

EL DIARIO DE MENORCA.

Puntos de suscripcion.

MAHON. EN PROVINCIAS.
 Tienda de D. D. Orfila. Remitiendo el importe de la suscripcion por Id. de D. M. Mascaró. te de libranza. Id. de D. N. Fábregues medio de libranza.

Precios de suscripcion.

Menorca 6 reales al mes.
 Provincias 24 reales trimestre.
 Un número suelto ½ real.

Anuncios y avisos.

Los suscritores á 8 mars. por línea.
 Los no suscritores 12.
 Y las repeticiones á la mitad de precio.

EL CANAL DE SUEZ.

(Continuacion.)

La única dificultad que existe realmente es la de los monsoones del Océano indiano, que soplan en una direccion durante seis meses del año, y en direccion contraria durante el otro semestre. Pero de este inconveniente, ¿gestán quizá exentos los buques que doblan el Cabo de Buena Esperanza? Queda, pues, siempre en favor del canal la ventaja de una abreviacion considerable en el viaje. Erróneamente, por tanto, se ha supuesto impracticable el mar Rojo, y desconocida su navegacion en los anales de la marina. Si en la actualidad los buques no lo atraviesan con mucha frecuencia, es porque las tierras que lo costean son incultas y bárbaras: sin embargo, la historia nos enseña que aun sin remontar á los tiempos antiguos, en los menos remotos se han navegado y á menudo, las temidas aguas arábicas.

En 1538 los venecianos tenian allí una escuadra considerable. Soliman II habia tripulado en Suez 41 galeras y 9 navios: años despues ancló en aquella bahía la flota de Portugal al mando de D. Juan de Castro. En 1787 el vice-almirante Rosily, que mandaba la *Vénus* declaró exageradas las dificultades que se atribuian al golfo: el capitán Rook, de la marina real inglesa, confirma las observaciones del vicealmirante Rosily, y las obras de Elwol, Moresby, Norsburg y Rogero corroboran los informes ya indicados. Si, por otra parte, la estrechez de la mar fuese argumento válido para computar la facilidad de su navegacion, seria una paradoja el que el estrecho de Calais sea atravesado por un

número tan crecido de barcos, y la compañía de las Indias, tenia tan poca fé en los soñados peligros, que á fines del siglo pasado solicitó y obtuvo de la Puerta el privilegio esclusivo de navegar en el mar Rojo: es por tanto navegable pues se temió la concurrencia.

La misma comision internacional, antes de conocer profundamente la geologia del istmo, creyó que la calidad del terreno hubiera opuesto muchas dificultades á la formacion del canal, y que las rocas, las peñas, y las capas primitivas hubieran impedido materialmente llevar á cabo la empresa. Pero el estudio geológico del suelo y las perforaciones hechas en el desierto, rectificaron y desvanecieron completamente las dudas de la comision: el istmo consiste en un grande arenal formado por los aluviones de los mares, y su naturaleza admite el trabajo mas fácil y constante.

Puesto que nadie desconoce la verdad del axioma que la conveniencia de una empresa está en relacion directa con las ventajas que ofrece, natural se presenta ahora el estudio de los beneficios que proporcionará el canal de Suez, para que se comprenda el móvil que anima al comercio á promoverlo y favorecerlo. Mas que todos los argumentos, una ojeada al Mapa-mundi será la completa revelacion de las utilidades que el rompimiento del istmo producirá en general y que se pueden fácilmente cifrar en una expresion centralizadora: «la ruta marítima entre el Oriente y el Occidente: se abreviará en cerca de tres mil leguas:» ó mejor: «la misma revolucion producida en la marina por el empleo del vapor, tendrá lugar en el comer-

cio despues de abierto el canal,» porque se puede, sin temor de yerro, asegurar que la disminucion de tres mil leguas en un viaje tan largo para la marina de vela, equipara las ventajas de la celeridad del vapor empleado por doble de aquella distancia. Estos beneficios reales se destacan aun mas visiblemente, teniendo presente las economías que se verificarán sobre los gastos ordinarios de la navegacion, que son de dos clases: *fijos*, si tienden á cubrir los desembolsos y precios de cualquier asunto comercial, como se-tian las comisiones, los corretajes, las agencias, los derechos de puertos, pilotaje, anclaje, etc.; y *variables*, segun las distancias que separan los puertos, la naturaleza y capacidad de los buques, los gastos de adquisicion, manutencion, seguros y reparacion de las naos, los ranchos y sueldos de los tripulantes, las compras y riesgos de las mercancías, etc., sobre los que principalmente se realizan los mayores ahorros. Es en el dia un hecho averiguado que el viaje de los buques de vela que desde Europa se dirijen por el Cabo de Buena Esperanza á las Indias, no dura menos (por término medio) de ciento diez á ciento veinte dias en la ida, y de ciento veinte á ciento treinta dias en la vuelta: es decir, ocho meses de navegacion por un viaje completo: añádanse dos meses para cargar, descargar y fijar retornos, y el viaje redondo se verifica en diez meses.

