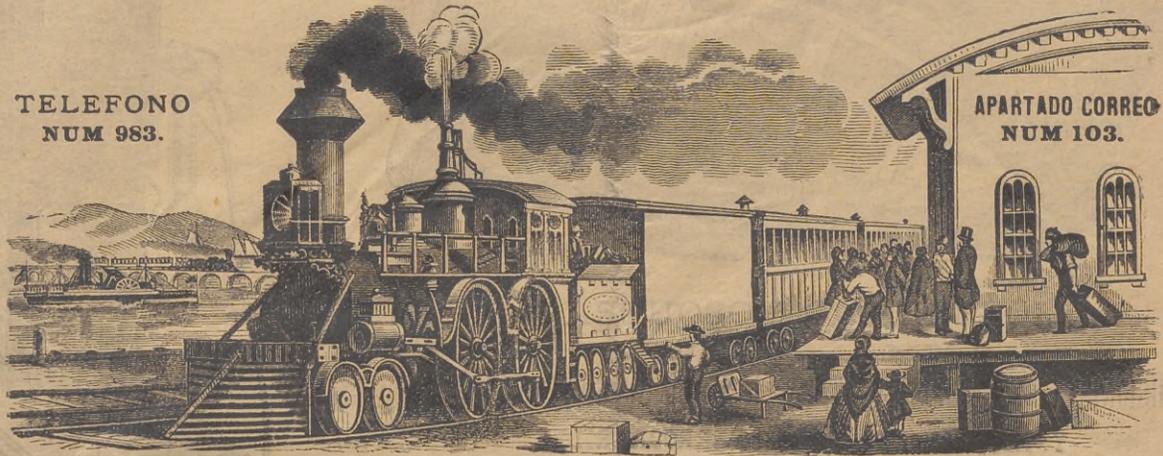


GACETA DE LOS FERROCARRILES

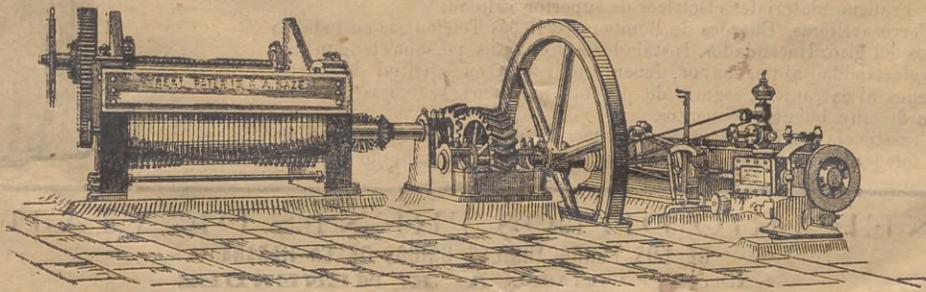
DE LA ISLA DE CUBA.

Cable: GACETA F.

TELEFONO
NUM 983.

OFICINAS: Villegas 92.

Agricultura, Industria, Comercio, Minas, Navegación, Canales, Telégrafos, Electricidad, Seguros y Bancos.



SOCIEDAD DE CONSTRUCCIONES MECANICAS

de SAINT-QUENTIN—Francia.

SUPERVIELLE HERMANOS—REPRESENTANTES.

TELÉFONO 816—APARTADO 186.—MERCADERES 37.—CABLE: «SUPERVIELLE»—HABANA.

Instalaciones completas ó parciales de aparatos para la fabricación de azúcar.**Estudio** de reformas y modificaciones aplicables á la maquinaria existente en los ingenios, con el objeto de obtener mejor resultado.**Máquinas** de moler caña.—**Aparatos** de evaporación á efectos múltiples.—**Tachos** al vacío, tubulares y de serpentinas.—**Filtros-prensas gigantes** con 50 platos de un metro cuadrado.

El antiguo y merecido crédito de que goza la maquinaria de esta casa, está de manifiesto en los distintos de los Ingenios de esta Isla.

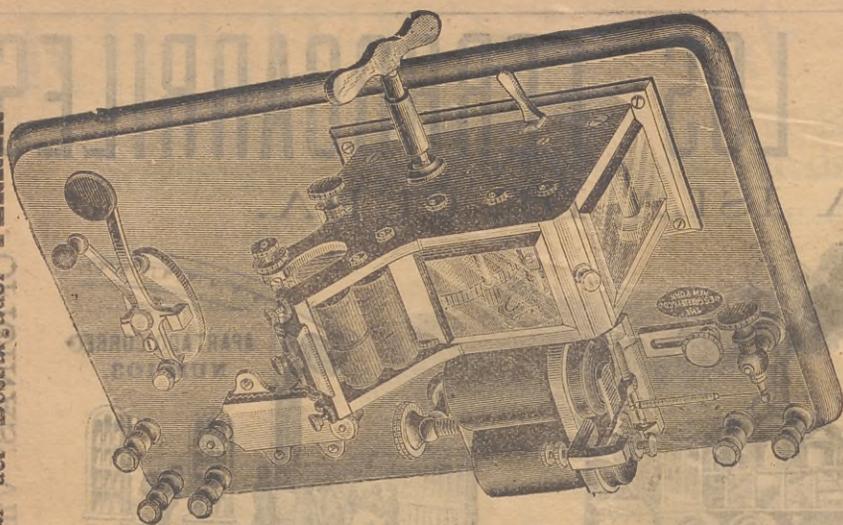
Santa Teresa de la Sra. Viuda de Oña.
 Central Constancia, de los Sres. Apezteguia.
 Portugalete, del Sr. Escarza.
 Soledad, del Sr. Secada.
 Esperanza, de la Sra. Vda. de Baró.
 Matilde, id. id.
 Olimpo, de los Sres. Perez y Gavilan.
 Sta. Rita, de los Herederos de D^{ña} Cristina Baró.
 Diana, id. id.
 Manuelito, del Sr. Conde de Diana.
 Sta. Filomena, del Sr. Leandro Soler.

