

# DIARIO DE AVISOS.

ESTE PERIÓDICO SALE DIARIAMENTE, ESCEPTO LOS DOMINGOS Y FIESTAS SOLEMNES.

A LA LLEGADA DEL CORREO DE EUROPA, SE LE UNIRA UNA HOJA VOLANTE CON LAS NOTICIAS TELEGRAFICAS MAS IMPORTANTES.

## PUNTO Y PRECIO DE SUSCRICION.

MANILA. — Imprenta de la Revista Mercantil, plaza de S. Gabriel, núm. 3, frente al Vivac. — Cuatro reales ftes. al mes, pago adelantado por dos meses. — Provincias cuatro y medio reales ftes.

## PERIÓDICO DE LA TARDE.

## ANUNCIOS Y NÚMEROS SUELTOS.

Los anuncios pagarán cuatro cuartos por línea, y tienen que remitirse á la oficina de la Revista Mercantil antes de la una de la tarde. Los suscritores tienen derecho á un anuncio mensual de 24 líneas. — Un número suelto, medio real fte.

### LA MARINA MERCANTE

CON MOTIVO DEL CORTE DEL ISTMO DE SUEZ.

#### I.

(Conclusion.)

“Para luchar contra tantas causas de inferioridad, ¿á qué no han apelado los navieros? Han llegado hasta á disminuir el velámen para llevar menos tripulación, pero estas economías no pueden hacer frente á los gastos que hemos enumerado.

“No hay una sola persona, declaraba Mr. de Courey al ministro de Comercio en 1860, que haya colocado dinero en el fondo de un buque que á la larga haya debido felicitarse de esa inversion... Considero como un hecho incuestionable que en Francia la industria marítima no puede ser provechosa sino á los capitanes ocupados en ella.”

Sin duda por carecer de datos Mr. Fontane no se ha ocupado de la marina de vela española en las cuestiones que ha ventilado. Aunque tampoco los poseemos en este momento para poder precisar el movimiento que ha tenido en estos últimos años, comparándole con el desarrollo del comercio, desde luego creemos poder consignar sin temor de aventurarnos que numéricamente ha seguido aquella el descenso de la generalidad de los demás pueblos, fundándonos para ello en la paralización que hace tiempo sufren los astilleros catalanes que antes lanzaban anualmente al mar un número considerable de embarcaciones.

Tan solo la acción destructora del tiempo y de los siniestros á que está sujeta la navegación, bastan en un corto tiempo, si no se reparan sus pérdidas con nuevas construcciones, para disminuir notablemente el número de buques de una nación. Que la situación de la marina española es aflictiva, lo ha revelado no solo las informaciones oficiales que se han formado, sino también los justos lamentos y los grandes quebrantos de los interesados en este importante ramo de riqueza.

Alguna de las causas á que atribuye Mr. Fontane la decadencia de la marina de vela en las naciones que pasa en revista puede haber influido en la de la nación española, pero otras no deben haber hecho sentir su acción, al menos de una manera sensible, sino en puntos determinados. Deducimos, por ejemplo, de las relaciones de buques entrados en puertos españoles que el cabotaje ha de haberse resentido mucho de la navegación de buques de vapor que lo esplotan en su parte principal.

Los caminos de hierro no obran poderosamente como elementos de transportes internacionales ó de una misma nación á largas distancias sino cuando están terminados y puede circular por sus arterias toda la vida propia que engen-

dran y la agena á que sirven de intermediarios, y sabido es por desgracia que hasta hace poco no se han terminado completamente algunas de las grandes líneas españolas, y que las mas se hallan truncadas con inmenso quebranto de los valores que las representan y del país en general. Por lo tanto poco daño debe atribuirse á esta grande industria de nuestro siglo en las pérdidas sufridas por la marina mercante española.

La línea de vapores de las Antillas, única que tenemos y que con gloria de la marina catalana inauguró y sostiene la España, así como las líneas de vapores de las demás naciones á cuyos puertos acuden los pasajeros que van á otros puntos, pueden haber influido en mermar sus ganancias en este ramo de productos, pero no nos parece ser este un elemento capital para atribuirle una parte crecida en los daños que ha experimentado nuestra navegación de vela.

La guerra de los Estados-Unidos, que por algunos años la privó del provechoso flete de los algodones, y las cuestiones promovidas con las antiguas posesiones españolas de América, son causas que á nuestro entender deben haber influido mas fuertemente en la situación deplorable á que han llegado las cosas. De estas causas, la primera ha desaparecido, si bien los nuevos hábitos adquiridos en procurarse áquel lanaje los consumidores, mermarán mas ó menos tiempo aquel importante ramo de fletamento.

