

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 »
 Ultramar. 78 »
 6 meses.

AVANCIOS.

Los suscritores. 8 mrs.
 los no suscritos. 16 »
 el primer sueldo. . . 1 real.
 Las comunicaciones a precios convencionales.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Barcelona, librería de Manuel Sauri, calle Ancha, y en la Administracion de este periódico.
 En Provincias en las principales librerías ó por carta certificada dirigida al Director del periódico, incluyendo su importe en billetes de correo 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, num. 24, entresuelo

El vapor UNION saldrá el mes 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 COMPANIA.
 Salen para Málaga y Cádiz, todos los miércoles; para Alicante, Jéreos y sábados; para Mallorca, lunes 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.

Océanos que han pasado el Estrecho desde amanecer hasta puesta de sol.
 Han desembarcado paso al E. Españoles: número 71 del registro del Lloyd, que es polacra *Daria* de la señora viuda é hijo Caca, el número 153 que es la polacra *Madra*, de don J. M. Serra é hijo, 1 bergantín, 4 goletas y 1 polacra goleta.—Ingleces: 4 bric-barcas y 2 bergantines.—Franceses: 6 bric-barcas, 40 bergantines, bergantines goletas y 4 goletas.—Holandeses: 2 bric-barcas y 4 bergantines.—Rusos: 1 bric-barca, 1 austríaco, 1 bergantín y 1 goleta.—Suizos: 3 bric-barcas.—Dinamarcas: 2 bergantines goletas.—Sardos: 1 bric-barca y 2 bergantines.—Americanos: 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 al anochecer, ha pasado á desembarcar un bergantín goleta numerado 4, cuya hora de salida N. y S., con la Vigía, llevaba la bandera numerada al tope de proa, pero por no haberse reconocido el número, no pudo reconocerse el número, mas su dueño podrá saber quizá, si era portugués, dándole la señal siguiente está en el presente todo el caso, de un color encarnado muy claro. Si lo cree V. oportuno publique esta noticia.

El Vigía.

VIGIA MARITIMO DEL CASTILLO DE MONJUEV.

Buques 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 levantarse y turbada al O., la que descargó á las cinco y tres cuartos con agua, relámpagos y truenos: á las ocho cesó la lluvia y afirmándose el viento al Poniente, llegamos al medio día, reinando freschito y deteniendo 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 N. E. resivo, y O. S. O. fresco de las aguas de la plana para el Poniente, mar del S. O. y contrastada del E. S. E. y circulo con nubarrones y chubascos al E. S. E. Quedan: al E. una corbeta que cñie con poca vela de la vuela del N., una polacra francesa y una polacra é goleta con rumbo

al S. O., otros dos de cruz que vienen costando con poca al puerto, y la fragata *Angela*, 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 bergantín y una goleta que pasan á Poniente, y á este rumbo, una fragata que cñie de la vuelta de tierra, un bergantín de este comercio y otro ó polacra de la misma presencia que gobiernan para el puerto, costando la plana para dirigirse á el dicho el vapor *Tarragonense*, y tres mas de cruz que vi nen en popa. De vela latina siete falcuchos navegan por diferente rumbo, dos para este puerto, un país lebel y un javeque al O. en popa.

Las cuatro ha desaparecido del horizonte del S. O. un vapor mercante francés de dos pasos que ha recalcado del E., y á las cinco por el del S. E. 1/4 S. un bergantín de este comercio, el que, habiendo recalcado de América, se ha dirigido á Mahon.

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. 1/4 O. dicho vapor que hoy han salido de este puerto.

Cádiz 30 de Agosto.

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

OBSERVACIONES MARÍTIMAS.

Del Estrecho vienen seis laldes, y de Poniente un místico.
 Pasa al Estrecho dos bergantines goletas y una goleta.

Cádiz 31 de Agosto.

Del O. viene un bergantín, y al S. se halla otro buque.
 Pasa al O. una fragata, dos bergantines y un bergantín goleta.

Coruña 30 de Agosto.

Parte del Vigía del día 29.
 El de la Puerta de la Torre manifiesta haber señalado el del monte San Pedro: Un bergantín inglés, procedente del N., una polacra goleta y tres quechumarines, del N. E., españoles mercantes, entraron en este Puerto.
 Dos idem 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 mugeres 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 inhábiles para como cñie, cuya incapacidad fuere notoria por razon de la calidad ó empleo, serán nulos para todos los contrayentes, no naciendo, por lo mismo, derecho ni accion para ninguno de ellos. Y es justo y regular que sea así, porque forzosamente ha de ser nulo todo contrato celebrado en contravencion 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 notoriamente inhábil para ejercer 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 inhábil ocultare su incapacidad al otro contrayente, y esta no fuere notoria, que será obligado en su favor, sin adquirir derecho para completarle en juicio el cumplimiento de las obligaciones que éste contrajere. Este parece ser esivo, porque si bien no desconocemos que el fraude y el dolo una debe ser patrocinados, que deb-n penarse las leyes, y que, en consecuencia, el fraude debe perjudicar siempre y nunca aprovechar al doloso; la disposicion legal que aquí hemos de citar, es indudable que dista mu-

cho de guardar conformidad con los verdaderos principios del derecho. Aquí solo deberia proceder la indemnizacion al contrayente que ha sido engañado, 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 escepcion. Conviendrá tener presente esta disposicion porque no toda incapacidad constituye á la persona inhábil para celebrar toda suerte de actos mercantiles. Así vemos que se sentirá por viciado el acto de comercio de un menor de edad ó de una casada, si así lo ha 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 muger y el menor.

