

EL LLOYD ESPAÑOL.

DIARIO MARÍTIMO, DE INTERESES MERCANTILES, DE LITERATURA, NOTICIAS Y ANUNCIOS.

DIRECCION, REDACCION Y ADMINISTRACION, CALLE DE LA FUSTERIA, N.º 6 Y 8, PISO 1.º, BARCELONA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Barcelona, 1 mes. 10 rs.
Las provincias, 3 me-
ses. 36 »
Porto y Ultramar. 78 »
6 meses. 54 »
AÑUNCIOS.
Los suscritores. 8 mrs.
Los no suscritores. 16 »
El primer sueldo. 1 real.
Las comunicaciones a precios convencionales.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Barcelona, librería de Manuel Saül, calle Ancha, y en la administración de este periódico.
En las Provincias en las principales librerías ó por carta certificada dirigida al Director del periódico, incluyendo su importe en billetes de franqueo. Las suscripciones empiezan á contarse el 1.º y 16 de cada mes.

MADERA DE HAYA.—Carrones y astillas para remos.— Calle Nueva de San Francisco, núm. 24, entresuelo

El vapor UNION saldrá el día 8 del actual para Marsella.— Véase el anuncio.

VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMP.
Se recomienda el anuncio de esta empresa sobre los transportes para Valladolid, Valencia etc.

VAPORES-CORREOS DE CANARIAS.
Salen para Valencia, Málaga, Cádiz, Santa Cruz y Las Palmas el 10 y 25 de cada mes.
Para Marsella y Génova, el 8 y 23.

VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPAÑIA.
Salen para Málaga y Cádiz, todos los miércoles; para Alicante, Jerez y Jueves.
Pasajes hasta Madrid:
Primera clase, 270 reales.
Segunda clase, 180 id.
Tercera clase, 110 id.

VIGIAS.

PARTE DIARIO DE NUESTRO VIGIA EN TARRAGONA.
Agosto 28.
Al salir el sol, viento fresco al E., mar mismo, cielo claro y horizontes calmados.

Al medio día, lo mismo.
Al ponerse el sol, lo mismo.
Ocurre que han pasado el Estrecho desde amanecer hasta puesta de sol. En su desembarco paso al E. Españoles: número 74 del registro del Lloyd, que es polacra *Daria* de la señora viuda é hijo Cona, el número 153 que es la polacra *Andra*, de don J. M. Serra é hijo, 1 bergantina, 4 goletas y 1 polacra goleta.—Ingleses: 4 bric-barca y 2 bergantines.—Franceses: 6 bric-barca, 40 bergantines, bergantines goletas y 4 goletas.—Holan- deses: 2 bric-barca y 4 bergantines.—Rusos: 1 bric-barca, 1 austríaco, 1 bergantina y 1 goleta.—Suizos: 3 bric-barca.—Dinaméses: 2 bergantines goletas.—Sardos: 1 bric-barca y 2 bergantines.—Americanas: 3 fragatas y 1 bric-barca.
Al anochecer quedan á la vista al E. 10 buques de cruz que seguan á desembarcar.
Nota.—Después de las siete y media, ya está anochecido, ha pasado á desembarcar un bergantina goleta numerada, á cuya hora salía N. y S., con la vigia, llevaba la bandera numerada al tope de proa, pero por no haberse reconocido el número, no pudo saber quién, si era portugués, dándole la señal siguiente está situado todo el casco, de un color encarnado muy claro. Si lo cree V. oportuno publique esta noticia.

El Vigia.

VIGIA MARITIMO DEL CASTILLO DE MONJUEV.