Tantos contratiempos han dado el golpe mortal, en nuestro país mas aun que en otros, á la organización de los capitales que alimentaban la navegación y que con la contribucion de los pequeños ahorros de muchas personas de cortos haberes habian facilitado á los capitanes la habilitación de sus buques, llegando en algunos puntos, como en las Baleares, y aun en cierto modo en Cataluña, á constituirlos por el interés que en el buque tenían los mismos tripulantes y sus familias, en una verdadera sociedad cooperativa, que se habia adelantado de muchos años á este nuevo ensayo hecho en el día para resolver la cuestion del trabajo, uno de los grandes problemas que se han agitado en nuestro siglo y cuyo acierto mas le interesa.

Pasando á concertarse, como pasa ya, la propiedad de los buques de vela en manos del comerciante, lo que les dará recursos suficientes y dirección acertada, desapareciendo, como es de esperar, muchas trabas que han entorpecido sus movimientos y aumentado sus gastos, confiamos que, al menos por lo que se refiere á la navegación española, han de pasar muchos años antes que para ella se realice el tremendo pronóstico que hace Mr. Fontane

al decir “que así como la primera locomotora fué como la sentencia de muerte de la última mensajería, del mismo modo el primer buque de vapor lanzado al mar ha sido la sentencia de muerte del último buque de vela.

En otro artículo examinaremos lo que dice la obra que nos ocupa sobre el pasado y el presente de la marina de vapor y sobre el porvenir á que está llamada.

#### II.

Hé aquí como Mr. Fontane, en la obra que examinamos, traza rápidamente la historia de las vicisitudes que ha tenido la aplicación de la marina de vapor á la navegación:

“Si las apariencias, dice, ese falso criterio para la generalidad de los hombres, han abogado siempre en favor de la navegación de vela, la de vapor, por el contrario, ha luchado durante largo tiempo con la impresión desfavorable de los navieros respecto de esos buques que oponen las complicaciones aparentes de la mecánica á las resistencias de los vientos y de las olas. El entendimiento se niega de pronto á admitir que pueda convertirse en una ventaja para el buque la agregación de una máquina con sus necesidades de combustible, de maquinista y fogoneros. Y aun tal vez ha detenido muchos proyectos de ensayo la consideración de que el vapor sustituido al viento era un nuevo peligro, atendidos los muchos que amenazan á los navegantes. Nadie ignora la resistencia que la aplicación del vapor á la industria marítima encontró aun cerca de los hombres mas emprendedores, y entre ellos Napoleón I.

La navegación de vapor logró entrar en el dominio de los hechos como máquina de guerra, y á pesar de los servicios que prestó continuaron las prevenciones contrarias.

Esas deplorables vacilaciones solo son ya de un interés histórico y no entran en el cuadro de nuestro trabajo. El mundo comercial tiene la satisfacción de ver el fin del periodo de prueba y de alegrarse en vista de los progresos alcanzados.

Las vacilaciones de los navieros se explican. El nuevo elemento estaba completamente fuera de sus conocimientos, no podian apreciar teóricamente ese problema mecánico, y menos aun, puede decirse, darse cuenta de los resultados de su aplicación. Era absolutamente necesario que una nueva generación de navieros poseyese al mismo tiempo las nociones complicadas de la navegación ordinaria y de la ciencia del ingeniero. Mientras se instruía esta generación, la máquina era y quedaba como un misterio.

Además, no se trataba solo de combinar pequeñas operaciones: era menester elevarse á la altura del progreso realizado y calcular negocios que estuviesen en relación con la importancia del invento. Se presentaba en este caso el mismo fenómeno que se ofrece

en una industria, en la que la aplicacion del vapor multiplica el trabajo de la fuerza humana; esto es, la necesidad de alimentar un obrero todo de hierro, produciendo cien veces mas y reclamando por consiguiente cien veces mas de alimento de primeras materias. Los capitales de los navieros, suficientes para una navegacion limitada, no bastaban para llenar las necesidades de una navegacion al menos diez veces mayor y el gran principio de asociacion no habia entrado aun en las costumbres del mundo.

Los navieros se abstuvieron primero y quisieron luchar en seguida cuando la navegacion de vapor se desarralló á su lado. La lucha les condujo á la ruina y la abstencion retardó la hora de la aplicacion del vapor á la navegacion.

Hemos visto en guarismos lo que era y lo que pasa á ser cada dia la navegacion de vela. Otros guarismos van á mostrarnos lo que ha pasado á ser la navegacion de vapor.

En 1840 representaba esta en Francia un total de 9,535 toneladas. En 1860 se elevaba á 68,025 toneladas, lo que le dá un aumento de 613 por 100.

Durante el mismo periodo el aumento de la marina de vapor inglesa era de 417 por 100. Esta navegacion figuraba en las estadísticas en 1840 por un total de 87,928 toneladas y se elevaba en 1860 á 454,327 toneladas.

La navegacion de vapor de Austria seguia la misma progresion. En 1839 estaba representada por 2,858 toneladas y en 1859 por 21,338, resultando aumentada en un 637 por 100.

Estos números bastan para probar que al lado de una marina de vela en su mayor periodo de decadencia progresa rápidamente la navegacion de vapor.