Aguada, de los Sres. Carol.
 Resolución, del Sr. F. Lezama.
 S. Juan Bautista, del Sr. Diaz Bolaño.
 Adela, de los Sres. Zozaya y Compañía.
 Macagua, del Sr. D. Betharte.
 San Pablo, de la Sra. viuda de Figuerola.
 Recuerdo, del Sr. Arturo de La Muela.
 Alcancia, de la Sra. Condesa de San Fernando.
 San Agustin del Sr. Miguel Saiz.
 Luisa, del Sr. Salvador Cartañer.
 Maria de los Sres. Hijos de Marcial Ponce y otros más.

MERCADERES 37—Supervielle Hermanos—HABANA

CIRCULACION 4,500 EJEMPLARES

Depósito general del Descargador FERRER



JOSE ELIGIO MOSQUERA.

IMPORTADOR

COMISIONISTA EN GENERAL DE TODA CLASE DE APARATOS ELECTRICOS

Y MATERIALES PARA FERROCARRILES

OBISPO 88. ENTRE VILLEGAS Y BERNAZA.

Teléfono 798.—Dirección Telegráfica, JELMOS.

Esta casa importadora recibe directamente de las mejores fábricas de los Estados Unidos, Alemania y Francia, materiales eléctricos de superior calidad.

Las Empresas Ferrocarrileras, Cuerpos de Bomberos y Redes Telefónicas en toda la Isla, Establecimientos del giro, Hacendados, Instaladores y cuantas personas tengan necesidad de efectos de electricidad al por mayor, deben acudir aquí en solicitud de precios ante de dar sus órdenes al extranjero, seguros de que obtendrán más ventajas por estar esta casa en posesión de muy buenos descuentos.

Siempre hay en existencia completo surtido de materiales para hacer de momento instalaciones de líneas telegráficas y telefónicas, para-rayos, plantas de alumbrado eléctrico.

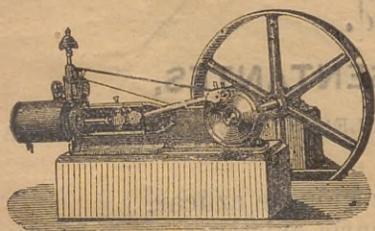


Depósito general del Descargador FERRER

ITINERARIO DE LOS TRENES DE VIAJEROS DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

EDITOR-PROPIETARIO, **A. E. MENENDEZ.**

De Venta: Habana.—J. E. Mosquera, Obispo 88.—Librería "La Propagandista", Monte 87 y 89.—Librería (frente al Centro Gallego).—Imprenta de B. Solana, Mercaderes 22.—Agencia A. Oficios 90.—(Hotel Mascotte) y en Villegas 92.
 En Matanzas.—Restaurant de Lorenzo Zabala.—En Cárdenas.—Spes. Martínez é Hijos (Banqueros).—En Sagua la Grande.—José U. Andrea.—En Santa Clara.—Santiago Oti.—En Cienfuegos.—Bernardo Alcázar.—En Pinar del Río.—Viñas, Prieto y C^o.—En Santiago de Cuba.—Angel Maria Portuondo
 Referencias: Oficios 90 y en esta Redacción Villegas 92.



BOMBAS ALEMANAS
 de alimentación con válvulas para
AGUA CALIENTE.
MÁQUINAS PARA CENTRIFUGAS
 Bombas de rechazo.
DONKEYS "KNOWLES"

Enrique Heesch

MERCADERES 31

TELEFONO 594—APARTADO 316

UNICO REPRESENTANTE DE LOS GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA PARA LA FABRICACION DE AZUCAR

DE
MAGDEBURG—SUDENBURG—ALEMANIA

TRIPLE-EFECTOS, tachos, máquinas de vacío de patente. Alemanas.

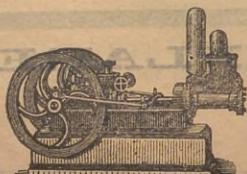
Centrifugas colgantes, Defecadoras, Calderas.

FILTROS-PRENSAS de todos tamaños, sistema KROOG perfeccionado, funcionando con completo éxito en gran número de los Centrales más prominentes de la Isla.

Paños superiores para Filtros-Prensas, de todos los sistemas y tamaños.

CIRCULADORES AUTOMATICOS PARA TRIPLE EFECTO

PATENTE REINHARDT Y HYATT



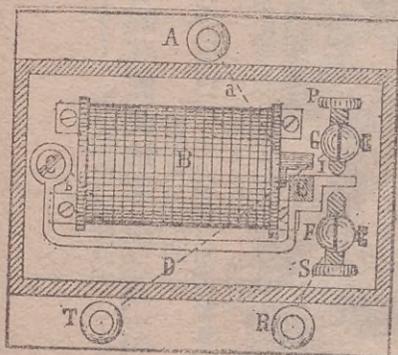
MERCADERES 31.

Anuncios varios.

NO MAS DESGRACIAS POR EL FUROR DEL RAYO.

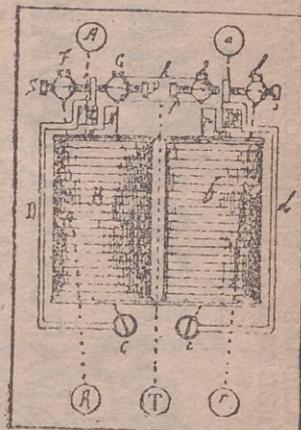
El Descargador "FERRER."

