, calla.—Zoroastro.
—Mas vale celebrar las virtudes de un enemigo, que adular los vicios de un amigo.

—El honor debe ser espuela de la virtud, no estribo del orgullo.

—Si el orgullo es la vanguardia, cuidado con que no sea la pobreza la retaguardia.

—La ignorancia modesta es una ciencia salutifera.

—Un necio refuta á un sabio; un sabio no convence á un necio.

—Amigos y libros, pocos y buenos.

TEATRO PRINCIPAL.

Gran funcion para hoy 11 Abril de 1883.

La Empresa de ópera del Teatro-Circo Balear, deseosa de complacer á este ilustrado público ha dispuesto desde hoy empezar de nuevo sus funciones en este Teatro poniéndose en escena la tan aplaudida ópera titulada:

LA FAVORITA.

desempeñada por las Sras. Aymeri y Abigaila y los Sres. Aragoni, Massanet, Giardini, Blanc y coros de ambos sexos.

PRECIOS DE ABONO.

Palcos proscenios, plateas y primer piso, 75 pesetas.—Plateas y primer piso 70 ptas.—Proscenios segundo piso, 55 ptas.—Palcos de segundo piso, 50 ptas.—Id. tercer piso, 25 ptas.—Butacas, 40 ptas.—Tertulia primera fila, 3'85 ptas.—id. de segunda y tercera fila 2'50 pesetas. Delanteras de— paraíso, 3'75 pesetas.—Decena entradas, 7'50 pesetas.

PRECIOS DIARIOS.

Palcos proscenios, plateas y primer piso, 40 ptas.—Plateas y primer piso, 9 pesetas.—Proscenio segundo piso, 8 ptas.—Palcos de segundo piso, 7 pesetas.—idem de tercer piso, 4 ptas.—Butacas, 1'50 ptas.—Tertulia de primera fila, 0'50 ptas.—Id. de segunda y tercera fila, 0'40 ptas.—Delanteras de paraíso, 0'50 ptas. Entrada general 0'99 pts.—Al paraíso 0'75. Medias entradas 0'40 ptas. A las 8.

NOTA.—Los Sres. abonados al Circo, disfrutarán de localidades de la misma categoria de este Coliseo. Lo propio disfrutarán los Sres. que tengan paquetes de 40 funciones sirviéndoles de entrada general hasta que se hayan concluido.

OTRA.—En vista del gran número de pedidos que hay para la funcion de esta noche se avisa á los Señores abonados á la última temporada que serán reservadas sus respectivas localidades hasta las 6 de la tarde.

Telegramas Particulares.

Madrid 10 á las 5'15 t.

(Recibido á las 8'7 n.)

Ha estallado un petardo en el jardín del Gobierno civil de Madrid, atribuyéndose á los revendedores de billetes.

En el Congreso se discute la ley de imprenta.

El nuevo folleto publicado por el señor Carreras ha sido secuestrado.

En la Océania se ha perdido un navio inglés perdiendo ahogados 300 tripulantes.

Cuatro: 65'35.

EL BALEAR.

HOJA AGRICOLA Y COMERCIAL.

CUATRO PALABRAS
SOBRE LA CUESTION NAVIERA.

(CONTINUACION.)

Y mas adelante añade:
«Estudiando el movimiento de navegacion habido en los puertos mejicanos durante el año 1876 y 1877, se observa que mientras aparecen 361 buques de bandera norte-americana, 127 de ingleses y 100 franceses, españoles, solo figuran 74 en el movimiento marítimo con un tonelaje de 10,564; pero es preciso tener en cuenta que establecidas por las tres primeras naciones líneas regulares de vapores que hacen el servicio periódico con el puerto de Veracruz, en aquellas cifras se hallan comprendidos los viajes de estos últimos que por parte de los americanos no son menos de 97 al año, de los que 43 son efectuados por los vapores de la Compañía Alexan Sons, de New-York, subvencionada con mas de 448,000 pesos por el gobierno mejicano para el servicio del Golfo de Méjico, y los 54 restantes corresponden á las líneas del Pacífico, cuyas empresas perciben por subvención 84,000 pesos anuales.»