Era menester, como lo hemos dicho, para que la navegacion de vapor se apoderase definitivamente del movimiento comercial marítimo, que los navieros estuviesen familiarizados con el nuevo motor, la máquina, y sobre todo que la asociacion de capitales permitiese hacer frente á las necesidades de este nuevo medio de trasportes.

La Europa ha procedido con lentitud; la educacion del naviero-ingeniero ha sido larga; pero hoy dia es completa. Los capitales han vacilado en asociarse; pero han formado ya el núcleo, y el pasado, por limitado que sea, dá la medida de lo que será el porvenir.

En 1819 un primer buque de vapor, el *Savannah*, osa atravesar el Océano Atlántico. Sale de Nueva-York y llega á Lóndres en 26 dias; esta travesía fué entonces un grande acontecimiento.

Diez y nueve años mas tarde (periodo largo en verdad!) el *Sirius* inaugura una línea regular de navegacion de vapor entre Inglaterra y los Estados-Unidos. En el primer viaje empleó 17 dias.

En 1866, esto es, cuarenta y siete años despues del primer ensayo del *Savannah*, y veinte y ocho años despues de la inauguracion de ese servicio regular entre el antiguo y el nuevo mundo, quince compañías ejecutan 1,126 viajes á través del Océano Atlántico, ó sea 21 buques de vapor por semana, ó tres al dia. Hamburgo no está mas que á trece dias de Nueva-York.

Se vé, pues que si la vacilacion fué grande, el progreso es rápido. Los armadores conocen ya el poder de la mecánica. La fuerza de asociacion quedó demostrada igualmente, y es tambien evidente el progreso conseguido en este concepto.

La Compañía inglesa peninsular, y orien-

tal que hace algunos años tenía solo 23 buques, de cabida de 35,295 toneladas, posee hoy 31 buques de vapor. Su flota ha recibido en pocos años un aumento de 28 buques que representan una fuerza motriz de 10,190 caballos.

En cuanto á las Mensajerías Imperiales de Francia, que en 1852 poseian 16 buques de vapor, cuentan hoy dia 63.

Tal es la flota de las dos principales compañías de vapor europeas.

Es tambien interesante la relacion del movimiento de los buques de vapor en el Mediterráneo. Los paquetes de 13 compañías tocan regularmente en Malta para tomar provisiones, formando un total de 100 vapores, á los cuales deben añadirse los 48 buques de las Mensajerías Imperiales que hacen escala en Mesina y juntos forman 148 buques. Considérese el número de viajes anuales que hace cada buque en ese mar relativamente pequeño, y se tendrá una idea de lo que es una navegacion semejante.

Y téngase en cuenta que este movimiento se ha producido en pocos años. Consultando la estadística de los puertos de Marsella vemos que en 1852 poseía solo 42 vapores, contando en este número los 13 buques postales. En 1864 su número se elevaba á 148, lo que daba por resultado que en doce años habia cuadruplicado allí el número de vapores.

Todos los principales puertos de comercio nos suministrarían datos semejantes, á saber, disminucion de la navegacion de vela y aumento de la de vapor. Sin temor de equivocarnos, podemos decir que en todas partes se sustituye el vapor á la vela."

Aquí entra Mr. Fontane á examinar la condicion económica de los buques de vapor con numerosos detalles, de los que resulta que, considerando el número de viajes que hace cada vapor, y por consiguiente la crecida suma anual de fletes sobre los cuales opera aquella máquina de transporte, el capital invertido en la construccion pasa á ser insignificante. "Teniendo en cuenta aquella condicion, dice, son incontestables las ventajas de la navegacion de vapor para la amortizacion del capital, gastos de conservacion, seguros marítimos y gastos de tripulacion."

"Pero el empleo del vapor, continúa Mr. Fontane, que es la causa de la rapidez de la marcha y de las condiciones económicas que acabamos de enumerar, tiene exigencias de consumo que luchan contra estas ventajas. Además del gasto intrínseco del carbon su transporte por el puesto que ocupa en el buque, es una condicion desfavorable de extrema importancia. La necesidad de aprovisionarse de carbon ha hecho abortar hasta ahora el mayor número de proyectos. Es de toda necesidad que los depósitos de carbon se hallen escalonados á lo largo de los itinerarios de los buques de vapor. El transporte de estos carbones á los puertos de depósito, aumenta enormemente, segun la distancia recorrida, el precio de carbon tomado en la boca de la mina."

En las verdades que encierra el parrafo precedente, nos parece que se entraña la verdadera solucion del importante problema debatido por el autor de la obra que nos ocupa. Segun sean las condiciones de la distancia que debe recorrer el buque, y por lo mismo la mayor ó menor dificultad en hacer las provisiones de combustible, atendido además el volumen de las mercancías y el valor de los fletes, podrá la marina de vela luchar con mas ó menos ventajas con la de vapor.

Es cierto, segun dice el mismo autor, que la ciencia no cesa de ocuparse en esta importante cuestion, y que se han hecho grandes progresos, pero no se ha llegado aun á ningun término que pueda llamarse decisivo.

