

DIARIO DE AVISOS.

PERIÓDICO DE LA TARDE.

AÑO I.	PUNTO Y PRECIO DE SUSCRICION. MANILA.—En la imprenta de la Revista Mercantil, plaza de San Gabriel núm. 3; Cincuenta céntimos al mes. Pago adelantado por dos meses.	MANILA.—Viernes 28 de Febrero de 1868.	ANUNCIOS. Los anuncios pagarán 4 cuartos por línea y los suscritores tienen derecho á un anuncio mensual de 24 líneas, que se recibirán hasta la 1 de la tarde. Los fijos mensuales, á precios convencionales.	N.º 24.
--------	---	--	---	---------

Anuncios oficiales.

CAJA DE DEPOSITOS DE MANILA.

3.ª SEMANA DEL MES DE FEBRERO DE 1868.

RESUMEN de los ingresos y pagos verificados en la CAJA DE DEPOSITOS en los días 16 al 23 del mes de Febrero de 1868, formado con sujeción á lo prevenido en el Reglamento para su régimen y gobierno.

DEPOSITO EN METALICO.	Existencia en fin de la semana anterior.		Recibido durante la presente.		TOTAL.		Devuelto de esta semana.		Existencia al finalizar la misma.		
	Escudos.	Mil.ª	Escudos.	Mil.ª	Escudos.	Mil.ª	Escudos.	Mil.ª	Escudos.	Mil.ª	
Sin interes.....	48,313	697	4,000	..	52,313	697	..	..	52,313	697
Necesarios.....	265,100	656	9,034	500	274,175	156	883	860	273,291	296	
Voluntarios.....	551,216	..	16,000	..	567,216	..	3,000	..	564,216	..	
Provisionales para subastas.....	11,858	..	1,416	..	13,274	..	1,108	..	12,166	..	
<i>Total de los depósitos en metálico.</i>	<i>876,488</i>	<i>353</i>	<i>30,490</i>	<i>500</i>	<i>906,978</i>	<i>853</i>	<i>4,991</i>	<i>860</i>	<i>901,986</i>	<i>993</i>	
DEPOSITOS EN EFECTOS.											
Necesarios.....	138,340	..	..	..	138,340	..	2,000	..	136,340	..
Provisionales para subastas.....	2,000	..	..	..	2,000	..	..	..	2,000	..
<i>Total de los depósitos en efectos.</i>	<i>140,340</i>	<i>..</i>	<i>..</i>	<i>..</i>	<i>140,340</i>	<i>..</i>	<i>2,000</i>	<i>..</i>	<i>138,340</i>	<i>..</i>	

El presente resumen está conforme con los asientos de los libros de la Caja de mi cargo.

Manila 27 de Febrero de 1868.—Por delegacion del Contador central, *Segundo Alvarez*—Por delegacion del Tesorero central, *Francisco Manrique*.

(Gaceta.)

— 76 —

PUERTO DE TIENSIN.

Cuando se firmaron los tratados de *Tiensin* en Junio de 1858 con las cuatro potencias occidentales, las autoridades chinas reusaron incluir este puerto entre los que debian abrirse al comercio extranjero fundados en que su distancia del mar y las dificultades de su barra le hacian poco apropiado; pero indudablemente su oposicion provenia del recelo de tener los extranjeros tan cerca de la capital. Por la convencion de Octubre de 1860, sin embargo, quedó abierto al comercio, el cual ha prosperado mucho desde entonces.

La ciudad de *Tiensin* es la capital de la prefectura del mismo nombre y despues de *Peking* es la mayor de la provincia de *Chihli*. Está situada en la confluencia del *Gran Canal* con el *Pei-ho* ó *rio blanco* en latitud 39° 10' N. y longitud 117° 3' 55" E. de Greenwich, distante por tierra unas 28 millas de *Takú* y 80 de *Peking*.