Un hecho reciente ha venido á demostrar que las manos que trasportan no están á la altura de su misión. La *Gaceta de Madrid* del 14 Diciembre de 1880 insertó un decreto por el que se sacaba á pública subasta el servicio de vapores correos entre Cuba y Méjico, Colón y La Guaira, y con gran sentimiento de todos los que se interesaban por la prosperidad de la nación española quedó desierto aquel concurso. ¿En dónde estaban los navieros? ¿Faltaba comercio con Méjico? Aquí está la luminosa Memoria de nuestro cónsul en aquel país que demuestra lo contrario. ¿Faltaba el apoyo oficial, la protección directa? Léase la citada *Gaceta de Madrid*.

Vino un segundo llamamiento al cual respondió con entusiasmo el entonces naviero, de la vispera, Sr. Marqués de Campo, y, caso raro; no bien se inauguró este servicio, otra casa naviera trató de hacerle la competencia, estableciendo el mismo itinerario, viajes que aun hoy continúan con aplauso de los que creen que la competencia, al abaratar los fletes, facilita los transportes. Mas al dejar sentado este hecho habla poco en favor de los navieros españoles. Si antes de aparecer el decreto á que me he referido, si antes de encargarse de aquel servicio el Marqués de Campo ninguna casa naviera visitaba las playas mejicanas, hemos de creer que los gastos de viaje no venían cubiertos con el precio de los fletes que en aquellos puertos pudieran encontrarse, y si nadie acudió al primer llamamiento del Gobierno es porque indudablemente los navieros creyeron que la subvención era exigua. Y si esto es así, como su conducta parece darlo á entender ¿por qué no bien el Marqués de Campo abrió aquel servicio, otra casa naviera abrió otro igual? ¿No sabía esta que tenía que luchar con la línea subvencionada? Y si lo sabía y á la empresa se lanzara, es prueba de que comprendió que había carga suficiente para las dos. De manera que, gracias al Gobierno, tenemos hoy dos líneas que nos ponen en comunicación directa con la América Central; antes del decreto de 14 Diciembre de 1880 no había ninguna y á ningún naviero se le ocurrió abrir este servicio después del inconcebible fracaso de la empresa López. ¿Nada dice este dato?

¡Ah! señores navieros, es cosa fácil representar el papel de víctimas y hacer creer á la mayoría de los españoles, siempre dispuestos en contra del Gobierno, que de la decadencia de nuestra marina mercante tienen la culpa los picaros gobernantes, mas

arrojar la cara importa
que el espejo no hay por que.

¿Qué motivos fundados podían alegar los navieros para no visitar las playas mejicanas? Ninguno, segun queda demostrado.

Mas prosigamos nuestra tarea.

Nuestro comercio con Alemania durante el año 1876 fué el siguiente, segun datos publicados por el Ministerio de Hacienda:

De importación. 7.314,844 pesetas.
De exportación. 7.853 084 »

Hay que hacer notar que todo lo exportado lo fué en bandera extranjera, y eso que el peso de las mercancías ascendió á unos 35 á 40 millones de kilogramos.

¡Honor á nuestros navieros!

Segun datos que poseen las principales casas de Odesa y *Tanganrog* que se dedican al comercio de nuestros vinos y frutas, la casi totalidad de los productos allí arribados procedían de Francia ó Inglaterra lo que hace exclamar á nuestro cónsul D. Jesús Gutiérrez con fecha 26 de Octubre de 1870: «*Es verdaderamente de lamentar que nuestros navieros; muchos de los cuales son al mismo tiempo negociantes, miren con indiferencia este ramo de comercio, que llegaría sin duda á adquirir grande importancia, si las casas de Barcelona, Málaga y Cádiz tuviesen; sobre todo en Odesa y Tanganrog, buenos consignatarios y corresponsales que cuidaran de activar los cambios entre los dos países. La marina mercante española, habituada como está á los viajes de largo curso en todos los parajes, podrían apoderarse del transporte, no sólo de los productos que suministra la Península á la Rusia meridional, sino tambien de las procedencias de la América y de la Oceania, mientras que en realidad nuestra bandera no hace aqui mas que raras apariciones. Y sin embargo, los buques expedidos de España para las plazas rusas del Mar Negro pueden contar siempre con un cargamento de retorno porque en ellas las mercancías que se reciben son mucho menos voluminosas que las que se exportan.*»