Dos miras deben tenerse y se tienen en los trabajos que se hacen. El primero consiste en descubrir un sistema que disminuya el consumo del carbon, y el segundo en mejorar la condicion de los buques. Algunos hombres eminentes no desesperan de hallar un motor que pueda reemplazar el vapor, por ejemplo la electricidad, ó bien utilizar el empleo del calor como fuerza mecánica; pero estas esperanzas pueden dejar de realizarse ó diferirse por largos años. Esto no obstante los ensayos hechos disminuyen cada dia los inconvenientes de la navegacion de vapor, y al parecer en los buques que posee la *Sociedad general de trasportes marítimos de vapor* radicada en Marsella ha conseguido el *desideratum* de esta clase de negocios, que es "organizar trasportes muy económicos aunque perfectamente regulares y suficientemente rápidos."

Ha sucedido con los buques de vapor lo que con los ferro-carriles, que primero se ha pensado en trenes rápidos para viajeros y luego en trenes económicos para mercancías. A los viajes acelerados y costosos de los vapores de las *Mensajerías Imperiales* y de la *Compañía Peninsular* suceden los ensayos hechos con éxito completo, al parecer, en los buques de la Sociedad marsellesa antes indicada, en cuyo perfeccionamiento, si cabe con los conocimientos actuales, trabajan ingenieros de primera nota en los principales talleres de construccion.

¿Qué influencia vá á tener la abertura del canal marítimo de Suez en la especie de lucha emprendida entre las dos marinas? Esto es lo que nos proponemos examinar en otro artículo, así como las demás cuestiones que trata Mr. Fontane relacionadas con aquella grande obra, en algunas de las cuales España se halla muy directamente interesada.

A. B.

(La Epoca.)

## NOTICIAS.

El señor ministro de Fomento tiene acordada la destitucion de todos los cetedráticos que no han obtenido sus plazas por oposicion.

Interin se verifican las oposiciones para obtenerlas, las desempeñarán interinamente jóvenes de reconocida capacidad.

Dicen de Berlin que muchas casas de comercio importantes de Alemania del Norte han dirigido una peticion al canciller federal, para que envíe algunos buques de guerra á los puertos españoles y á Cuba, á fin de proteger los intereses del comercio alemán, pues Silesia, Thurangia, Sajonia y las provincias del Rhin tienen importantes relaciones comerciales con España y sus colonias.

Se cree que la plenipotencia de Inglaterra; mas importante ahora que nunca, será ofrecida al Sr. Rios Rosas. Tambien se habla del Sr. D. Patricio de la Escosura para la plenipotencia de Viena, y del Sr. Asquerino (D. Eduardo) para la de Lisboa.

El señor ministro de Ultramar parece que trata de seguir en cuanto le sea posible las tradiciones de aquel ministerio donde apenas ha penetrado la política para el movimiento del personal.

El *Times* de Londres dice que el duque de Edimburgo no aportaría á España, si fuese elegido rey, la plaza de Gibraltar.

El mariscal Niel, descontento de las modificaciones introducidas á pesar suyo en el personal del ejército francés, ha presentado al emperador su dimision de ministro de la Guerra. El *Gaulois* al dar esta noticia no la asegura como cierta.

En Barcelona se verificó el martes 6 de Octubre con la mayor solemnidad al acto de dar comienzo al derribo de las murallas de Atarazanas.

Háblase del distinguido economista señor Don Félix de Bona para una direccion del ministerio de Hacienda.

### NOTICIAS LOCALES.

Desde el dia 4 al 18 del presente mes, los dependientes del Gobierno Civil de la provincia han aprehendido 84 individuos jugando al *chappi-qui, monte, loteria de barajas, junquian, capona y burro*, juegos que la ley prohíbe.

De los 84 individuos aprehendidos, 21 son chinos; y los 63 restantes, 7 son indias y 56 indios.

Todos han sufrido la pena á que se han hecho acreedores, unos satisfaciendo multas y otros, insolventes, han sido dedicados á trabajos públicos. El número de los que han satisfecho multa asciende á 66, montando la suma de 440 pesos la recaudada por este concepto. De los 18 restantes, 17 han trabajado en obras públicas, desde 2 á 12 dias y uno no ha cumplido su condena por hallarse ausente.

*Resolucion tomada por el Excmo. Sr. Gobernador Superior Civil de estas Islas.*

Diciembre 16. Nombrando para servir interinamente hasta la aprobacion del Gobierno Supremo, la plaza de oficial de la clase 2.<sup>as</sup> con destino á la Contaduría Central de Hacienda pública, vacante por fallecimiento del que la obtenía, á D. Francisco Javier Piñol, Contador de 2.<sup>a</sup> clase escendente del suprimido Tribunal de Cuentas de estas Islas.