(CON PRIVILEGIO DE INVENCIÓN)



PARA ESTACION EXTREMA.

desvía automáticamente á tierra toda sobrecorriente peligrosa para aparatos y personas, aislando en el momento preciso de la descarga eléctrica y volviendo á comunicar en el acto.



PARA ESTACION INTERMEDIA

Con él puede comunicarse sin peligro en medio de tormenta.

SU PRECIO ES INSIGNIFICANTE.

Agente único para todos los paises americanos: ENRIQUE L. ORELLANA,
Consulado 68,—HABANA.—Consulado 68.

SEMBRADORA DE CAÑA, PATENTE OLIVERA. de OLIVERA Y ACEVEDO.



Conduce la caña, la corta en trozos de 14 pulgadas inglesas, abre el surco á la profundidad que se desee, riega la semilla á 18, 24, 30, 36 y 40 & pulgadas del narigón, tapa la semilla y marca el próximo surco á cualquier distancia.

Conduce suficiente semilla para doce cordeles, teniendo la gran ventaja con esta máquina de poderse sembrar todo el día puesto que la caña queda tapa-

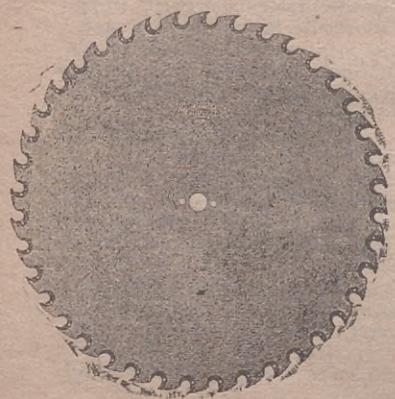
da inmediatamente después que cae en el surco. Garantizamos su solidez y una siembra perfecta. Unico representante en la Isla de Cuba.—E. LAVELAN.—Mercaderes 4, (altos).—Cable EMA.

HENRY DISSTON & SONS (INCORPORADA.)

Keystone, Fábrica de Sierras, Herramientas, Acero y Limas.

FILADELFIA PENN. U. S. A.

MACHETE ESPECIAL NUM. 16.



Sierra circular patente de dientes cinceles.



Se facilitan Precios y Catálogos.

Anuncios varios.

SEÑORAS CUIDADOSAS Y HACENDOSAS.—PRUEBEN
USTEDES EL MAGNIFICO

JABON AMARILLO.

MARCA LA LAVANDERA

Para la ropa, la cocina
y todos los usos
domésticos.

ES EL MEJOR
del MUNDO!



DE VENTA:
ENTODOS LOS ALMACENES Y TIENDAS DE LA ISLA.

Fabricantes
CRUSELLAS HERMANO Y CIA
HABANA



LA DOMESTICA

Es la mas fuerte, más suave y mas duradera.
Es la única que posee el maravilloso presisero para
apuntes de cadeneta.

Esta sin rival maquina la garantizamos por

DIEZ AÑOS.

LA VIBRATORIA.

Legítima de NAUMANN, es lo que se llama en el
lenguaje mecánico la última palabra.

El nombre de su ilustrado inventor constituye una
garantia pura el público.

Estamos autorizados para garantizar dichas máqui-
nas por

DIEZ AÑOS.

Vidal, Graña y Compañía

A pesar de los «pesares» proseguimos siendo **Impor-
tadores y Exportadores de Maquinas de Coser.**

«A qué ensalzar los méritos y las bondades de nues-
tras incomparables maquinas, Domestic y Vibratoria
de Naumann, siendo como son, tan conocidas y solici-
tadas del público en general?»

Recomendamos con toda eficacia las maquinas 'New
Home, Peral Willcox & Gibbs., cadeneta,

'Bicicletas Nauman. Son las mejores que se conocen
en Europa y América. De ellas somos los unicos re-
ceptores. «Maquinas de picar vuelos» con juegos de
cuchillas muy variados y de última reforma. «Maqui-
nas de pelar, francesas con tres juegos de peines (tres
tamaños) Excelente surtido en perfumería «Maniqués
automaticos y otros muchos más articulos que no men-
cionamos por no hacer interminable esta lista ex-
posición.

En este giro como en todo lo que damos impera la
baratura Vista hace fé.

Anuncios varios

DROGUERIA "LA CENTRAL"

DE LOBE Y TORRALBAS

Obrapia núms. 33 y 35 y Aguiar núm. 79.

Laboratorio Químico-Farmacéutico.—Director: D. Francisco Torralbas.

IMPORTADORES DIRECTOS DE LOS MERCADOS PRODUCTORES Y LOS MEJORES FABRICANTES.

Drogas selectas, garantizada su calidad y su pureza.—Productos químicos, para las industrias, Pirotecnia, Fotografía, etc.—Artículos especiales para la Bacteriología y Micrografía.—Medicamentos simples y compuestos, los más modernos en Terapéutica y Materia Médica.—Aguas Minerales Nacionales y Extranjeras de las fuentes y manantiales más acreditados.—Aparatos para Ortopedia, Fracturas, Bragueros, Fajas, Medias elásticas.—Instrumentos quirúrgicos de los más afamados, como Collin & Co^a y Galante File de París.

Recomendamos á los señores Profesores de Medicina las preparaciones de nuestro Laboratorio: Fosfato de hierro soluble puro.—Vino de Quina Simple, preparado con Vino Moscatel, Quina Perubiana y Loja.—Vino de Quina Ferruginoso, preparado con Vino Moscatel, Pirofosfato de hierro, Quina Perubiana y Loja.—Tónico Febribugo Reconstituyente.—Pildoras Febribugas, segun fórmula del Dr. Lobé, infalibles contra las calenturas intermitentes y palúdicas. CATALOGOS GRATIS.—Telefono 337.