Queques que se hallan á la vista á la hora de ponerse el sol del día 5 de Setiembre.
Amaneció viento al N. O. fresco y vario del primero al cuarto cuadrante para levante y turbada al O., la que descargó á las cinco y tres cuartos con agua, relamejos y truenos; á las ocho cesó la lluvia y afirmándose el viento al Poniente, llegamos al medio día, reinando freschazo y desfogando la tierra con N. O. hasta dos leguas á la mar; las tres se formó un chubasco al E. recordando con el dicho el contraste de viento al primer cuadrante, y á esta hora, con el S. E. resivo, y O. S. O. fresco de las aguas de la plana para Poniente, mar del N. O. y contrastada del E. S. E. y circulo con nublarrones y chubascos al E. S. E.
Quedan: al E. una corbeta que viene con poca vela de la vuelta del N., una polacra francesa y una polacra ó goleta con rumbo

al S. O., otros dos de cruz que vienen costeando con popa al puerto, y la fragata *Angelita*, que ya se anunció ayer, y una polacra extranjera que siguen en demanda del dicho puerto. Por el S. una corbeta, dos bergantines y dos polacras goletas que pretenden Levante, y un bergantin y una goleta que pasan á Poniente, y á este rumbo, una fragata que cibe de la vuelta de tierra, un bergantin de este comercio y otro ó polacra de la misma presencia que gobiernan para el puerto, costeando la plana para dirigirse á el dicho el vapor *Tarragonense*, y tres mas de cruz que vi ven en popa. De vela latina siete feluchos navegan por diferente rumbo, dos para este puerto, un país febo y un javeque al O. en popa.

A las cuatro ha desaparecido del horizonte del S. O. un vapor mercante francés de dos pascos que ha realzado del E., y á las cinco por el S. E. 1 y 2 un bergantin de este comercio, el que, habiendo realzado de América, se ha dirigido á Mahón.

Á última hora sale para Marsella el vapor del mismo nombre á las diez de la mañana confundido por a costa de Garraf el vapor *Ebro*, de la matrícula de Tortosa; y á las tres de la tarde por el del S. O. 1 y 2 el dicho vapor que hoy han salido de este puerto.

Cádiz 30 de Agosto.

Del *Parte oficial del Vigia* de anoche tomamos las siguientes:

OBSERVACIONES MARÍTIMAS.
Del Estrecho vienen seis lanchas, y de Poniente un mistico.
Pasan al Estrecho dos bergantines goletas y una goleta.

Cádiz 31 de Agosto.

Del O. viene un bergantin, y al S. se halla otro buque.

Pasan al O. una fragata, dos bergantines y un bergantin goleta.

Coruña 30 de Agosto.

Parte del Vigia del día 29.
El de la Puerta de la Torre manifiesta haber señalado el del monte San Pedro: un bergantin inglés, procedente del N., una polacra goleta y tres quequimarines, del N. E., españoles mercantes, entraron en este Puerto.
Dios y una polacra goleta del mismo rumbo y nacion, entraron en el Farrol. Dos bergantines, dos idem goletas y una barca mercante, pasan á la vista del N. E. al O.
Viento N. E. fresco, marejada del viento y horizonte claro.

ENSAYO SOBRE UN CURSO FAMILIAR DE DERECHO MERCANTIL.

De la capacidad para ejercer actos de comercio.
En nuestro anterior artículo vimos quienes por regla general tienen capacidad para ejercer el comercio, las modificaciones que la sufre respecto de los menores y de las mujeres casadas, y por último, las excepciones de esta misma regla general. Veamos hoy los efectos de la incapacidad en la materia que nos ocupa y qué es lo que se comprende bajo esta palabra.

Desde luego diremos que los contratos mercantiles celebrados por personas inhabilitadas para como ellas, cuya incapacidad fuere notoria por razón de la calidad ó empleo, serán nullos para todos los contrayentes, no naciendo, por lo mismo, derecho ni acción para ninguno de ellos. Y es justo y regular que sea así, porque forzosamente ha de ser nulo todo contrato celebrado en contravención á la ley. Es menester ser cauto y prudente en todas las cosas; y si ha de anularse un contrato que ha tenido lugar con persona no como inicialmente inhabilitada para el comercio, ¿á quién ha de dar la culpa uno mas que á sí mismo? Otra, pues, el comerciante con tacto y prevision, y se evitará disgustos de esta clase, que siempre importan perjuicios.