Es otro hecho revelado por las estadísticas comerciales que los cargamentos dirigidos á las Indias se pueden calcular en 500 toneladas por navío, al valor aproximado de 1,000 frs. por tonelada: ahora bien, disminuyéndose en casi la mitad el viaje de las

Indias, la ida por el canal se ejecutará en 60 días y en otros 60 la vuelta, y aun concediendo dos meses para la carga y descarga, el viaje de 10 meses queda reducido á cuatro, y los gastos de la navegación, que varían según la duración del viaje, quedan disminuidos en la misma proporción: de manera que si para cubrir todos los gastos é intereses del transporte de 1,000 toneladas por el Cabo, se necesita la suma de 121,000 francos, es decir, 120 francos por tonelada por el canal de Suez, el viaje cumplido en seis meses no emplea sino 72,000 fr., equivalentes á 72 francos por tonelada, produciendo una rebaja de casi 50 francos por cada una: y esto, aplicado á 3 millones de toneladas que en *minimum* se calculan pasarán por el istmo durante el año, efectúa una economía anual de 150 millones de francos.

Las observaciones que anteceden no se refieren tan solo á los grandes navíos que en la actualidad exclusivamente transitan por el Cabo, sino que desvanecerá este monopolio de los capitalistas y armadores así que el canal abra indistintamente sus puertas á las naos grandes y pequeñas, haciendo navegables en el Océano los buquecitos del Mediterráneo, esplayando á los medianos mercaderes un ancho campo para su comercio de detall, y ofreciendo con sus economías muchas ganancias positivas sobre el flete y los precios de los géneros, sin calcular los cuatro meses de abreviación, que representan de por sí dos terceras partes de un nuevo viaje. Esto sentado, ¿cabe suponer que la marina mercante preferirá seguir la dura travesía del Cabo, cuando podrá surcar una ruta por mitad menos larga y difícil, y completamente exenta de riesgos y peligros? Hay mas: siendo la celeridad de las transacciones el alma del comercio, y que para lograr dicho objeto es universalmente apetecida la aplicación del vapor como fuerza motriz de la marina mercante, el canal de Suez realiza el pensamiento que atrae desde medio siglo la constante atención de los comerciantes.

Efectivamente: ¿qué es lo que impide á los vapores el recorrer toda la distancia del Cabo sino la imposibilidad de cargar al mismo tiempo mercaderías y combustible? El carbon llenaría el espacio que debe ocupar el

cargamento, por no hallarse en la ruta establecidos depósitos permanentes para uso de la navegación. Pero esta dificultad cesa, toda vez que la línea del canal (Malta, Alejandria, Suez, Aden y Bombay) esté provista de acopios, y no se hará preciso cargar á la ida carbones para la vuelta.

Si tales son en compendio los beneficios que el canal garantiza á la navegación, son aun mas considerables los que ofrece al comercio latamente considerado. El canal establece un intercurso fácil y constante con mas de 380 millones de habitantes de Asia, del Africa oriental, de Arabia, de Persia, de las Indias, del Ceylan, de la China, Cochinchina, Siam y Tonquin, de Java, Madagascar, Sumatra y Malacca, de Mauricio, Tansibar, de las Filipinas, del Japon, de la Nueva Zelanda, de Ava Borneo, y Australia, cuyos pueblos bárbaros ó semi civilizados apenas, en fuerza de rozarse con nosotros continuamente, se acostumbrarán á nuestras necesidades, se convertirán en consumidores de nuestros productos é industrias, y en esportadores de sus riquezas: el canal allana el paso á mil géneros de comercio hasta ahora desconocidos; nivela al alcance del disfrute universal los precios de los artículos mas caros; proporciona á la Europa vastísimas tierras á donde vaciar el creciente *surplus* de su población; verifica, en fin, la era afortunada, en la que el progreso occidental, difundiendo por el tenebroso Oriente, le alumbrará con la faz sagrada de la civilización.

(Continuará).

SECCION DE NOTICIAS.