### PARTE MILITAR.

*Servicio de la plaza del 17 al 18 de Diciembre de 1868.*  
*Jefe de día de intra y extramuros,* el Comandante D. Emilio Abades y Chavez.—*De imaginaria,* el Comandante D. José Ordozas y Nogueroles.  
*Parada,* los cuerpos de la guarnicion.—*Visita de Hospital y Provisiones,* n.º 8.—*Sargento para el paseo de los enfermos,* n.º 1.  
 De orden del Excmo. Sr. General Gobernador militar de la Plaza, el Teniente Coronel Sargento mayor, *Francisco de Torrontegui.*

### SECCION RELIGIOSA.

#### Santos del día.

JUEVES.—S. Lázaro Ob. y Sta. Olimpia Viuda.

#### Santos de mañana.

VIERNES.—*Temporas.* La Espectacion de Ntra. Sra.; S. Gra-ciano Ob. Conf. y S. Teótimo Mr. (Estacion.)  
*Jubileo de 40 horas é indulgencia plenaria en la Parroquia de Manila.*

### SUBASTAS.

El dia 16 de Enero próximo, ante la Corporacion del Excelentísimo Ayuntamiento y a horas de las diez de la mañana, tendrá lugar subasta pública para la obra de formacion de un paseo en la plaza de Sta. Cruz, bajo el tipo de 9.880 escudos, 5.000 diéz milésimos; y con arreglo a los pliegos de condiciones facultativas y administrativas, insertos en la "Gaceta" de hoy.

El dia 22 de Enero a las doce de la mañana, tendrá lugar en la Intendencia General la subasta de la contrata del suministro de papel de hilo y vegetal que necesiten las fabricas de Cigarillos del Estado, bajo el tipo descendente de 3 escudos por cada gruesa ó paquete de 10.800 canales.

El dia 4 de Enero, se sacara nuevamente a subasta la casa de mamposteria dividida en 5 posesiones arruinadas con el solar donde se hallan plantadas, sita en el barrio de Loban (S. Sebastian) bajo el tipo ascendente de 680 escudos.

### IMPORTACION.

De LIVERPOOL, barca española AMIGOS; consignado á KER Y C.<sup>a</sup>

A Jenny y C.<sup>a</sup>

201 libras en 36 docenas de charol.

A Labhart y C.<sup>a</sup>

93 quintales velas estearinas, 420 id. vidrio plano para ventanillas, 20'50 id. pañuelos de algodón, 60'65 id. carranclanes de id., 17'50 id. cambayas de id. y 3'30 id. tejido de hilo.

A F. Richardson y C.<sup>a</sup>

20'25 quintales carranclanes de algodón y 200 docenas sombreros de fieltro.

A S. Bell y C.<sup>a</sup>

63'62 quintales carranclanes de algodón, 25'78 id. cambayas de id., 18'47 id. muselinas de id. en pañuelos y 28'22 id. pañuelos estampados de id.

A F. de P. Cembrano.—(hijo.)

91 quintales bacalao.

De BILBAO Y LIVERPOOL, barca española AR-DANZA consignada á H. WISSE Y C.<sup>a</sup>

A S. Baer y C.<sup>a</sup>  
 120 quintales coco crudo de algodón y 46'96 id. id. blanco de id.  
 A S. Bell y C.<sup>a</sup>  
 39'86 quintales coco crudo de algodón y 52'96 id. dril de hilo.  
 A H. Wise y C.<sup>a</sup>  
 88 quintales coco blanco de algodón y 118 id. cotonia cruda de idem.

A C. Miralles.  
 33 escopetas de 2 cañones.

A Jenny y C.<sup>a</sup>  
 15 quintales jamones, 2'50 id. ule para carruages, 35'50 idem cambayas de algodón y 9'50 id. indianas estampadas en pañuelos.

A J. B. Roxas.  
 283 quintales sosa impura.

A F. de P. Cembrano.—(hijo.)

30 quintales bacalao.

A H. Wise y C.<sup>a</sup>  
 20'80 quintales cambayas de algodón, 6'80 id. muselina de id., 14 id. dril blanco de id. y 68'28 id. coco crudo de id.

A J. Muñoz.  
 6 lunas ovaladas, 6 piedras de marmol, 10 violines, 24 arcos para id., 24 puentes para id., 12 juegos de cuerda para id., 2 bajos de arco, 1 contrabajo y 5 métodos para pianos.

De HONG-KONG, bergantin español LUISITO; consignado á J. CUCULLU Y C.<sup>a</sup>

A I. Rocha.  
 138 quintales patatas.

A Z. I. de Aldecoa.  
 140 quintales patatas.

Al chino Ong-Chintog.  
 26 quintales castañas de China.

Al chino Vy-Quenta.  
 37 quintales castañas de China.

Al chino Yap-Quensan.  
 100 quintales patatas.

De BATAVIA, bergantin español PORVENIR; consignado á F. REYES.