Pero dispone el Código que si el contrayente inhabilitado ocultare su incapacidad al otro contrayente, y esta no fuere notoria, quedará obligado en su favor, sin adquirir derecho para completar en juicio el cumplimiento de las obligaciones que éste contrajere. Esto parece es injusto, porque si bien no desconocemos que el fraude y el dolo nunca deban ser patrocinados, que deban penarse las leyes, y que, en consecuencia, el fraude debe perjudicar siempre y nunca aprovechar al doloso; la disposición legal que aquí hemos de citar, es indudable que dista mu-

cho de guardar conformidad con los verdaderos principios del derecho. Aquí solo debería proceder la indemnización al contrayente que ha sido víctima de engaño, y nada más; y si al que ha obrado con dolo se le quiere castigar, sea así en hora buena; pero no se le aplique un castigo mas allá del limite donde llega el perjuicio experimentado, porque la pena seria exorbitante.

Nuestros lectores nos permitirán que les recordemos que hay personas incapaces para contratar y obligarse, y otras que tan solo lo son por excepción. Conviene tener presente esta disposición porque no toda incapacidad constituye á la persona inhabilitada para celebrar toda suerte de actos mercantiles. Así vemos que se tendrá por válido el acto de comercio de un menor de edad ó de una casada, si ha sido practicado mediante la autoridad del curador en el primer caso, y con el consentimiento del esposo en el segundo; pues es sabido que tal consentimiento y tal autoridad completan respectivamente la capacidad de la mujer y del menor.

También ha de hacerse la correspondiente distinción entre los actos que constituyen el ejercicio del tráfico y aquellos con que una persona se dedica al comercio ó se interesa en él sin que pueda decirse que lo ejerce, cuando son practicados por incapaces por excepción, por ejemplo, por magistrados civiles ó jueces, clérigos, empleados en la recaudación de las rentas públicas, etc. Respecto de los primeros actos ó operaciones, claro está que no podrán practicarse, pero pueden muy bien interesarse accidentalmente en el comercio, como, por ejemplo, en calidad de socios comanditarios ó accionistas; debiendo, asimismo, considerárseles capaces para ausiliar alguna operación de comercio, ya dando prestado, ya afianzándola. Es decir, que les está prohibido celebrar ninguno de los actos del comercio que hemos denominado fundamentales, ó practicar aquello para lo cual la ley exige los requisitos que impone á todo el que ejerce la profesion mercantil.

Al los corredores, segun se dijo en el último artículo, les está prohibida por la ley toda especie de negociación ó tráfico, en nombre propio ó bien por medio de terceros, para habitar el tomar parte, interés ó acción en ella, y por lo mismo celebrar ninguna clase de sociedad mercantil. Nótese en qué términos se expresa la ley al hablar de la incapacidad de los corredores, y cómo lo efectúa al ocuparse de las demás personas que son incapaces por excepción, á quienes las declara simplemente inhabilitadas para ejercer el comercio; y hacemos notar esta diferencia, porque ella justifica la distinción que, con relación á los mismos, acabamos de hacer en nuestro artículo anterior.

En el próximo artículo veremos quiénes en derecho son tenidos por comerciantes. F. S.

En «*la Tutelar*» periódico de Madrid del 1.º del actual leamos lo siguiente:

VAPORES TRANSATLÁNTICOS.

Entre los hechos notables que el progreso material de nuestro país nos ofrece como una grata y elocuente prueba de actividad y de ventajas públicas, merece fijarse la atención en la línea de vapores que entre la Península y la isla de Cuba ha establecido los señores A. Lopez y compañía, de Alicante. Los servicios que esta empresa está prestando á los grandes intereses de la Metrópoli y la reina de nuestras Antillas, son demasiado importantes para que la prensa deje de mencionarlos y se congratule de que el espíritu mercantil que se ha visto en todos tiempos figurar áraguardia de las grandes conquistas de la inteligencia y del trabajo, sea hoy el que realice el hecho de salvar una distancia que separa á la Península de la Isla de Cuba en cuatro días y cuarto.
¡Repárese pasmosa, no concebida hasta hoy, y que establece sin duda, recordada al poder que atesoró el genio mercantil y el espíritu de empresa, cuando es dirigido con inteligencia y con un fin propio solo de los que, atentos al progresivo desarrollo de nuestra época, se lanzan en la inmensidad de los mares, atravesando todo género de peligros y acortan las distancias de tal manera que llegan desde Cádiz á Cuba en el mismo tiempo que emplean en hacer su viaje una galera desde Madrid á la Coruña!