La entrada del *Pei-ho* está obstruida por una barra que varia segun el sitio desde 18 pulgadas has 14 piés ingleses en mareas vivas. Los buques cuyo calado les permite pasar la barra, suben el rio sin dificultad. El agua baja mezclada con fango, que va depositándose en el golfo por cuya razon las orillas van ganando mucho terreno. *Takú*, *Siká* y *Tungku* son pueblos en la embocadura del rio. *Kohku* y *Paughá* están unas cuantas millas mas arriba. El primero de estos dos es el mayor y absorbe el comercio de los *juncos* que mandan sus mercancías rio arriba en embarcaciones menores. Cerca del pueblo está la aduana. Dos ó tres pilotos extranjeros cruzan fuera del puerto y cobran \$ 5 por pié de calado por conducir los buques hasta *Takú*, desde cuyo punto hasta *Tiensin* el rio tiene tantas revueltas que los buques de vela por lo general se detienen aqui.

La ciudad de *Tiensin* cuenta unos 400,000 habitantes de los cuales mas de la mitad residen dentro de las murallas; el arrabal mayor se estiende entre el *Gran Canal* y la muralla del N. hasta la puerta del E. Hay otro arrabal grande en la orilla E. del *Pei-ho* enfrente de la ciudad, que sigue el curso del rio hasta *Tsz-chuh-lin* una distancia de dos millas, y todas ellas están construidas de cinco á ocho piés sobre el nivel del rio á fin de librarse de las inundaciones. La ciudad y arrabales han ido poco á poco elevándose en la misma forma por igual motivo. La factoria extranjera está en *Tsz-chue-lin* y los buques no pasan mas arriba de la aduana. El rio desde allí al puente de botes está atestado de *juncos*. El pais alrededor de *Tiensin* es árido y llano y mucho está sin cultivar por motivo de la esflorescencia nitroso del terreno, y la falta de riego.

El Superintendente del comercio de *Chipi*, *Ninhuang* y *Tiensin*, reside en este último puerto y ha publicado el siguiente.

— 73 —

con inclusion de lorchas y buques de vapor que hacen viajes entre *Shanghai* y los puertos del rio.

A ambas clases de buques atañen las disposiciones de los Tratados y los reglamentos particulares de los puertos á que se dirijan. Todos los buques de cualquiera de las dos clases, que vayan á subir el rio, deben declarar á la aduana las armas y municiones de guerra que tengan á bordo y se anotará el pormenor en el pase, el que perderán caso de llevar mas de los declaradas y si hiciere comercio con ellas estarán sujeta el buque á ser confiscado.

Cualquier buque que se encuentre con los cruceros del gobierno chino exhibirá sus papeles si á ello fuese requerido.

Art. 3.º *Buques de vela*, con inclusion de lorchas, que comercien en *Chinkiang* deberán pagar allí sus derechos y tonelaje. Los que vayan mas arriba de *Chinkiang*, es decir hasta *Kuikiang* ó *Hankiang* depositarán sus papeles en poder del cónsul en *Chinkiang* y presentarán manifiesto para ser axaminado por la aduana, y el superintendente de la misma dará á petición del cónsul, un documento que se llamará *pase de Chinkiang* y en el cual constará el número de fusiles, cañones, sables, polvora etc. á bordo, así como tambien la lista de su tripulacion, su tonelaje y bandera. La aduana podrá sellar sus escotillas poniendo un custodia á bordo. El pase deberá presentarse á la aduana de *Chinkiang* lo mismo á la subida que á la bajada del rio.

Los derechos de la carga embarcada ó desembarcada en *Kuikang* ó *Hankiang* serán pagados en la forma que prevenga el Reglamento del puerto donde se verifique la carga ó descarga y á su paso por *Chinkiang* entregará su *pase* en la aduana y averiguado por esta que ha pagado todos los derechos y que está en regla, espedirá la *chapa*, con cuyo documento podrá obtener la devolución de sus papeles y hacerse á la mar. La aduana podrá hacer que un dependiente suyo acompañe al buque hasta *Loughsan*.