Y como si lo dicho no bastara para poner de manifiesto la general ignorancia de nuestros navieros, el propio funcionario escribia con fecha 19 de Octubre del año 1880: «La falta de comunicaciones regulares ha sido siempre el principal obstáculo que se oponia al desenvolvimiento de nuestras relaciones mercantiles con las plazas del Sur de Rusia. Este inconveniente ha dejado de existir en gran parte de que la Compañía francesa de Mensajerías Marítimas ha establecido entre Barcelona y Marsella una línea de vapores que corresponde con el servicio semanal que la misma sociedad tiene organizado entre Marsella y Odesa.

«Generalmente las mercancías expedidas de Barcelona para Odesa y vice-versa en cantidades inferiores á 400 toneladas, que es lo menos que se necesita para formar cargamento completo, toman ahora la ruta de Marsella donde son trasbordadas á los vapores que se dirigen al respectivo punto de destino; las procedencias de Cádiz y Málaga tambien llegan aqui por la vía de Marsella, efectuando su conducción en casi iguales condiciones de rapidez y economía que las remesas directas.

«Como muchas de nuestras casas se quejan aun de la escasez de medios de transporte entre la Península y las plazas del Mar Negro, creo deber recomendar á su atención la utilidad de la vía mencionada, y esto con tanto más motivo cuanto que los vapores de las Mensajerías Marítimas que vienen á Odesa tocan á varios puertos de Grecia y Turquía «donde el comercio español tiene hoy interés en crearse mercados para la venta de nuestros vinos superiores.»

Y no se crea que en la patria de Pedro el Grande el comercio esté en la infancia; antes al contrario sepase que la industria y el comercio ruso progresan de una manera notable. Su comercio con los países extranjeros, exportación é importación reunidas, arroja durante el año 1880 la no despreciable suma de 1.124 millones 484,000 rublos (1). Durante el propio año entraron en sus puertos 15,358 buques (2) de los cuales ni uno solo llevaba el pabellon español.

(1) Un rublo equivale á pesetas 2'50.

(2) Rusia de Europa.
Ingleses. 2.660

Nuestro inteligente cónsul en Baltimore, don Antonio de la Côte, decia con fecha 1.º de Enero de 1880:

«No me parece cosa muy difícil el iniciar un tráfico con este país, que considero mucho mas importante y de un resultado mas seguro é inmediato que el de vinos, haciendo conocer en él nuestra industria, muy superior bajo muchos conceptos á la americana.

Los franceses que siben cuan defectuosa es en los Estados-Unidos la fabricación de toda clase de objetos de lujo, trabajan con ahínco por concluir un tratado de comercio que les facilite sus exportaciones á este país. No dudo un momento que nuestras manufacturas de Cataluña no dejarían de encontrar aqui un mercado seguro y provechoso.»

Ya lo saben, pues, los industriales catalanes; sus manufacturas pueden encontrar salida en los Estados Unidos; mas para remesarlas habrán de valer de las naciones extranjeras y remitir sus géneros al Havre.

Yo no dudo, que abolido el derecho diferencial de bandera en Cuba, los Estados Unidos dejarán de poner recargo á las mercancías que allí vayan con bandera española, y que entonces, una línea regular de vapores, nos pondrá en comunicación directa con tan industriosa é importante nación.

Continuemos copiando.
D. Carlos Ranceau, cónsul de España en Túnez, decia en 1.º de Octubre de 1879: «Empiezo esta breve reseña sobre el comercio y la navegacion en la regencia de Túnez durante el año 1877, echando de menos, como en la Memoria del año anterior la presencia de nuestros buques en estos puertos y la falta absoluta de relaciones mercantiles con España, sin que hayan ocurrido nuevas circunstancias que corrijan mis apreciaciones acerca de las causas de este constante alejamiento nuestro; que como la explicaba entonces he de explicarlo ahora por la hipótesis de que nuestra producción no alcanza todavía proporciones tales que sea indispensable buscar nuevos mercados (1) para ella; ó bien que faltan el propósito los medios de buscarlos, por la relativa escasez de comunicaciones entre los puntos de producción y expedición ó pocas facilidades de transporte en las grandes líneas férreas; y finalmente porque no se ha adoptado aun el sistema de emplear comisionistas viajeros en las condiciones que tan notables resultados está