EL ELIXIR DE VIDA

BASADO EN LAS TEORIAS

DEL EMINENTE PROFESOR BROWN-SEQUARD

FORMULA DEL DOCTOR P. FOUQUIER

PREPARADO POR EL Ldo. BUENO,

FARMACIA: CALLE 7^a NUM. 93. VEDADO.

FUERZA—SALUD—JUVENTUD

CURACION CIERTA Y RAPIDA DE LA ANEMIA

De venta en todas las Droguerías y Boticas de la Isla,



PLANT STEAM SHIP LINE.

A NUEVA YORK EN 70 HORAS.

LOS RAPIDOS VAPORES CORREOS AMERICANOS

MASCOTTE y OLIVETTE.

Uno de estos vapores saldrá de este puerto todos los lunes miércoles y sábados, á la una de la tarde, con escala en Cayo-Hueso y Tampa donde se toma los trenes, llegado los pasajeros á Nueva-York sin cambio alguno, pasando por Jacksonville, Savannah, Charleston, Richmond, Washington, Filadelfia y Baltimore. Se venden billetes para Nueva-Orleans, St. Louis, Chicago y todas las principales ciudades de los Estados-Unidos, y para Europa en combinación con las mejores líneas de vapores que salen de Nueva York. Billetes de ida y vuelta á Nueva York, \$90 oro americano. Los conductores hablan el castellano. Los dias de salida de vapor no se despachan pasajes después de las once de la mañana. Para más pormenores, dirigirse á sus consignatarios, LAWTON HERMANOS, Mercaderes número 35.

J. D. Hashagen, 261 Broadway, Nueva-York, D. W. Fitzgerald, Soperintendente.—Puerto Tampa.

Compañía General Trasatlántica.



Vapores Correos Franceses.

Nuevo itinerario.—Viajes directos y rápidos.

Desde el mes de Septiembre del año pasado, los vapores de esta Compañía efectúan el siguiente itinerario.

SAINT NAZAIRE, SANTANDER, HABANA Y VERACRUZ.

Salidas de la Habana para Veracruz, los dias 6. Salidas de la Habana para Europa, los dias 16.

De mas pormenores impondrán Amargura núm 5 Sus Consignatarios.

BRIDAT, MONT'ROS y Co.

Anuncios varios.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

PITTSBURGH, PA. E. U. DE A.

MANUFACTUREROS DE HIERRO.

Nos es grato anunciar el nombramiento que hemos hecho del **Sr. D. Francisco Rodriguez Alvarez**, como Agente General de esta Compañía para la Isla de Cuba, con Oficina en la Habana, calle de Mercaderes número 11.

Todos los pedidos que se confien á su cargo, recibirán la más pronta y eficaz atención.

Pittsburgh, Forge and Iron Comp.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

Manufactureros de **FORJADURAS** de hierro ó de aceros para la construcción de **FERROCARRILES, MAQUINAS y BUQUES.**

Oficina: Tenth St.
NEW PENN AVENUE.

Pittsburgh, Pa.
E. U. DE A.

FORJADURAS.

Rodillos para encorvar, Ejes para Máquinas de Vapor, Pernos para cigüeñas, Dados para abrir roscas, Ejes Motores, Ejes para Tornos, Ejes de cigüeña, Ejes comunes, Varillas de conexión, Barras redondas, cuadradas y Octógonas, Ejes para botes de vapor, Cigüeñas, Barras de conexión Pitmans, etc.

CILINDROS PARA PRENSAS DE PURGAR AZUCAR BRUTOS O ACABADOS.

ANTIGUOS ESTABLECIMIENTOS

CAIL DE PARIS

Instalaciones completas, parciales y reformas para la fabricación del azúcar.

Máquinas para remoler, muy potentes, con mazas de 1 metro de diámetro y 1 metro 800, 2 metros y 2 metros 200 milésimas de largo, los engranajes, ejes y guijos, de acero.

Defecadoras y cachaceros de 50 hectolitros.—Filtros á saco, sistema KASALOWSKY, para guarapo y meladura.—Filtros prensas á varios sistemas.—Aparatos de evaporación á triple efecto y tachos de dar punto con calandrias tubulares y serpentines; solo con serpentines estos aparatos recibieron la más alta distinción en la EXPOSICION UNIVERSAL DE PARIS de 1889, GRAND PRIX.—Nueva centrifuga, continúa sistema SZCZENIOWSKY y PIONTKOWSKY y la colgante sistema WETSON perfeccionada.—Bombas, máquinas calderas de vapor de todos sistemas.—Alambiques de todas dimensiones.—Fábricas de hierro de todas dimensiones.

Estos últimos años esta Sociedad ha formado en sus talleres de París un departamento especial para la fabricación del material completo para luz eléctrica desde el dinamo Cail á corrientes continuas, y sus máquinas horizontales y verticales hasta el cable más pequeño; tenemos dos de estos aparatos en los ingenios «Adela» y «Nieves» de los Sres. Zozaya y C^a y de Freville.

Agencia:—San Ignacio 13.—Apartado 518.—Habana.