Todo buque que se halle mas arriba de *Chinkiang* sin *pase* será confiscado. Igualmente lo serán los *juncos* que no lleven dicho documento.

Art. 4.º y 5.º tratan del comercio en buques de vapor.

Art. 6.º Se ocupa de los requisitos necesarios á los embarcaciones indígenas compradas ó fletadas por súbditos ingleses.

Art. 7.º Todo buque mercante, incluso *juncos*, deberán proveerse en el puerto de salida de un certificado (*Tsungtan*) de la carga que conducen, el cual entregarán en la aduana del puerto de su destino, antes de poder obtener el permiso de descarga.

Este Reglamento es provisional y queda sujeto en caso necesario á una rescision.

El comercio extranjero en el interior de la China permitido por los tratados, no ha obtenido hasta ahora gran desarrollo, debido al riesgo en el transporte de efectos, ignorancia de la lengua del pais, competencia de los traficantes indígenas y vejaciones de magistrados locales. *Shanghai* es el puerto donde se han dado mas *pases para el interior*. Tambien se han hecho ensayos de mandar efectos de *Tiensin* á *Kalgan* ó *Chang-Kia-Kaa* y puntos intermedios pero sin resultado.

ESCRIBANIA DE MARINA DEL APOSTADERO DE FILIPINAS.

En virtud de lo acordado por la Junta Económica del Apostadero de Marina de estas Islas, se sacan á pública licitacion las maderas necesarias para la construcción de dos cañoneros de veinte y treinta caballos, con arreglo al pliego de condiciones que se halla de manifiesto en la Comandancia de Ingenieros del Arsenal de Cavite.

El acto tendrá lugar ante la espresada Corporacion que se hallará reunida en la Casa Comandancia general en el Arsenal de Cavite, el día 23 de Marzo próximo entrante á las once de la mañana.

Manila 25 de Febrero de 1868.—Francisco Rogent.

ADMINISTRACION GENERAL DE CORREOS DE FILIPINAS.

Por la corbeta de S. M. *Vencedora*, que saldrá el juéves 5 del entrante mes á las nueve de la mañana, para el puerto de Hong-kong, remitirá esta Administración general la correspondencia oficial y pública para dicho punto, escalas de la vía de Suez y Europa.

En su virtud, la reja del franqueo para la correspondencia extranjera se hallará abierta el miécoles 4 desde las diez hasta las cuatro de la tarde y el jueves de seis á siete de la mañana, última hora en que será definitivamente cerrada.

Las cartas certificadas se recibirán hasta las cuatro de la tarde del espresado miécoles.

Los periódicos é impresos para la Península y el extranjero se recibirán hasta la misma hora del miécoles.

Para las cartas ordinarias con destino á la Península y sus posesiones de Ultramar, se hallará abierto el buzón que está situado en la Isla de Romero, hasta las seis en punto de la mañana del día 5 y el de la Administración hasta las siete.

Manila 27 de Febrero de 1868.—Hazañas.

(Gaceta.)

PARTE MILITAR.

Servicio de la plaza del 28 al 29 de Febrero de 1868.

Jefe de día de intra y Extramuros.—El Comandante D. Manuel Bayot.—De imaginaria, el Comandante D. Manuel de Camus.

Parada, el regimiento de infantería Reina número 2.—Rondas, núm. 7.—Visita de Hospital y Previsiones, núm. 2.—Sargento para el paseo de los enfermos, núm. 7.

De orden del Sr. Brigadier Gobernador militar interino de la plaza.—El comandante Sargento mayor, Miguel Rosales.

Seccion Religiosa.

SANTOS DEL DIA.

VIERNES.—Ayuno. (S) S. Baldomero Confesor y los Stos. Alejandro, Abundio y Fortunato Mártires.

SANTOS DE MAÑANA.

SABADO.—S. Roman Abad y los Stos. Macario, Rufino, Justo y Tcofilo Mártires.

La *Gaceta* ha publicado el real decreto siguiente, precedido de una esposicion á S. M., cuyo articulado dice así:

REAL DECRETO.