Alemanes	2.573
Rusos	1.541
Suecos	2.047
Griegos	4.088
Daneses.	892
Austriacos	668
Holandeses.	576
Italianos	306
Franceses	407
Belgas	39
Turcos	483
Americanos.	6
Rumanos	38
Servios	2
Búlgaros	6
	13.032

Con 2.059 444 toneladas.

Rusia de Asia.	
Rusos	1.205
Austriacos	61
Franceses	53
Ingleses.	33
Turcos	897
Belgas	6
Italianos	4
Griegos	6
Holandeses.	1
Daneses	1
Persas	53
Alemanes	1
	2.326

Con 200.460 toneladas.

(1) Tienen la palabra los señores fabricantes cuyos almacenes (según ellos mismos dicen) están llenos de géneros.

dando á la industria y comercio de otros países.»

Y volvía á la carga en 1.º de Agosto de 1880 diciendo:

«Solo cabría beneficio si llegara á establecerse el comercio directo con la Península, porque es probable que la diferencia de fletes quedaria mas que compensada con los gastos de navegacion ó transporte de España á Marsella y los de otra clase que allí causa la expedición de mercancías españolas; pero hasta ahora parece que no se ha dado paso alguno en este sentido. El escasisimo número de mercancías españolas que llegan aqui vienen de Marsella, y entre tanto los comisionistas viajeros continúan imponiendo al consumo los productos de sus respectivos países, no siempre en provecho del consumidor, pero si con tales facilidades que este al fin los acepta y contrae la costumbre de servirse de ellos.

¿Podria el comercio español ofrecer iguales facilidades?

«Es indudable, y todo depende de que entre en la vía que siguen los de aquellos países, que aqui y en otras partes han tomado el puesto que él ocupaba antes y que con tan viva ansia deseamos que recobre.»

El cónsul de España en Casablanca (1), Sr. Navarro, despues de describir á grandes rasgos el comercio que aquel puerto sostiene con Francia, Inglaterra y Portugal (2), comparándolo con el de España, decia lo siguiente con fecha 16 de Febrero 1884:

«Este cuadro en extremo desconsolador para nuestro país cambiaria estableciendo una línea de vapores españoles, conforme ya indiqué en otra ocasión, entre Marsella y las islas Canarias con escalas en Barcelona, Valencia, Málaga, Gibraltar, Ceuta y demás puertos del litoral africano. Del resultado de la empresa responde el floreciente estado de la compañía francesa que hoy recorre el mismo itinerario sin tocar en nuestras provincias del Este.»

El Sr. Masternau, cónsul de España en San Petersburgo, escribia en 13 de Febrero de 1880 lo siguiente:

«Me creo en el deber de llamar la atención á V. E., como ya tuve ocasión de hacerlo en mi anterior informe comercial, acerca de la cantidad insignificante de vinos importados en este imperio, de España. En general, soy de parecer que pudiera darse un gran impulso al comercio de vinos españoles con Rusia, ya que el clima y los derechos que en la actualidad pesan sobre los caldos ligeros, como los que Francia produce, favorecen en alto grado la importación de vinos procedentes de la Península.»

Y su sucesor, Sr. Marqués de Rivera, con fecha 12 de Noviembre del propio año decia lo que sigue:

«De la estadística oficial del puerto de Riga, resulta llegaron en 1879 á dicho puerto 20 buques procedentes de España midiendo en junto 3.040 toneladas. Ni uno solo llevaba pabellon español.»

El cónsul de España en Moscú, don Luis Baner, decia al Gobierno con fecha de 31 de Diciembre último:

«Para llegar á tal resultado es necesario que el transporte se haga por agua y por compañías españolas, cuyos fletes entre los puertos de España y los de Rusia venzan la competencia de los vapores ingleses y holandeses. Hoy apenas se vé un buque español en los puertos rusos, de cuya circunstancia se aprovechan á maravilla los barcos ingleses y holandeses, que nos traen de la Península cargamentos enteros de vinos, naranjas, frutas de Málaga, sal y otros de los productos antes mencionados.»