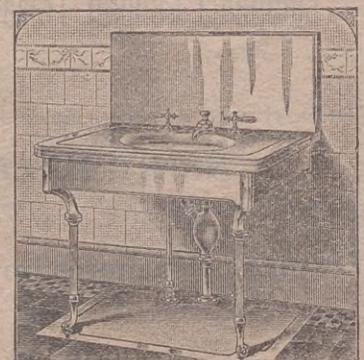
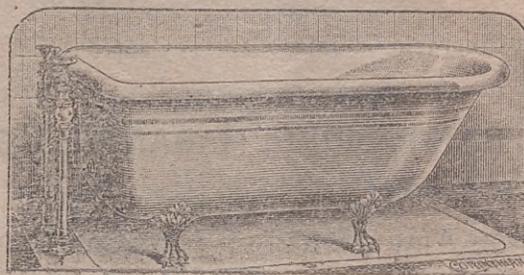
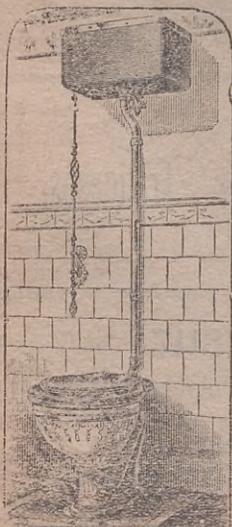
Representante:—**J. P. COTIART.**

BARROS Y EFECTOS SANITARIOS.

DE

PONS Y COMPAÑIA.

EGIDO Núms. 4 y 6.



Anuncios varios.

Alberto de Ximeno.

INGENIERO CIVIL

Administrador General é Ingeniero Jefe de los Ferrocarriles Unidos de la Habana.

Oficinas: Estación de Villanueva.

HABANA.

Francisco Paradela y Gestal

INGENIERO CIVIL

Administrador é Ingeniero Jefe de los Ferrocarriles de Cienfuegos y Villaclara.

Dirección.—Cienfuegos.

Domicilio.—Reina 92.

Ovidio Giberga.

Ingeniero Civil y Electricista de la Escuela Politécnica de Reussalaer. Reconocimientos y reparaciones de Edificios, Construcciones, Estudios y Consultas.

Concordia 32.

Habana.

Ernesto J. Balbin.

INGENIERO CIVIL

Ingeniero Auxiliar de los Ferrocarriles Unidos de la Habana.

HABANA.—Oficinas: Estación de Villanueva.

Domicilio: Consulado 100. (bajos)

Emilio del Monte.

INGENIERO CIVIL

Ingeniero General de la Compañía de los Ferrocarriles entre Cienfuegos y Santa Clara.

CIENFUEGOS.

José Dolores García.

INGENIERO CIVIL

Ingeniero Jefe del Ferrócaril de Sagua la Grande.

Oficinas: Administración de esa Empresa.

SAGUA.

Alberto de Castro.

INGENIERO CIVIL

Ingeniero auxiliar del Ferrocarril de Sagua.

Oficinas.

SAGUA.

Herminio C. Leyva.

Reconocimiento de casas.

Dirección:

Carlos III, 223.

Manuel Iribas y Gil.

Ingeniero Civil

Administrador de la Empresa Unida de los Caminos de Hierro de Cárdenas y Júcaro.

OFICINAS.

CARDENAS.

Antonio Vilaseca.

Ingeniero del Ferrocarril de Matanzas.

Pablo Ortega.

Ingeniero Civil.

Estudios y contratos de Ferrocarriles.

HABANA.

Muralla núm. 20.

Daniel Simón

Ingenier The Western Railway of Havana Limited. Estación Cristina.

Habana.

Ricardo V. Molina.

Ingeniero del Ferrocarril de Caibarien.

Luis Dubois y Raul Boulanger

INGENIEROS

Obrapia, 36.

Habana.

Dr. José F. Romero Leal.

Gabinete de Consultas Médicas

y Estacion Sanitaria de los Bomberos Municipales.

Lamparilla 31.

HABANA.

Dr. Garganta

Especialidad: matriz, vias urinarias, laringe y sifilíticas.

Consultas de 11 á 1.

Acosta 19, esq. á Damas

S. LOPEZ.

Se facilita DINERO sobre toda clase de alhajas, muebles, acciones y demás valores cotizables en plaza.

MODICO INTERES, PRECIOS CONVENCIONALES.

COMPOSTELA 53.

HABANA.

Dr. Guillermo Dominguez y Roldan

y Ldo. José S. Feliú.

ABOGADOS.

Consultas diarias de nueve á once de la mañana y de dos á cinco de la tarde. Se expensan negocios.

Teléfono 983. Apartado correo 103.

Estudio Villegas 92.

Los Dres. Villarraza y Calixto Valdés

han establecido sus gabinetes quirúrgicos dentales al nivel de los mejores de Europa y los Estados Unidos. Cuentan con los últimos adelantos científicos y los más modernos instrumentos, útiles y aparatos; las operaciones que se practiquen en esta casa serán de primera clase y garantizadas. Para los aparatos y dentaduras artificiales contamos con Mr. Calix uno de los mejores mecánicos de los Estados Unidos. Consultas y operaciones de 8 á 5. Gratis para los pobres, de 3 á 5.

Galiano 111, entre San José y Barcelona, altos.

HOTEL PASAJE.

PROPIETARIOS:

POLVOROSA & ANTORCHA

Teléfono 43.—PRADO 95.—Apartado

HABANA.

UNICO HOTEL PARA FAMILIAS.



Este Hotel está montado con todos los adelantos Europeos y Americanos. Magníficas habitaciones elegantemente decoradas y reformadas, con mucho lujo y chic. Restaurant espléndido y precios muy económicos. Sus nuevos dueños no han omitido gasto alguno para montarlo á la altura que se merece.

Anuncios Varios.



VAPORES CORREOS
DE LA
COMPAÑIA TRASATLANTICA
ANTES DE ANTONIO LOPEZ

El vapor-correo ALFONSO XIII, Capitán Lopéz.

Saldrá para Coruña y Santander el 20 de Junio á las cinco de la tarde llevando la correspondencia pública y de oficio.

Admite carga y pasajeros para dichos puertos.