De La Correspondencia:

Espantosos han sido los huracanes y grandes los temporales que se han dejado sentir en algunos puntos de la Península. En Jaen ha sido tan extraordinario el huracan que se ha experimentado, que ha hecho temblar los edificios con aterradora violencia, destruyendo multitud de chimeneas, rompiendo cristales y haciendo temer el hundimiento de muchas casas por su estado ruinoso. En Tarragona han estado á pique de perecer muchas embarcaciones abrigadas en su puerto; en Espluga de Francolí la fuerza del vendabal ha hecho desplomar el antiguo y ruinoso castillo de los Tem-

plarios que aun subsistía en aquel punto, y en Valls ha derribado el huracan algunas casas.

Tambien por la provincia de Murcia ha habido terribles inundaciones. Hé aquí lo que dicen el 10 de Orihuela á uno de nuestros colegas: El rio Segura se ha desbordado, y tenemos inundados los partidos de Beniul y Molins. El agua ha invadido las calles bajas de esta ciudad. Por fortuna no hay víctimas que deplorar.

—Las cartas de Gaeta hablan de un golpe de mano por el que los sitiadores han hecho volar algunas casas del pueblecillo de Borgo que les incomodaban. — En oposicion á lo que se ha escrito de Nápoles, las mismas cartas dicen que el fuego de los piemonteses aumenta de dia en dia, y que han caído algunas bombas en los jardines del palacio de la reina madre. — El 8 del actual pasó el rey revista á las tropas de la guarnición de Gaeta, en conmemoracion de la fiesta que se celebraba todos los años en Nápoles en el mismo dia.

—Dicen de Turin que para no hacer mas hostiles las relaciones entre la Cerdeña y la Rusia, se ha desistido del pensamiento de formar una legion polaca en Génova, y aun se procede lentamente á la organizacion de la legion húngara.

—Por ahora es imposible fijar todavía la época de la reunion del nuevo Parlamento itálico. Las operaciones electorales en Nápoles, y sobre todo en Sicilia, están muy retrasadas y la fecha mas próxima será á últimos de febrero.

—Ciento cinco años de edad cuenta hoy Mr. Ralph Farnham, uno de los antiguos héroes veteranos de la batalla de Bunker Hill; y en una carta que dirige al *Traveller* de Boston dice entre otras cosas: «Aunque tengo ciento cinco años, no paso mi tiempo en la ociosidad: yo rajo mi leña, hago mi fuego por las mañanas, soy el primero en levantarme y en acostarme; á las cinco de la mañana dejo la cama, lo mismo en invierno que en verano, y á las siete de la noche me acuesto; toda mi vida he sido sóbrio y hace como 30 años que no pruebo bebida espirituosa de ninguna clase ni fermentada, y solo bebo agua y té, y jamás he estado enfermo ni conozco mas médicos que los de los amigos.

De La Corona:

NUEVO COMERCIO. — Hace algun tiempo que circulan por Barcelona monedas de plata extranjeras cuyo valor es de veinte centimos de franco en su país y el de 24 maravedises en el nuestro, y que sencillamente se han estado tomando por reales de vellón, cuando su verdadero valor por equivalencia son seis cuartos; mas el público se ha despertado contra esa especulacion de mas de 25 por 100.

ESTO ES BUENO. — Cuatro reales mensuales impuestos en la caja de ahorros desde que nace una criatura, y trasladados cada año á una inscripcion de esas que admiten otras sociedades, dará por resultado que á los veinte años tendrá el protegido, si es varon con que librarse del servicio de las armas, y si es hembra un dote que puesto en renta daría dos reales diarios, conservando siempre el capital.

Por las anteriores noticias,
J. Hospitaler.

MAHON.

BOLETIN RELIGIOSO.

Santo de hoy

Santo Tomas Canturiense, llamado así por haber sido obispo de Cantorberi, nació en Londres en 1117 de noble familia, y logró la palma del martirio en 1170.

CULTOS.

CORTE DE MARIA. — Hoy se hace la visita á Ntra. Sra. del Refugio, en la iglesia de las Religiosas Concepcionistas.

Santo de mañana.

San Sabino obispo y mártir.

Afecciones astronómicas de hoy.

El sol sale a las 7 h. y 20 m. y se pone á las 4 y 45 m.

La luna sale á las 6 y 23 m. de la T. y se pone á las 8 y 22 m. de la M.

ORDEN DE LA PLAZA

del 28 de Diciembre de 1860.