(1) Costa de Marruecos.

(2) El encargado de negocios de Bélgica en Marruecos, Mr. Deluin, decia á su Ministro en Diciembre de 1882:

«Es de notar que ni un solo buque con pabellon español ha entrado en el puerto de Rabat durante el año 1881. Los buques que en él entraron ostentaron en su casi totalidad las banderas francesas é inglesas.»

¿Por qué no imitan este ejemplo las compañías españolas? Es bien seguro que sus barcos, después de haber dejado su cargamento en Revel ó en Kronstadt encontrarían fletes de retorno, ya en las maderas de Finlandia, ya en otras mercancías que hoy se llevan las compañías extranjeras.

El de Stettin, D. G. Helm, dijo en Mayo de 1880:

«Entre las banderas que han visitado nuestro puerto ocupa el primer lugar la alemana, siguiendo después por orden de importancia la inglesa, danesa, noruega, sueca, holandesa, rusa, francesa, americana, austriaca, no habiéndolo verificado un solo buque con pabellón español. Este dato basta para dar á entender que la importación de España en Stettin y la exportación de esta ciudad para la Península, han sido de todo punto insignificantes en 1879; hecho sobre el que no puedo menos de llamar la atención de los comerciantes españoles, ya que esa total ausencia de nuestra bandera en este puerto no se explica á satisfacción ni por la escasez de la cosecha de aceite de olivas ni por la general paralización que sufren las operaciones comerciales. El movimiento de importación de España en Stettin se halla representado por un solo buque que entró bajo bandera alemana, procedente de Tarragona trayendo á bordo 203,650 k. de vino en barricas y 450 k. de tapones con otros artículos de escasa importancia.»

He subrayado las palabras, «esa total ausencia de nuestra bandera en nuestro puerto no se explica á satisfacción,» como subrayé antes otros conceptos vertidos por los cónsules que he citado para poder al final de este trabajo hacer consideraciones que no puedan ser desmentidas ó impugnadas por los que tienen especial empeño en desfigurarse los hechos.

D. Alfredo Reinick, cónsul de España en Danzing, decía en 31 de Diciembre de 1879:

«Si fijamos nuestra atención en la nacionalidad de los buques entrados en nuestro puerto y salidos del mismo, observamos que el primer lugar corresponde á la bandera alemana, siguiendo después por orden la inglesa, danesa, sueca, holandesa, noruega, rusa, americana, francesa, belga é italiana, echándose de menos en este concurso la bandera española.»

El de Trieste, don Antonio Zammil, manifestaba en 27 de Julio de 1880 lo que sigue:

«No existiendo comunicaciones directas con España, los productos que, procedentes de la Península se remiten á esta plaza, y los que de Trieste se envían á los mercados nacionales han de ser forzosamente embarcados para puertos extranjeros de escala, sufriendo en su tránsito los gastos inherentes á una segunda expedición, con grave perjuicio del precio y á veces con no indiferentes deterioros del mismo artículo, circunstancias que, no solo contribuyen á aumentar el coste de la mercancía; sino que disminuyen su consumo y dificultan el desarrollo del tráfico.

»Entre los ricos productos de nuestro suelo que pueden constituir la base de un cambio ventajoso para ambos países, citaré los aceites, alcapiurras, aceitunas, rom de Cuba, ajo, café de Cuba, cueros, pieles, plomos, frutas frescas y secas de toda especie, vino generoso. Puerto-Rico y Filipinas, azafran, palos tintóreos, conservas, pescado salado, regaliz, cochinilla y otros artículos, algunos de los cuales se han presentado á la venta y han tenido buena acogida.

»De Trieste podrían exportarse para nuestros mercados, aceros, duelas, maderas de construcción, quincalla y objetos de lujo, manufacturas, harinas, azúcares de remolacha refinado, trigo de Hungría, maíz, centeno, habas, habicuclas, guisantes y lentejas, heno para la Habana, cáñamo y lino para la Italia, maderas para construcción de buques, cordelería, marrasquino y otros licores, drogas y otros productos de Levante, gráfita, máquinas, muebles, crin animal, espíritu de vino de Hungría, albayalde, cristalería, cera vegetal, tejidos y otros productos.»