Mal que les pese á todos los que hallan un defecto en cada cosa de las que ocurren

en nuestros días, y á despecho de todos esos espíritus polvres, que deben inspirar lastima solo á nuestra época estaba reservado el desembarcar en la Habana á las dos semanas de haberlo pensado en Madrid.

Somos justos y confesamos que el gobierno de S. M. no ha extraordinario cuando acaba de agradecer con la cruz de caballero de Isabel la Católica, á don Ignacio Soler y Gelada, capitán del vapor *Puerto Rico*, por haber hecho el viaje de la Habana á Vigo en cuarenta días y seis horas, el mas corto que se ha conocido hasta la fecha. Sean tan recompensados, justissimamente merecida por el referido capitán, es á la vez un galardón con que puede enorgullecerse la empresa de A. Lopez y compañía que no debe á la casualidad el haber realizado aquel viaje en tan breves días, sino á una multitud de esfuerzos acumulados por la inteligencia, el espíritu y el puntonor mercantil, que fortificados con una fuerza de voluntad digna de elogio, han bastado para demostrar á todos que también en España, á pesar del atraso exagerado en que nos suponían, hay quien hace tanto como pueda ejecutarse en otras partes.

Cuando apreciando las cosas en su justo valor se detiene el pensamiento á considerar las inmensas dificultades que hay necesidad de vencer para montar una empresa bien organizada, y doblemente una de navegación en la escuela que los está de A. Lopez y compañía, es muy fácil perdersen de que sale resultando una suma de actividad considerable y una energía poco común, se puede llegar á conseguir un éxito favorable.

Bajo este punto de vista, quisiéramos hoy entrar en una cuestión que ya otras veces nos ha ocupado, relativa á la escasez que los gobiernos hombres en España los esfuerzos que muchos hombres han hecho y hacen, creando empresas útiles que destruyeran el bien por todas partes; á donde alcanzan los brazos que nos podemos ocuparnos con el interés que merecen en asuntos, que importa mucho tener en cuenta, y no menos de llegar algún día á premiar, no solo á los que hacen un servicio mas ó menos importante al Estado, sino á los que sin depender del Estado, ni serle gravosos en nada, hacen un gran bien al público en general, y fomentan la riqueza con provecho del Estado.

No el país, sino los que en su nombre administran la cosa pública, han sido, y quizi lo son aun, poco generosos en reconocer con el único á que pueden aspirar los hombres independientes, los esfuerzos útiles que estos emplean para realizar el progreso moral y material que va cambiando de día en día las condiciones de nuestra patria, elevándole á una altura que jamás ha tenido.

Pero dejemos á un lado estas consideraciones, que incidentalmente, pero no sin falta de razon, acabamos de exponer, y volvámos á llamar la atención de nuestros lectores sobre la rapidez de los viajes que realizan los vapores de la empresa que nos ocupa. Otros tres, casi tan notables como el que hemos mencionado, cuenta ya la Compañía. El vapor *Isla de Cuba*, al mando del inteligente capitán D. Leoncio Rivero, ha salvado la distancia de la Habana á Cádiz en quince días y seis horas. El *España*, mandado por el acreditado capitán D. Benito Carrizosa, ha ido de Cádiz á la Habana en diez y siete días y doce horas; á pesar de haberse detenido un día y cuarto en Santa Cruz, Puerto Rico y Samaná. El mismo vapor *España* acaba de llegar á Vigo en cuarenta días y horas, resultado haber efectuado su viaje redondo en treinta y un días y horas á pesar de sus tres escalas mencionadas en su viaje de ida á la Habana.