La revista general de armas que segun lo que está prevenido en Real orden de 22 de Febrero de 1853 debe pasarse anualmente á los diferentes Cuerpos del Ejército, dará principio en esta plaza el próximo dia 29 por el Regimiento Infantería de Valencia n.º 23: cuyo cuerpo con toda su fuerza presente, se hallará formado en batalla en la Esplanada de esta ciudad en trage de diario á las 11 de la mañana; á cuya hora concurrirán tambien al mismo parage, el capitan teniente de Artillería D. Pablo Carreras y los maestros de armero á quienes toca entender en la revista del armamento. — El General Gobernador. — Bassols.

Servicio para el 29.

Gefe de dia: D. Eugenio Minguez y Picado comandante graduado capitan del

regimiento infantería de Valencia n.º 23. — Parada, el mismo cuerpo. — Hospital y provisiones, Burgos. — El Sargento Mayor. — Miguel Ferradas.

MOVIMIENTO DEL PUERTO.

Entradas.

De Palma en 26 horas tartana esp. V. del Carmen, de 77 t., pat. Rafael Pelliser, con 9 trip. y vino.

De idem en 1 dia laud esp. San Juan, de 23 t., pat. Jaime Pons, con 6 trip., 1 pas., vino y otros efectos.

Barques despachados.

Para Cagliari tartana esp. San José, de 77 t., cap. D. Tomas Bosch, con 8 trip. y lastre.

AVISOS OFICIALES.

D. Ignacio Cortils Vidal, Juez de primera instancia del partido de Mahon.

HAGO SABER: que no habiendo tenido efecto en su día el remate de unos campillos sitos en las Cuatro bocas del término de esta Ciudad y de dos cercados en el mismo terreno con sus accesorios, perteneciente todo á los hermanos Mateo, Juan y Mariana Fuguet y Hernandez de este vecindario, han sido retasadas dichas fincas y se ha señalado de nuevo para su remate, que se verificará con arreglo á los pliegos de condiciones que obran en poder del pregonero público, el dia nueve de Enero próximo á las once de la mañana, en la audiencia de este Juzgado. Dado en Mahon á 19 Diciembre de 1860. — Ignacio Cortils Vidal. — Por su mandado. — Juan Pons, Esn.º

Comandancia de Ingenieros de Mahon.

Hallándose vacante la plaza de Maestro Mayor de 2ª clase de obras de fortificacion de Melilla, dotada con el sueldo anual de 7000 rs. por traslacion del que la desempeñaba, se hace público por medio del diario de esta Ciudad á fin de que llegue á noticia de las personas á quienes pudiere convenir y puedan presentar sus solicitudes antes del dia 13 de Enero próximo, en estas oficinas donde se hallan de manifesto las instrucciones. Mahon 22 Diciembre 1860. — El Coronel Comandante de Ingenieros — Angel Romero.

ANUNCIOS.

La casa num.º 53 de la calle de

Gracia se halla para alquilar. Está amueblada, y tratará de su ajuste Mateo Fuguet que vive en la calle de la Arraval n.º 79.

EN LA TIENDA CALLE DEL

CASTILLO NÚMº 25

Se hallan los géneros siguientes:

Paños de diferentes clases, patenes y castores, satenes de superior calidad, vestidos de lana para Señoras, idem lana y seda, idem hilo, tartanes de varias clases, medias, pañuelos de última moda de Manila, de espuma, de crespon, de seda y de hilo, un gran surtido de corbatas, tapabocas, mantas de varias clases, colchas (vanevas), manteleria de superior calidad, gorros, camisetas, pecheras, lienzos para colchones y un gran surtido de indiana á 4 ½ cuartos el palmo.

A LOS MILITARES: un gran surtido de guantes para todas las clases.

A LOS PESCADORES: tambien se encontrará pelo para pescar de todas calidades.

CABALLO EN VENTA.

Se vende un potro de cinco años, castaño claro, cabos negros, dosalvo, lucero, de siete cuartas y seis dedos, amaestrado en la alta escuela, propio para montar y para tiro de un tilburí, de pura raza Tarbes.

En esta imprenta darán razon.

PÉRDIDA.

Desde la pescaderia á bajamar se ha estraviado una cartera, al que la presente en esta imprenta se le gratificará con 10 rs. vn.

EL TÁMESIS.

CALLE DEL CASTILLO N.º 70.

En dicho establecimiento se cantará esta noche, empezando á las siete en punto, el terceto titulado Juan Canguelo, seguirá el de El barbero de Sevilla, y concluirá con el de La Mistaire.