S. Baer y C.<sup>a</sup>  
 144 arrobas aguardiente ginebra en frascos.

### EXPORTACION.

Para NUEVA-YORK, fragata americana GALATEA; consignatarios P. HUBBELL Y C.<sup>a</sup>

P. Hubbell y C.<sup>a</sup>  
 15,633'75 quintales abacá rama corriente, 4,321 id. azúcar corriente y 1,140 id. sibucáo.

### MOVIMIENTO DEL PUERTO.

#### Salidas de alta mar.

Para Nueva-York, fragata americana Galatea, su capitán Mr. B. L. Cook, con 23 individuos de tripulacion, su cargamento azúcar, sibucáo y abaca; y de pasajera la señora del capitán.

#### Entradas de cabotage.

De Capiz, berg.-gta. Ceres, en 8 dias, con 18.000 gantas vino y un pico cuero; consignado á A. Ayala.  
 De Zambales, panco Paz, en 8 dias, con 3 hornadas de carbon; consignado al Arraez.

## SECCION DE ANUNCIOS.

### BUQUES A LA CARGA.

**PARA HONG-KONG.**  
 El vapor correo MARQUES DE LA VICTORIA, sale el miércoles 23 del corriente á las nueve de su mañana; admite pasajeros.  
 5 Manuel Perez.

**PARA HONG-KONG.**  
 Saldrá a la mayor brevedad el bergantin Villa de Rivadavia, admite carga á flete y pasajeros, lo despacha  
 1 Francisco de P. Cembrano.

**PARA ZAMBOANGA.**  
 Saldrá el 30 del presente el bergantin-goleta Isabel II; admite carga á flete y pasajeros, lo despacha  
 0 José Estrella.

**PARA CAGAYAN.**  
 Sale a la mayor brevedad el lugre español Hong-kong; admite carga á flete.—A. Franco.  
 7

**PARA CEBU.**  
 Saldrá del 15 al 20 el bergantin goleta Rafaelito, admite carga y pasajeros para dicho punto.  
 1 Y. Rocha y C.<sup>a</sup>

**VAPOR ILOILO.**  
 Saldrá para Iloilo, el viernes 18 del presente, á las ocho de la mañana; admite carga y pasaje.—Escolta número 33.—E. de Comas.  
 1

### GIRO DE LETRAS.

**Sobre Madrid, Cadiz, Almeria, Alicante, Albacete, Barcelona, Badajoz, Búrgos, Bilbao, Cartagena, Ciudad-Real, Córdoba, Coruña, Ceuta, Castellon, Cáceres, Granada, Guadalajara, Gibraltar, Huelva, Huesca, Jaen, Lugo, Lérida, Leon, Logroño, Murcia, Málaga, Orense, Oviedo, Palencia, Pamploña, Pontevedra, Santander, Salamanca, Segovia, Sevilla, Soria, Tarragona, Toledo, Valladolid, Valencia, Vigo, Zamora, Zaragoza, Islas Canarias, Provincia Vascongadas, Islas Baleares, Adra, Algeciras, Antequera, Astorga, Ateca, Avilés, Arjona, Ayamonte, Almansa, Alhama, Arzua, Aranjuez, Aguilár, Aranda de Duero, Almagro; Bañeza, Bullas, Borja Berja, Baena, Bayona, Barbastro, Brozas, Caldas de Reyes, Cangas de Onis, Coin, Carrión de los Condes, Castropol, Ceclavin, Comillas, Coreubion, Ciudadela, Consuegra, Calatayud, Calahorra, Chantada, Daimiel, D. Benito, Daroca, Elizondo, Estella, Ecija, Estrada, Ferrol, Fregenal, Grans, Guadix, Gijón, Haro, Hinojosa, Igualada, Infiesto, Jaca, La Roda, Loja, Los Arcos, Lora del Rio, La Guardia, Lorca, Mahon, Montilla, Motril, Muros, Montanchez, Navia, Noya, Olot, Oliva, Orihuela, Osuna, Ponferrada, Paterna de la Rivera, Padron, Palma, Puente Area, Potes, Quiroga, Reus, Rivadeo, Rivadavia, Ronda, Santiago, Sta. Marta de Ortigueira, San Sebastian, Soller, Sanlúcar de Guadiana, Sort, S. Vicente de**

la Barquera, Sta. Cruz de Tenerife, San Fernando, Sigüenza, Sanlúcar de Barrameda, Tudela, Tarazona de Aragon, Trujillo Torrelavega, Ubeda, Valdepeñas, Vergara, Velez-Rubio, Villanueva de los Castillejos, Villafranca de los Barros, Vich, Villafranca del Bierzo, Villaviciosa, Valencia de Alcántara, Villalba, Villena, Viella, Vinaroz, Villagarcía, Zafra y demás pueblos de toda la Península, las giran en todas cantidades,  
 Escolta n.º 26—A. Summers y C.<sup>a</sup>

**Letras sobre toda España.**

Id. sobre Marsella, por Valle y C.<sup>a</sup>  
 Palacio 13.