De la extensa y luminosa Memoria publicada con fecha 24 de Febrero de 1881, por el inteligente cónsul de España en Buenos-Aires, don Enrique Dupuy de Lome, entresaco el siguiente párrafo:

«De los 814 vapores llegados á Buenos Aires durante el año 1879, ni uno solo ha procedido directamente de puertos de España. Mas adelante tendré la honra de

demostrar á V. E. que con las mercancías españolas que hoy vienen á estos países, y no son todas las que debieran, habría para cargar muchos vapores.»

Y más adelante dice:

«Un solo artículo (el vino) puede sostener una importante línea de vapores españoles, V. E. se convencerá de ello cuando sepa que durante el año 1880 han venido al Rio de la Plata 80,430 pipas de vino tinto español, cantidad suficiente para cargar tres grandes vapores al mes.»

Y luego añade:

«Puedo asegurar á V. E., sin temor de ser tachado de exageración, que hoy viene de España á estos países el minimum de mercancías posible á causa de la falta de relaciones regulares (1).

No creo que con lo hasta aquí transcrito haya quien se atreva á defender á los que han dado en llamarse navieros; ni puedo creer tampoco que la distancia que nos separa de los países que he citado pueda ser causa de que nuestra bandera no arribe á aquellos puertos; pues dejando aparte que los intrépidos discípulos del navegante genovés no han reparado jamás en salvar distancias, ni retrocedido nunca ante los riesgos marítimos, la lectura de los párrafos que paso á transcribir demostrará que muy cerca de nuestras mediterráneas costas existe un país que mantiene importantes relaciones con España y con el cual no tenemos un servicio fijo y regular de vapores.

De la Memoria comercial publicada en 20 de Julio de 1880, por D. M. J. Quintana, cónsul de España en Liorna (2) copio lo siguiente:

«De lamentar es que nuestros navieros y comerciantes, por apatía ó por ignorar los beneficios que seguramente les reportaría no hayan establecido una línea de vapores una vez al mes, pues así nuestros productos y artículos que ahora vienen desde Marsella, á la que puede llamarse el almacén del Mediterráneo, vendrían á este puerto directamente, obteniendo nuestros navieros y comerciantes ganancias seguras y no despreciables.»

D. Carlos de Davia cónsul de España en Palermo, finalizaba su Memoria comercial de 28 de Febrero de 1881 con estas palabras:

«El alejamiento de la bandera española consiste en no haberse estudiado un cambio de productos y sería preferida por su conocimiento de los productos de esta isla.»

Y finalmente, D. Juan Constantino Couder, cónsul de España en Génova, escribía con fecha 18 de Junio de 1881 lo siguiente:

«No terminaré esta breve reseña sin llamar la atención de V. E. sobre un punto importante que interesa especialmente á nuestros navieros y que creo de alguna utilidad para los mismos. Me refiero á la carencia absoluta de toda línea de vapores españoles que une este puerto con los de la Península, siendo así que cualquiera que se estableciese de viajes directos quincenales de ida y vuelta entre Génova y Barcelona realizaría pingües ganancias que hoy se llevan los armadores extranjeros, debido á que sostienen con mayor constancia su servicio marítimo, en tanto que la causa principal de que no hayan alcanzado larga vida las compañías de vapores españoles que en diferentes épocas se establecieron aquí, reconoce por origen la irregularidad de sus viajes, y la ninguna certeza que los cargadores podían tener de despachar en periodo determinado sus efectos, lo cual es sabido aleja todo flete.»

(Se concluirá.)

ORIGEN Y VARIEDADES DEL MAIZ.

Maiz temprano.—Es variedad muy cultivada en Italia donde madura en Agosto. Cien espigas producen de 20 á 24 libras de grano; la caña crece un

(1) En honor á la verdad he de declarar que mucho han cambiado las cosas desde el año 1880. Hoy vapores españoles nos ponen en comunicación directa con Buenos Aires.

(2) Movimiento del puerto de Liorna—datos oficiales.