Conformándome con lo propuesto por el ministro de Marina, de acuerdo con el Consejo de Ministros vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los individuos mayores de 19 y menores de 50 años que ejerzan industrias ú oficios marítimos deberán inscribirse en la matrícula de mar por considerarse que prefieren cumplir en la armada el servicio al Estado impuesto en su ley fundamental á todos los españoles.

Art. 2.º Queda suprimido el reconocimiento facultativo que en el día precede á la matriculacion, no siendo inconveniente para obtenerla ninguna dolencia ni defecto físico.

Art. 3.º Para la observancia de lo que preceptúa el art. 1.º, y á fin de precaver abusos en perjuicios de los matriculados, serán inscriptos y desde luego ingresarán en el servicio de la armada los mayores de 19 años que sin haber verificado su matriculacion continúen ejerciendo la industria de mar.

Art. 4.º A los que no estén comprendidos en las edades determina el art. 1.º, les bastará para ejercer cualquier oficio de mar la presentacion de su fé de bautismo legalizada, cuando las autoridades del ramo ó subdelegados la exijan á fin de cerciorarse del derecho que les asiste; entendiéndose respecto de los menores de 19 años que esta franquicia no les exime de lo prevenido en el art. 127 de la ley general de reemplazos sobre ausencias del reino.

Art. 5.º Queda suprimido el retorno ó segunda campaña á que están obligados los matriculados de mar. En su consecuencia se reduce dicha obligacion en los llamamientos ordinarios de marinería para las atenciones de la armada á una sola campaña de cuatro años, mas el breve período que exija la situacion de reten en que se encuentren los individuos próximos á ingresar en el servicio.

Art. 6.º El ingreso en el servicio obedecerá al órden de inscripcion en la matrícula respectiva, quedando legalmente exento de servir en la armada el individuo á quien al cumplir 50 años de edad no le hubiese correspondido su turno, sin que por ello pierda su derecho de matriculado.

Art. 7.º El periodo de reten será de abono para todos los efectos que no se refieran á la disminucion de la campaña, establecida la cual deberá contarse desde el dia en que se hallen listos los cupos para ser remitidos á las capitales de los departamentos.

Art. 8.º En analogía con lo prescrito en el artículo 5.º del real decreto de 24 de Enero último sobre la organizacion del ejército, solamente en caso extraordinario de guerra que reclame un número excesivo de gente de mar y no pueda cubrirse en todos los matriculados sin campaña, hará el gobierno un llamamiento especial que en la forma mas equitativa, dando cuenta á las Cortes.

Art. 9.º Los matriculados que hayan satisfecho su campaña ó sufrídola por los medios legales podrán trasladarse de unos á otros puntos ó ejercer sus industrias donde quisieren, bastándoles la presentacion de sus licencias absolutas y cédula de matrícula á las autoridades del ramo como únicos documentos justificativos del derecho que les asiste. Mas para los efectos de la estadística se les previene la presentacion personal por una vez al gefe de marina del punto donde recibieren sus licencias absolutas y al del distrito en que desearan recibir. Podrán igualmente, si así lo desean, borrarse de la matrícula.

Art. 10. Los indígenas del archipiélago filipino que hayan cuando menos, y por cualquier concepto, cuatro años de servicio en la armada, gozarán de los propios derechos que los matriculados, así para enrolarse en buques españoles, como para ejercer las industrias marítimas en todo el litoral de la monarquía.

Art. 11. Las suprecion del retorno es de aplicacion inmediata.

1.º A los que en la actualidad lo sirvan, que obtendrán sus licencias absolutas de no preferir su continuacion en concepto de reenganchados.

2.º A los que se hallasen de reten para dicho

Las siguientes reglas espeditas en Mayo 1861, hacen particular referencia al tráfico inglés desde *Shanghai* al interior; pero se aplican por las autoridades chinas al comercio de todas las naciones.

REGLAS PARA LOS DERECHOS DE TRANSITO.