**Letras sobre Hong-kong, de Banco.**

Id. id. Londres.  
 Id. id. París. Guichard & Fils.

**Letras de Banco sobre Hong-kong.**

Id. sobre Emuy.  
 por Peele Hubbell y C.<sup>a</sup>

**Letras sobre Hong-kong y Emuy, por**

Russell y Sturgis.

### AVISOS.

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.  
 PERIODICO DE ESPECIAL INTERES PARA LAS FAMILIAS  
 y  
 muy-util á las maestras de instruccion primaria.

**EN MANILA**  
 UN AÑO, QUINCE PESOS.—SEIS MESES, OCHO,  
 PAGO ADELANTADO.

Se suscribe en los altos de la casa n.º 65 de la calle de San Jacinto.  
 E. PLANA.—Agente.

**CORBATAS, CINTAS Y RETAZOS** de la mejor clase de seda y combinacion de colores que se ha visto; aplicables á porcion de objetos y se recomiendan al bello sexo para que se aproveche de esta oportunidad, que no es facil hallar otra.

Los precios son exajeradamente baratos, pues se desea realizar la partida en los almacenes Ciudad de Manila.—Escolta.  
 F. Calero y hermanos.

### DE VENTA.

Molinos de vapor y sangre para el beneficio de la caña-dulce; de la acreditada fábrica de G. Buchanan y C.<sup>a</sup> de Londres; por—Smith Bell y C.<sup>a</sup>—S. Gabriel n.º 5. 4

## CONSULATES

OF THE UNITED STATES OF AMERICA.  
and of  
NORWAY AND SWEDEN.

The following is a translation of the 6 article of the Spanish Royal order N.º 815.

"Foreigners established in the "Philippine Islands, who do not fulfil their duties of registering in the Government Register of the Province where they are established or in the Consulate or agencies of their respective nations, if there be any, will lose all their Rights of obtaining any redress from this Government of any Claims or Petitions made in their behalf by their respective Consuls. And if they should refuse to register themselves, they will be treated as Vagrants and in no case be allowed to continue residing in any of the Territories of these Islands."

And in conformity with the above a register has been opened at these Consulates to give all United States Citizens and Subjects of Norway and Sweden residing in these Islands an opportunity to register their names &.

Manila 11th. December 1868.

J. B. Pearson.

UNITED STATES CONSUL.

AND

ACTING CONSUL FOR NORWAY AND SWEDEN.

## LA JUSTICIA.

Revista de legislación, jurisprudencia y administración pública.

Los Sres. suscritores que aun no hubiesen renovado la suscripción para el año próximo inmediato, se servirán efectuarlo en todo el presente mes, para poder hacer á la Administración el envío de fondos correspondiente. Para suscribirse ó renovar las suscripciones, diríjanse á la plaza de San Gabriel, núm. 8, establecimiento de la Revista Mercantil.

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

## ¡¡ATENCIÓN!!

En "La Soda" se encuentran de venta en comisión varios efectos del Japon! como son: caireles y cadenas largas de caña, bastones de maque, látigos dorados, abanicos y paipais, y los nombrados botones para camisas, de marfil y mosca, petacas, porta-monedas etc. Y a varios cuadros en litografía de mucho mérito. Como los citados efectos fueron rematados en almoneda, se dan muy baratos. Aprovechéense de la ocasión.

1

1

1

1

1

## SALAMANQUEROS.

DE VENTA.

Un gabinete completo para presidiología; con experimentos eléctricos, mesa mecánica, muñeco mecánico y todo lo necesario para trabajar en público. Puede verse todos los días de tres á cinco de la tarde y tratarse en la calle Ma-gallanes núm. 36.

## CON SUPERIOR

PERMISO.

### NUEVA PARTIDA

de  
*Escopetas y carabinas superiores de Eibar.*

Escopetas de un cañon piston, á 15 pesos una.

Escopetas de dos cañones piston, á 28 ps. una.

Escopetas de dos cañones piston, á 36 pesos una.

Carabinas de á seis tiros de 15 milímetros para la caza del venado con sus adherentes y 100 cápsulas, á 70 pesos una.

Carabinas de á seis tiros de 12 milímetros con sus adherentes, á 50 pesos una.

Escopeta, sistema Lefauchaux de enganche, con adherentes y 100 cartuchos, á 60 ps.

NOTA.—No se entregará escopeta ninguna, que no se presente antes, su correspondiente licencia.

La Catalana de Miralles.—Escolta, 20.

## IMPRESA DE LA REVISTA MERCANTIL.

En este establecimiento se hacen toda clase de impresiones, como sobordos, manifiestos, notas declaratorias, solicitudes de guías, concimientos, circulares de casas de comercio, órdenes de embarque, membretes para oficinas, recibos de cobranza de alquileres de casas y de toda clase de recaudación, papeletas de nueva invención para convites de entierros, etiquetas para boticas, almacenes de vinos y demás establecimientos; y con especialidad estados de todas clases. Todas las obras se hacen con el mayor esmero.