ENTRADAS.

Table with 2 columns: Year and Tons. 1880 4,425 buques con 4.203,050 ton. 1881 4,672 " " 4.315,504 "

SALIDAS.

Table with 2 columns: Year and Tons. 1880 4,369 " " 4.230,991 " 1881 4,673 " " 4.313,519 "

metro y la vegetación dura cuatro meses.

Tostonero de las Landas.— Madura en las Landas francesas en cuatro meses y sus granos son color amarillo encendido.

Maiz Americano.—Cien espigas dan de 45 á 50 libras de grano; la caña es muy verde y llega á veces hasta 3 metros, cuéntase que en América alcanza 6 y suele dar 14 espigas.

Maiz de Virginia.— Este variedad se va propagando en Europa. Las espigas tienen de 6 á 8 filas irregulares de 45 á 50 granos; su caña pasa de un metro, y la vegetación dura cuatro meses.

Maiz tardío.—Sus granos de color de naranja, son redondos, la espiga tiene de 10 á 12 filas de 35 á 40 granos cada una; cien espigas dan 34 libras de grano; su altura llega á dos metros; echa menos espigas que el temprano y madura dos semanas despues que este.

Maiz azucarado.— Las espigas son gruesas y cortas con 16 ó 18 filas, y de 25 á 65 granos cada una de forma aplastada; su color blanco amarillento; cien espigas dan 25 libras; la vegetación dura cinco meses, ó algo mas procede de Chile.

Maiz de Nueva-York.— Están muy juntos los nudos superiores de la caña; echa varias espigas formando cima pero solo madura una; el grano es blanquísimo, algo aplastado; las filas son de 40 á 50 granos; la altura solo es de un tercio de metro, y la vegetación dura cinco meses.

Maiz perla.—Se parece al maiz tardío amarillo, pero su grano es blanco, la espiga tiene 10 á 12 filas rectas, y de 35 á 40 granos; 100 espigas dan 25 libras.

Maiz arroz ó de pollos.—Su grano es poco mayor que el arroz, por lo que sirve para cebo de las aves; la espiga no pasa de tres pulgadas; tiene de 8 á 16 filas de 20 granos cada una; 100 espigas dan de 9 á 10 libras la caña es de 16 á 18 pulgadas; su vegetación no llega á tres meses, por lo que se presta á dos cosechas; resiste mucho la sequia.

Maiz cuarenteno.—La planta es pequeña; en menos de dos meses se siembra y cosecha la espiga lleva de 8 á 10 filas y de 24 á 28 granos; 100 mazoreas dan de 15 á 18 libras.

Maiz ramoso.—Echa á veces de 3 á 4 espigas, una grande y pequeñas las demas; el grano de color amarillo pajoso.

Maiz de Canarias.—Grano aplastado espigas de 10 á 12 filas y de 40 á 45 granos cada una, 100 espigas dan de 25 á 30 libras; la caña es de un metro y la vegetación dura cuatro meses y medio.

Maiz de España.— Caña de metro; grano grueso; 8 á 10 filas y de 25 á 30 granos 100 espigas 12 libras; vegetación de 15 á 20 dias mas que el tardío.

Maiz de Grecia.—Grano dorado, redondo en el ápice y puntiagudo en la base; espiga larga y gruesa de 10 ó 12 filas apretadas de 30 á 40 granos, 100 espigas 23 libras; caña de un metro, resiste mucho la sequia.

Maiz redondillo.—Espiga gruesa y aun los granos estos amarillos en filas irregulares y confusas de 20 á 22 filas de 30 granos; 100 espigas 18 libras; un metro de altura; vegetación cuatro meses.

Maiz cincuenteno.—Grano amarillo vivo; espiga de 14 á 16 filas de 30 granos, 100 espigas 23 libras; caña un metro, abunda en España.

Maiz de Guasco.—Granos confusamente distribuidos, color amarillo pajizo: 100 espigas 25 libras; caña de 3 ó mas metros.

Maiz miel.—Espiga larga y redonda con 8 ó 10 filas de 30 ó 40 granos; color blanco melado, apretados y confusos los granos; vegetación 5 meses.