Recibe azúcar, café y cacao en partida á flote corrido y con conocimiento directo para Vigo, Gijón, Bilbao y San Sebastián.

Los pasaportes se entregarán al recibir los billetes de pasaje. Se despachan pasajes hasta las 5 de la tarde del 9.

Las pólizas de carga se firmarán por los consignatarios antes de correrlas, sin cuyo requisito serán nulas.

Recibe carga á bordo hasta el día 8.

De más pormenores impondrán sus consignatarios, M. Calvo y C^a, Oficios número 28.

LINEA DE NEW YORK

EN COMBINACION CON LOS VIAJES A EUROPA, VERACRUZ Y CENTRO AMERICA.

Se harán tres viajes mensuales, saliendo los vapores de este puerto los días 10, 20 y 30, y del de New York los días 10, 20 y 30 de cada mes.

Vapor PANAMA Capitán Riverá.

Saldrá para Nueva York el 20 de Junio á las cuatro de la tarde.

Admite carga y pasajeros, á los que ofrece el buen trato que esta antigua Compañía tiene acreditado en sus diferentes líneas.

También recibe carga para Inglaterra, Hamburgo, Bremen, Amsterdam, Rotterdam y Amberes, con conocimiento directo.

La carga se recibe hasta la vispera de la salida.

La correspondencia sólo se recibe en la Administración de Correos.

NOTA.—Esta Compañía tiene abierta una póliza flotante, así para esta línea como para todas las demás, bajo la cual pueden asegurarse todos los efectos que se embarquen en sus vapores.

El Vapor BUENOS AIRES Capitán Moret.

Saldrá para Progreso y Veracruz el 17 de Junio á las 2 de la tarde, llevando la correspondencia pública y oficio

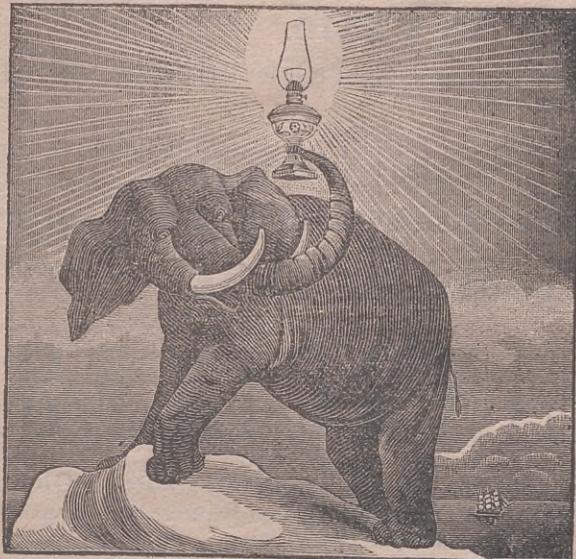
Admite carga y pasajeros para dichos puertos.

Los pasaportes se entregarán al recibir los billetes de pasaje.

Las pólizas de carga se firmarán por los consignatarios antes de correrlas, sin cuyo requisito serán nulas.

Recibe carga á bordo hasta el día 5.

Alumbrado para las Familias



Luz Brillante

LIBRE DE EXPLOSION Y COMBUSTION INSTANTANEA

Elaborado en las fábricas establecidas en la Chorrera y Belot, expresamente para su venta por las Agencias de la Refinería de Petróleo, que tiene su oficina, calle de Teniente Rey número 71.—Habana.

Para evitar falsificaciones, las latas llevarán estampadas en las tapas las palabras **Luz Brillante** y en las etiquetas estará impresa la *Marca de fabrica* aun que es del exclusivo de dicho **Elefante**. Agencia y se perseguirá con todo el rigor de la Ley á los falsificadores.

J. M. Ceballos & Compañía

80 Vall Street,—New York.

Cable "Ceballos"

P. O. Box 2424

BANQUEROS, COMERCIANTES, COMISIONISTAS.

Anuncio de Ferrocarriles

SCHWAB & TILLMANN.