Tambien ha de hacerse la correspondiente distincion entre los actos que constituyen el ejercicio del tráfico y aquellos con que una persona se ocupa al comercio ó se interesa en él sin que pueda decirse que lo ejerce, cuando son practicados por incapaces por escepcion, por ejemplo, por magistrados civiles ó jueces, clérigos, empleados en la recaudacion 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, considerárselos capaces para ausiliar alguna operacion de comercio, ya dando prestado, ya afianzándolo. 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.

A los corredores, segun se dijo en el último artículo, les está prohibida por la ley toda especie de negociacion ó tráfico, en nombre propio ó bien por medio de terceros personas, hasta el tomar parte, interés ó accion 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 escepcion, á quienes las declara simplemente inhábiles para ejercer el comercio; y hacemos notar esta diferencia, porque ella justifica la distincion que, con relacion 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 leemos lo siguiente:

VAPORES TRANSATLÁNTICOS.

Entre los hechos notables que el progreso material de nuestro país nos ofrece como una gran y elocente prueba de actividad y de ventajas públicas, merece fijarse la atencion en la linea 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 áraiguardia 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 cinco dias y cuarto.

¡Rapidez pasmosa, no concebida hasta hoy, y que establece sin duda, recordada al poder que atesor: el genio mercantil y el espíritu de empresa, cuando es dirigido con inteligencia, y con una fé propia solo de los que, atentos al progresivo desarrollo de nuestra época, se lanzan en la inmensidad de los mares, arrastrando 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 dias, y á despecho de todos esos espíritus polvos, que deben inspirar lástima 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 proboado muchos de los que se ha condeitado cuando lo 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 dias y seis horas, el mas corto que se ha condeitado hasta la fecha. Se nos permite recomendar, justisimamente merecido 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 dias, sino á una multitud de esfuerzos acumulados por la inteligencia, el espíritu y el puntonor mercantil, que fortalecidos con una fuerza de voluntad digna de elogio, han bastado para demostrar á todos que tambien en España, á pesar del atraso exagerado en que nos suponen, 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 navegacion en la escala que lo está la A. Lopez y compañía, es muy fácil perdersse de que sale reuniendo una suma de actividad considerable y una energia poco comun, se puede llegar á conseguir un éxito favorable.

Bajo este punto de vista, quisieramos hoy entrar en una cuestion 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 derriaman el bien por todas partes á donde alcanzan, pero hoy no podemos ocuparnos con el interés que merecen en asuntos, que importa mucho tener en cuenta, si 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 Erario.

No el país, sino los que en su nombre administran la cosa pública, han sido, y quizi lo son aun, poco generosos en recompensar con lo 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 dia en dia las condiciones de nuestra patria, elevándola 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 atencion de nuestros lectores sobre la rapidez de los viajes que realizan los vapores de la empresa que nos ocupamos, 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 dias y seis horas. El *España*, mandado por el acreditado capitán D. Benito Carrizosa, ha ido de Cádiz á la Habana en diez y siete dias y doce horas; á pesar de haberse detenido un dia y cuarto en San Juan de Cruz, Puerto Rico y Samaná. El mismo vapor *España* acaba de llegar á Vigo en cuarenta dias y horas, resultado haber efectuado su viaje redondo en treinta y un dias 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 al punto que la esperiencia tenia demostrado, pudo exigirse de ella. Solo nos resta lamentar, respetando, sin embargo, disposiciones superiores que nos nos proponemos combatir, el que en un caso muy reciente se haya tratado á la citada empresa, con un rigor, que si puede merecerlo, tenia en su favor méritos para 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 tambien esta conducta.

Hé aquí el nuevo sistema para calentar wagones que se ha de ensayar por órden del ministro de Francia en el ferro-carril de Lion.

La comision examinadora del sistema ha estado compuesta de los Sres. Fourcy, Gaudet y Fayot, 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 estruendidad del tren. Se tenia 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 temor. El vapor se ha condensado en los tubos como se creía, y ha recorrido sin dificultad los diez y ocho carruajes de que se componia el tren.

El sistema de union para conducir el vapor de un wagon á otro consiste, en unas rotulas de cautchou, guarnecidas de alambre grueso liguado 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-vanecido 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 Lion al Mediterráneo, 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 anual r o pasa de 45,375 francos.

Sea 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.

Segun el *Maestrazgo*, la tempestad última ha ocasionado males de consideracion, habiendo arrasado el pedregal que cayó á las viñas del término de Vilareal y Burriana. Cayeron tambien algunos rayos, pero no hay noticias de mas desgracias que la muerte de algunos caballeros.

NOTICIAS VARIAS.

Una carta fechada el 24 de Agosto en Londres dice que los triunfos obtenidos por los confederados de los que Mac-Gellan se retiró de Chickahoung á York-River, hacen pensar en una pronta solucion que haga del Potomac un término de separacion entre las dos naciones divergas. Añade que la guerra es cada dia mas salvaje, y el asesinato del general Robert Mac-Gook es uno de esos actos feroces que solo se presenciaban en aquellos países en que no ha penetrado aun el mas débil rayo de luz de la civilizcion. Este fué un general valeroso y generoso. Este fué un general valeroso y generoso. Este fué un general valeroso y generoso.

Los reveses uno por otro en el Norte de los Estados Unidos son para enfriar su entusiasmo por la guerra. En Boston se han comprometido quinientos comerciantes á devolver el empleo á sus dependientes, si estos se alistaran 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 contribuir por todos los medios posibles á la supresion del Sur.

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