Maiz coral.—Grano rojo oscuro en la superficie y amarillo en lo interior; espiga de 10 ó 12 filas de 25 granos, 100 espigas 30 libras; vegetación 5 meses.

Maiz jaspeado.—Granos amarillos jaspeados; espiga 10 ó 12 filas irregulares de 35 granos; 100 espigas 17 libras, madura algo más pronto que el interior.

Maiz trigo.—Espiga 3 pulgadas de largo y poco más de medio de diámetro; granos apretados y confusos de color y forma de los de trigos; temprano y productivo como el cuarenteno, por lo que se presta á dos cosechas, su grano pequeño solo sirve para alimentar aves.

Tales son las variedades del maiz mas conocidas y cultivadas.

Faro de Vigo

NOTICIAS.

Leemos en Las Circunstancias de Reus. Dice un colega que están en un error los que han creído que las nevadas y frios consiguientes de estos últimos dias han de contribuir á la extinción de la filoxera en la provincia de Gerona.

El domingo en un viñedo situado en la parte baja del Castillo de Hostalrich se hizo un ensayo, descubriendo las raíces de algunas cepas en las horas que mas se dejaba sentir el frio y trabajadores á simple vista observaron la nueva filoxera recién nacido estos últimos dias. Es sabido que las filoxeras madres mueren y que para la reproducción queda la que ha nacido en los últimos meses del año.

La manera como se desarrolla y propaga la filoxera en Cataluña, es difícil averiguarlo. Para que se conozca un caso anómalo y extraño de propagación filoxérica, citaremos un viñedo situado en el Montnegre, cerca de San Celoni, rodeado de añosos bosques, sola, y no obstante ha existido un foco filoxérico hasta el dia que ha quedado exterminado por medio del sulfuro de carbono.

Nos dicen de Falset que desgraciadamente han resultado ciertos los temores que se abrigaban de que las fuertes heladas de estos dias habrían perjudicado la próxima cosecha de almendra la cual puede darse por completamente perdida en todo el Priorato y riberas del Ebro. Igualmente se nos asegura que la baja temperatura ha causado daños de consideración en los viñedos de aquella comarca.

Las Alcaldías de Blancafort, Poboleda, Conesa, Amposta, Alforja y Malá advierten á los contribuyentes de aquellos pueblos que tienen que formar el apéndice á los amillaramientos pudiendo por tanto hacer las alteraciones necesarias en sus riquezas.

Habiendo sido declarada oficialmente por la comision superior de defensa de la vecina república la existencia de la filoxera en la mayor parte de los pueblos de los departamentos del Mediodia de Francia, un colega llama la atención de nuestras autoridades y especialmente de las del pueblo de Tivenys, de donde todos los años emigran los braceros á cultivar las viñas de aquel país, para que impidan á todo trance la importación de ningún sarmiento (si desgraciadamente ya no lo han hecho) con lo cual causarían en breve tiempo la ruina de estas comarcas.

Nueva aplicación del corcho.—Reviste verdadera importancia para las provincias del Norte de España, tan abundantes en la producción del corcho, la nueva aplicación dada á este material en uno de los países septentrionales más industriales del continente europeo.

Consiste en amasar pequeños fragmentos de corcho, procedentes del desperdiciado en otros aprovechamientos, con cal, formando una masa tan sólida, como ligera, que á la ventaja inapreciable de ser incombustible y resistir indefinidamente la acción de las humedades, reúne la de ser muy mala conductora del calor y el sonido, la cual la convierte en uno de los materiales de construcción más útiles, sobre todo para los países que hasta ahora habían venido usando exclusivamente la madera, por consecuencia de sus especiales condiciones, así como para multitud de usos industriales.

Uno solo de los talleres creados para la fabricación de este nuevo producto, llegó á elaborar unos 6.000 kilogramos diarios.

Notable es el desarrollo que de dia en dia va tomando la Liga de propietarios del término de Roquetas, siendo ya mas de 5.000 los jornales de tierra que tiene suscritos; de modo que su Junta directiva ha procedido ya al establecimiento de un segundo guarda.

En Util va á establecerse una sociedad de agricultura, que puede dar beneficiosos resultados á aquella region.

Palma miércoles 11 Abril de 1883.