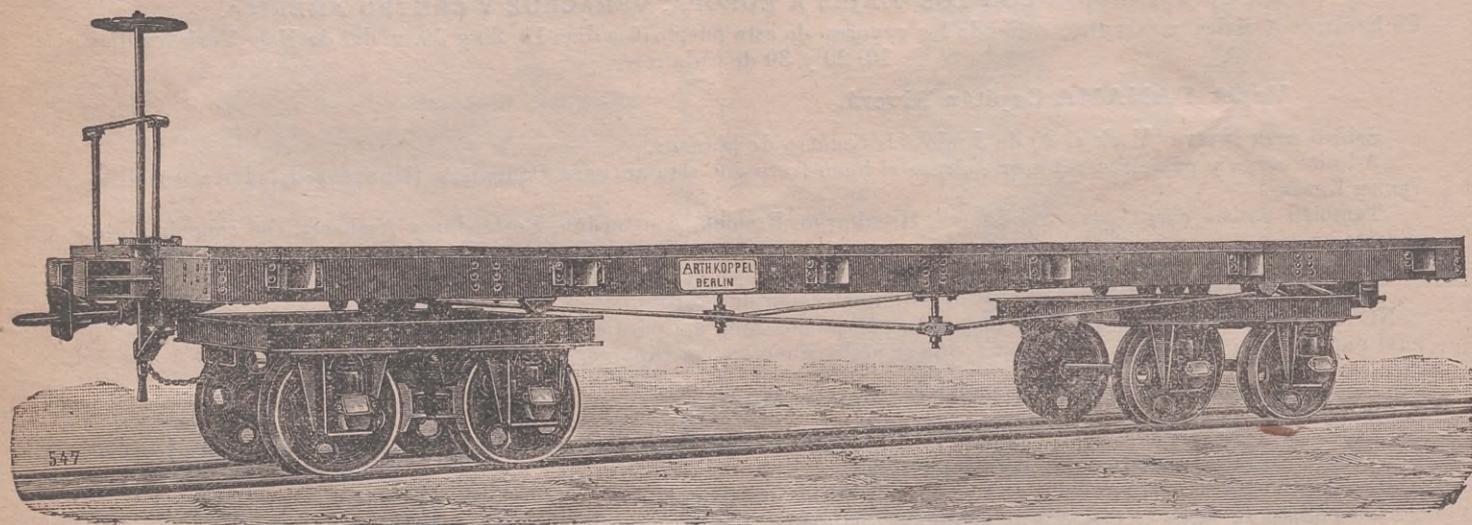
A PARTADO 62.-HABANA.-SAN IGNACIO 76
UNICOS AGENTES

DE LA

Pennsylvania Steel Co.

PHILADELPHIA, E. U. DE AMERICA.

Rails de acero Bessemer con todos sus accesorios, ranas, chuchos, sunchos, guijos-puentes, & de acero, y demás piezas con arreglo á planos, carros y demás materiales para vía ancha y estrecha de las mejores fábricas del Norte.



FERROCARRIL KOPPEL

PORTATIL, SEMI-PORTATIL Y FIJO.

Representantes para la Isla de Cuba de la afamada fábrica alemana ARTHUR KOPPEL, BERLIN BOCHUM (WESTFALIA).

Especialidad.—Materiales para vías férreas.—Rails de acero para vía estrecha.—Ferrocarril portátil KOPPEL.—Carros para caña de azúcar de diferentes clases y tamaños.—Hay siempre DEPOSITO de rails, chuchas, &

Ejes, Ruedas, Cojinetas, Chuchos, Plataformas giratorias, Locomotoras.

UNICOS AGENTES EN LA ISLA DE CUBA

DE

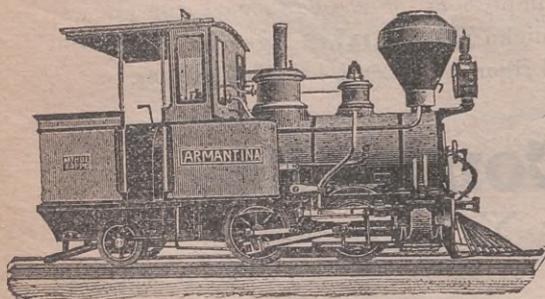
CALDERAS

“STEINMULLER,”

multitabulares inexplosible, enteramente de **HIERRO FORJADO**, en uso en las mayores fábricas de Europa, en los ingenios de azúcar de Java, y dando brillantes resultados en el gran

Central SAN LINO,

de los Sres. Montalvo y Hermanos, en Rodas.—Cienfuegos. Seguras y sencillas en su manejo. Rápida producción del vapor, el cual está completamente seco. Presupuestos, dibujos y demás pormenores están á disposición de los señores interesados.



GACETA DE LOS FERROCARRILES

DE LA
ISLA DE CUBA.

Director-Propietario: y Administrador

JOSE S. FELIU.

AÑO II. Vol. 2º Habana 14 de Junio de 1894. NUM. 23.

SUMARIO.

El nuevo itinerario para el tren general de viajeros.—Nítido como el nácar.—Ferrocarriles Unidos de la Habana. Acuerdos importantes.—Argüelles, Paradela, Castillo y Del Monte.—Ferrocarril de Matanzas.—Al Sr. Administrador de los Ferrocarriles de Cárdenas y Júcaro.—Sociedad de Escritores de la Isla de Cuba.—Sr D. Gabriel Sanguinico.—Entrada en Camajuani de los trenes de viajeros.—La Hacienda y los Ferrocarriles.—Zafra de 1893 á 1894.—Zafras transportadas por los Ferrocarriles de Caibarién.—Movimiento de azúcares en Caibarién.—Maquinistas y Fogoneros de Ferrocarriles.—Proyecto de un Ferrocarril á Santa Cruz del Sur.—Empresa del ramal ferroviario de Viñales.—La cola del *Truat* americano.—Importación de platanos á los Estados Unidos.—Aparatos de Seguridad para líneas eléctricas. III (continuado).—Promedios en los precios del azúcar en la plaza de Cienfuegos.—Bibliografías—Variedades—Crónica general.—Informe del Depósito de Agricultura de los Estados Unidos sobre *La Sansevieria (Lengua de vaca)* traducido para la GACETA DE LOS FERROCARRILES por J. J. Machado Gomez (continuará).—Balance del Banco del Comercio Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla el día 31 de Mayo de 1894.—Anuncios.

El nuevo itinerario

PARA EL TREN GENERAL DE VIAJEROS.

Nada, que sepamos, han resuelto las Compañías de los Ferrocarriles combinados acerca de la petición que hicimos del cambio de itinerario para los trenes generales, pero tenemos el gusto de ver que nuestro ilustrado colega *El Orden* de Caibarién, en su número del día 7 del actual, acoge nuestras pretensiones bajo los conceptos siguientes:

«EL NUEVO ITINERARIO.

Insistimos en tratar de un asunto de tanta importancia para esta Jurisdicción y sobre todo para Camajuani, Remedios y Caibarién, cual es el nuevo itinerario ferrocarrilero que ha indicado en su último número, nuestro ilustrado colega la GACETA DE LOS FERROCARRILES, de la que es director nuestro buen amigo el Sr. Feliú.

Dice ese colega que saliendo el tren de Regla á las seis de la mañana, puede llegar á Caibarién á las cuatro de la tarde.