Estos resultados hablan muy alto en favor de la actividad y el celo con que la empresa cumple los muchos mas allá de los contratados, llegando tan pronto como la experiencia tenia demostrado, podrá exigirse de ella. Solo nos resta lamentar, respetando, sin embargo, disposiciones superiores, que no nos proponemos combatir, el en un caso muy reciente se haya tratado á la ciudadana empresa, con un rigor, que si puede merecerlo, tenía en su favor méritos para atenuarle, y servicios que eran bastantes á tenerle otras consideraciones; pero aquí cuando se hace de menos, aunque sea muy poco, el rigor se deja sentir, acaso con exceso, y cuando se hace de mas, aunque sea

mucho, ni se estima ni se aprecia. El tiempo modificará también esta conducta.

Hé aquí el nuevo sistema para calentar vapores que acaba de ensayarse por órden del ministro de Francia en el ferro-carril de Lión.

La comision examinadora del sistema ha estado compuesta de los Sres. Fourry, Guiche y Tapot, ingenieros jefes los dos primeros de minas y el tercero de caminos.

El inventor, Mr. A. Delembre, toma el vapor del tubo de escape de la locomotora, le dirige por tuberías planas, dispuestas á través de cada carruaje, y deja escapar el sobrante á la estruendal del tren. Se tenía al principio que la accion y el tiro de la locomotora fuesen modificadas y alteradas por la toma del vapor; pero la experiencia ha hecho desaparecer este efecto. El vapor se ha condensado en los tubos como se veía, y ha recorrido sin dificultad los diez y ocho carruajes de que se componía el tren.

El sistema de union para conducir el vapor de un wagon á otro, consiste, en unas rótulas de cauchout, guardrietas de aluminio grueso ligado en hélice y apretadas una con otra por un órgano mecánico especial, cuya manipulacion es facilísima.

Los escapes dentro de los carruajes, cuando tienen lugar, no ofrecen el menor inconveniente, pues producen á cada movimiento del piston un pequeño chorro de vapor, tan pronto de-vanacion como aparecido.

El sistema de Mr. Delembre es, pues, eminentemente práctico.

Tiene además la gran ventaja de ser económico, pues el calentamiento de los carruajes de todo un tren cuesta menos que calentar solamente los coches de primera clase. Para los 356 coches de primera clase del ferro-carril de Lión á Melitremont, los gastos se elevan anualmente á 75,000 francos; para los 1,357 carruajes de primera, segunda y tercera clase de la misma línea, empleando el sistema de Mr. Delembre, se llega á una suma de 44,379 francos.

Seria de desear que tan considerable economía, unida la ventaja de facilidad en el servicio y continuidad en el calor, determinase á las Compañías á calentar los carruajes de todas clases y á no hacer un artículo de lujo de una cosa de primera necesidad.

NOTICIAS VARIAS.

Una carta fechada el 24 de Agosto en Londres dice que los triunfos obtenidos por los confederados de los señores Mac-Clellan se retiró de Chickahomung á York-River, que se halla cerca de la boca del río James, el cual se halla en el punto de separacion de las corrientes de las aguas. Añade que la guerra es cada día mas salvaje, y el asesinato del general Robert Mac-Gook es uno de esos actos feroces que solo se presencian en aquellos países en que lo ha penetrado aun el más débil rayo de luz de la civilizacion. Este infeliz general vió salir de su ambulancia cerca de Sitem, Alabama, donde se dirigia para unirse á su brigada, cuando fué sorprendido por las guerrillas de los confederados arrojado en tierra y asesinado brutalmente por la soldadesca desenfrenada. Los fedel-listas han vengeance su muerte quemando todas las casas de la vecindad donde ocurría esta cruel accion, desolando sus tierras y atoracando de los árboles á todos los que se suponian estar complicados en ella.

Los reveses uno parte en enfriar su entusiasmo por la guerra. En Boston se ha comprometido quinientos comerciantes á devolver el empleo á sus dependientes, si cesasen de alistarse inmediatamente para servir en ella como voluntarios. Pero en Indiana se ha formado una sociedad secreta, que cuenta ya con 15,000 miembros, para impedir los alistamientos federales, resistir el pago de los impuestos, y conribuir por todos los medios posibles á la supresion del Sur.

En uno de los puertos de la costa del imperio de Marruecos grande movimiento comercial en granos, sostenido por compra-