## COMPRAS Y VENTAS.

Ahorras de oro fino, nuevos modelos de mucho gusto. Bisutería imitación. Perfumerías de Violet. Abanicos. Cepillería y peines de todas clases. Adornos de tocador. Ruolz; calidad extraña, en bandejas, sopers, abanqueados, combos, licoreras, cubiertos, etc. etc. **Los mismos de metal blanco plateado, calidad corriente y de metal blanco sin platear.**

Cuchillería de varias clases. EFECTOS DE VIAJE y de caza.

Paraguas; paravoles; justas y látigos.

Sillas de montar para señoras y caballeros.

Artículos de óptica y de matemáticas. Efectos de escritorio y de dibujo.

Armas bronceadas doradas y de cristal fino. CANDIABROS, CANDIABROS.

Albornotes y Escritorios de metal bronceado y plateado.

Lámparas; Quinqués solares y de cuerda. GLOBOS Y LAMPARILLAS.

Espesos de todos tamaños. CUADROS gravados en acero y litografiados.

Instrumentos de música de Gantroy, Ahé & Cie para orquestas y bandas militares.

Armoniums pequeños con y sin registros, y mayores apropiados para iglesias, de la muy acreditada fábrica de Alexandre pére & fils.

Pianos superiores de las mas conocidas y mejor acreditadas fábricas de París, como Pleyel Wolff & Cie Ph. Henry Herzneru & Cie y Debutin.

Tambien se han recibido máquinas de coser de Wheeler & Wilson de Weed y de Howe; y otros muchos efectos mas, difíciles de enumerar.

**Recibidos por la fragata española Concepcion, en su último viaje.**

A realizar y al costo de la factura.

40 cajas de á 12 frascos caja, frutas en su jugo.	25 id. de á 6 latas y 12 me-dias, frutas estraidas.	25 id. de á 12 botellas licores.	25 id. de á 12 id. marrasquino.	1 id. con 24 estuches de 8 li-bras frutas cristalizada.	35 id. de 1 libras id. id.	4 id. con 200 latas pimientos al jugo.	100 id. de 12 frascos alcáparras.	100 id. frutas en almibar.	Se espendrá por mayor y menor á gusto de los compradores en la casa de D. Tomás Balbas y Castro, calle Real de Manila, número 6.
---	---	----------------------------------	---------------------------------	---	----------------------------	--	-----------------------------------	----------------------------	--

## BARATO.

PERDIGONES, PERDIGONES.

N.ºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 0.

asi como balas grandes, medianas, balines y postas.

PERFUMERIA.

Se ha recibido una pequeña partida se venden los frasquitos de pachuly á 1 real y á 2 reales, y otras aguas á 2 reales y á 3.—Baratura nunca vista en Manila.

ESCOPETAS DE EIBAR,

polvorines, perdigoneras, etc. etc. PIPAS de espuma y ambar superiores, á \$ 2, á \$ 2-50 y á \$ 3 una. La Catalana de Miralles.—Escolta, 20.

En la calle de Legaspi, num. 2, para el propio uso de la imprenta de la Revista Mercantil, plaza de San Gabriel, núm. 3, frente al Vivac. **EL CABALLO CASTAÑO** que para el propio uso de la imprenta de la Revista Mercantil, plaza de San Gabriel, núm. 3, frente al Vivac. **EL CABALLO CASTAÑO** que para el propio uso de la imprenta de la Revista Mercantil, plaza de San Gabriel, núm. 3, frente al Vivac.

VINO JEREZ SUPERIOR AMON-tillado para mesa, se vende á 6 pesos docena de botellas y por garrafones, en la plaza de S. Gabriel núm. 3, frente al Vivac.

## OTRA PARTIDA de cuadros de bronce del PAPA PIO IX,

se venden a \$ 2 uno. En la CATALANA, de Miralles, Escolta, 20.

## LA FERIA ECONOMICA.

REGALOS DE PASCUAS.

Se venden cajones de juguetes surtidos y á escoger para las próximas ferias de Quiapo y San Sebastian con las siguientes rebajas. Tomando un valor de \$ 200 se rebajará 12 p.00 Tomando un cajon de valor de \$ 100, 10 p.00 de rebaja. Y tomando un cajon de valor de \$ 50 se hace la rebaja de 8 p.00 Despues del 15 de Enero próximo se venderá á los precios de costumbre. Depósito.—Calle Nueva núm. 3.—Binondo.

## BOTICA DE D. F. STECK.

ESCOLTA NÚM. 25. ZARZAPARRILLA PARISIENSE. preparada por el vapor y concentrada en el vacio por los Sres. Grimault y C.ª Esta preparación, la mejor y mas agradable de cuantas se conocen tiene por base la Zarzaparrilla roja de Jamaica, que es la mas eficaz de todas las variedades de Zarzaparrilla.

Imprenta de la Revista Mercantil, á cargo de J. de Loyzaga (hijo), MANILA.