BAILE DE MÁSCARA.

Esta noche lo habrá en el Salon del Teatro, principiando á las 9.

Por todo lo que va sin firma — J. Hospitaler.

Director y Editor responsable,
JOSE HOSPITALER.

Imp. de D. Juan Fábregues y Pascual,
calle Nueva n.º 24.

Administracion de Correos de Mahon.

El Sr. Administrador principal de Mallorca con fecha 20 del corriente me ha remitido los nuevos itinerarios aprobados por la Direccion General del Ramo para el servicio de la conduccion de la correspondencia entre estas Islas y el Continente, que deben empezar á regir desde 1.º de Enero próximo, cuyos itinerarios se insertan á continuacion para conocimiento del público.—Mahon 24 Diciembre de 1860.—El Administrador, GUILLERMO FIOLE.

Direccion General de Correos.

Itinerario para el servicio de la conduccion marítima (1.ª expedicion) de Palma á Ibiza y Valencia y vice-versa, servida en buque de vapor.

De Palma á Ibiza y Valencia.					De Valencia á Ibiza y Palma.				
Dias de las expediciones.	Paradas y pueblos del tránsito.	Tiempo.	Llegada.	Detencion. Salida.	Dias de las expediciones.	Paradas y pueblos del tránsito.	Tiempo.	Llegada.	Detencion. Salida.
Domingo.	Palma.			8 mañ ^a	Martes.	Valencia.			4 tarde.
Idem.	Ibiza.	7 hor.	3 tard.	2 horas.	Miércoles.	Ibiza.	44 hor.	6 mañ ^a	2 horas.
Lunes.	Valencia.	44 id.	7 mañ ^a		Idem.	Palma.	7 id.	3 tard.	

Madrid 10 de Diciembre de 1860.—El Director general.—Lopez Roberts.—Es copia.—Pedro José Sampol.

Itinerario para el servicio de las conducciones marítimas (1.ª expedicion) de Palma á Barcelona y de Palma á Alcudia y Mahon y vice-versa, servida en buque de vapor.

De Palma á Barcelona.				De Barcelona á Palma.			
Martes.	Palma.		4 tard.	Jueves.	Barcelona.		4 tarde.
Miercoles.	Barcelona.	44 hor.	6 mañ ^a	Viernes.	Palma.	44 hor.	6 mañ ^a

De Palma á Alcudia y Mahon.				De Mahon á Alcudia y Palma.			
Miércoles.	Palma.		44 hor.	Domingo.	Mahon.		7 mañ ^a
Jués.	Alcudia.	7 hor.	6 mañ ^a	Idem.	Alcudia.	8 hors.	3 tarde.
Idem.	Alcudia.		9 mañ ^a	Idem.	Idem.		44 noc.
Idem.	Mahon.	8 hor.	5 tarde.	Idem.	Palma.		

Palma 19 de Octubre de 1860.—Eduardo Infante.—El Director General de Correos.—Lopez Roberts.—Es copia.—Pedro José Sampol.

Itinerario para el servicio de las conducciones marítimas (2.ª expedicion) de Palma á Barcelona y vice-versa servidas en buque de vapor.

De Palma á Barcelona.				De Barcelona á Palma.			
Viernes.	Palma.		4 tarde.	Lunes.	Barcelona.		4 tarde.
Sábado.	Barcelona.	47 hor.	9 mañ ^a	Martes.	Palma.	47 hor.	6 mañ ^a

Madrid 10 de Diciembre de 1860.—El Director General.—Lopez Roberts.—Es copia.—Pedro José Sampol.

Itinerario para el servicio de la conduccion marítima (2.ª expedicion) de Palma á Valencia y de Palma punto de escala á Mahon y vice-versa, servida en buques de vapor.

De Palma á Valencia.				De Valencia á Palma.			
Jués.	Palma.		2 tarde.	Viernes.	Valencia.		8 tarde.
Viernes.	Valencia.	48 hor.	8 mañ ^a	Sábado.	Palma.	48 hor.	2 tarde.

De Palma á Mahon.				De Mahon á Palma.			
Domingo.	Palma.		2 tarde.	Martes.	Mahon.		2 tarde.
Lunes.	Mahon.	48 hor.	8 mañ ^a	Miércoles.	Palma.	48 hor.	8 mañ ^a

Palma 19 de Octubre de 1860.—Eduardo Infante.—El Director General de Correos.—Lopez Roberts.—Es copia.—Pedro José Sampol.