1.ª Importaciones. Una vez satisfechos los derechos de importacion á *Shanghai* y dado aviso á la aduana de la cantidad y clase de los efectos, buque del cual han sido descargados y sitio del interior á donde se desean llevar, el recaudador de la aduana, despues de ser registrados, espedirá una nota de derechos de tránsito que deberá presentarse en el Banco del Gobierno, pagando la mitad los derechos marítimos y recogiendo un recibo que será cangeado en la aduana por un Certificado de derechos de tránsito. Este certificado será presentado en la barrera del N. ó del S. para que los efectos puedan pasar al interior. Si los efectos no fuesen los espresados en el certificado ó careciesen de este documento, serán confiscados.

2.ª Exportaciones. A la llegada de los efectos procedentes del interior á las barreras del N. ó del S. se dará aviso á la aduana de *Shanghai* y se pagará el derecho de introduccion del interior en la misma forma que para la importacion al interior dando el recaudador de la aduana un certificado que se cambiará en la barrera por una nota pudiendo entrar los efectos. Cuando se pida la exportacion de estos efectos para el extranjero se presentará la espresada nota pues sinó se exigirá el derecho de tránsito nuevamente sobre ellos, antes de dar el permiso para poder exportarlos.

Siendo nuevo este negocio para todos, surgieron muchas dificultades como era de esperar, y quejas de los comerciantes extranjeros sobre exacciones ilegales, que en la mayor parte de los casos provenian de no haberse observado por estos las reglas establecidas.

Los efectos traídos del interior deben serlo á nombre del comerciante extranjero á quien pertenezcan y la propiedad indigena no puede introducirse en esta forma.

PUERTO DE TAUGCHAU

O CHIFU.

Este puerto está situado en la parte del N. del cabo de *Shantung*. La prefectura de *Taugchau* está dividida en diez distritos y comprende casi todo el cabo. La ciudad está en la parte O. de la prefectura y es residencia de un *tsungping* ó general, de un *tantai* ó intendente de circuito, de un *Chifu* ó prefecto, y del magistrado del distrito de *Pangtai*. *Taugchau* está muy bien situada á la orilla del mar, casi enfrente de la isla de *Niotó*; el puerto ó fondeadero es poco seguro y la ciudad tiene escaso comercio marítimo; la poblacion se calcula en 120.000 habitantes.

Por el N. del Cabo se encuentran varios puertos. *Chifu* está 30 millas al E. de *Taugchau* y puede considerarse como su puerto. *Huei-hai-huei* puerto militar está en la parte E. del Cabo, abrigado por la isla de *Liu-Kung-tau*; y *Ki-sau-so* está entre los dos cerca de *Kung-kung-tau*. Los fondeaderos en las costas del S. no están reconocidos; *Shih-tau* y *Li-tau* son dos puertos en el distrito de *Huan-tau*. Los juncos procedentes del S. suelen invernar en *Li-tau* y *Tsing-hai-huei* mas al O. es plaza fuerte. La ciudad de *Kiau-chau* mas lejos aun al O. es prefectura y está situada en una estensa abra. Fué recientemente destruida por los rebeldes. Su puerto es *Lingshan*; pero solo pueden entrar embarcaciones menores en marea alta.

El comercio extranjero está concentrado en *Yen-tai* lugar cerca de *Chifu* con una poblacion de 10.000 almas, y pertenece al distrito de *Fuh-shau* cuya capital está diez millas mas adentro.

El comercio de *Chifu* es muy corto comparado con el de *Tientsin* y hay poca esperanza de que prospere. Entre las producciones se cuentan, habas, medicinas, ginseng tabaco, fruta, una clase especial de seda cruda y alguna seda manufacturada.

El Cabo de *Shau-tung* es montañoso y el suelo exige una labor continuada para poder producir lo suficiente para sus habitantes. Hay minas de hierro, plomo y plata y tambien produce sal, té, sulfato de cal, mariscos y pescado seco.