Invirtiéndolo, por tanto, diez horas en el recorrido á razón de uno y medio kilómetro por minuto; calculando que pueda haber 400 kilómetros de distancia desde esta villa á la Habana.

Llegando á las cuatro de la tarde el tren de la Capital, pueden los señores pasajeros que vengan á negocios iniciarlos desde el momento de la llegada y despacharlos, tal vez; para regresar á la siguiente mañana.

La correspondencia también experimentará una gran mejora, pues todas las casas comerciales lo esperarían y no cerrarían sus escritorios hasta dejarla despachada para el siguiente correo.

Los particulares también saldrían ganando mucho con este nuevo itinerario, que á todos favorece y á ninguno perjudica.

El pasajero que tiene que invertir un día en el tren, qué más le dá salir de la Habana á las seis ó las siete.

Los Empleados del Ferrocarril no sufren tampoco ningún perjuicio con empezar un poco antes sus tareas.

Las Empresas Ferrocarrileras tampoco tienen que hacer sacrificio alguno ni nuevo gasto de ninguna especie, al contrario vendrían economizando por lo menos una tonelada de carbón diariamente, con la implatación de ese nuevo itinerario.

¿Por qué, pues, no lo hacen?

¿Por qué, pues no se deciden á favorecer los intereses del público?

Nosotros creemos que es este un asunto de vital interés, que merece ser atendido, porque de él han de resultar grandes beneficios.»

Agradecemos, muy mucho, el valioso concurso que nos presta el estimable colega, porque indiscutiblemente él viene á secundar dignamente los justos deseos que venimos sosteniendo para la demolición de lo existente con perjuicio manifiesto de una gran parte de los agricultores y comerciantes y porque esa cooperación nos dá nuevos alientos para el logro del fin que nos proponemos.

En nuestro artículo *La necesidad se impone*, inserto en la edición del día 31 de Mayo próximo pasado, decíamos bien claramente, aunque bajo impresiones moderadas y respetuosas, los muchos beneficios que habrían de resultar á agricultores y comerciantes con la resolución favorable del plan de reforma propuesto para el itinerario del tren de viajeros de Vuelta Arriba.

Por más que hemos investigado en estos días, no podemos decir nada satisfactorio con respecto al vital asunto que nos ocupa, y sólo si sabemos que este se mira con tan absoluto desdén, que ni siquiera se ha tomado en consideración el particular y bien mirado es un absurdo, porque se trata de los intereses del público, y es sabido que éstos sostienen á las Compañías y que no en valde se obliga el que con razón de sus ventajas queda obligado.

¿Parecerá á las Compañías combinadas que este asunto es baladí? ¿Parecerá, también, á ellas, que es fácil y cómodo responder á estas cuestiones con el más desdenoso silencio, creyendo vencer en la contienda?

Pues bien; esos que se creen asidos de un indiscutible derecho para oponerse á las insinuaciones ó advertencias de partes perjudicadas, tendrán que ceder al fin bajo el peso de la más sana lógica.

En cualquier país del mundo donde hay intereses en contraposición no se necesitan de las advertencias periodísticas para que colectividades de idéntica índole se antepongan y suplan á las necesidades del que se va á servir de aquellos beneficios.

El principal factor de los progresos de la agricultura lo forman los ferrocarriles porque llevan en sus dobles cintas de acero, todos los síntomas de bienestar á los pueblos.

En Cuba, por idiosincracia, suele acontecer lo contrario, y las Empresas, en vez de ayudar al mayor desarrollo agrícola é industrial, imponen sus tarifas exageradas y otras exacciones onerosas, haciendo con ello retraer á pueblos enteros y le hacen estancar, por consiguiente, ese mismo progreso de que venimos hablando.

Si la reforma del itinerario, que venimos solicitando, no causa la demolición de lo que ya está establecido como base de esas organizaciones; ¿por qué no se accede á lo que ni es un contrasentido, ni tampoco un absurdo? ¿Hay aumento de gastos con el cambio de itinerario? ¿Se recauda menos?

Si comprendiésemos que al llevar á cabo esta insignificante reforma se quebrantasen los intereses de las Compañías afectas á este servicio, aceptaríamos lo existente con justa resignación, pero como estamos persuadidos hasta la saciedad que esto no reviste el más leve perjuicio para ellas, y sí grandísimas contrariedades para el numeroso público que por esas líneas transita, no comprendemos el por qué de esa indiferencia en que nos tienen colocados.

Una especie hay que contradecir y es que se dice que el pasaje, que se dirija á las provincias de Habana y Matanzas tendría que adelantar una hora de salida y en ese caso: ¿justifica acaso este pequeño sacrificio para los viajeros de esas poblaciones, el hecho de los grandísimos perjuicios que sufre actualmente la provincia de Santa Clara y especialmente el distrito judicial de Remedios que son los más apartados de la capital?

Además, no sabemos que existan derechos creados para nadie y si solamente el bien general del público, que es el que está muy por encima de todo, quedando como queda, justificada para aquellas provincias la ne-

nesidad de que salga de Regla el tren á las 6 de la mañana.

Insistimos, pues, sobre la cuestión que nos viene ocupando y respetuosamente volvemos á suplicar á las Compañías de los Ferrocarriles combinados accedan de plano á lo que en derecho y justicia hemos solicitado en nuestro número anterior. Seguiremos.

Nitido como el nácar.

Acostumbrados como estamos á ciertos desplantes, no nos han sorprendido los conceptos inexactos, ni las apreciaciones injustas, que contiene un suelto publicado en un periódico de esta capital, con motivo de un estado de ingresos y egresos que, el Sr. Administrador de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, ha dado á la publicidad, y que la GACETA también ha insertado con toda satisfacción.

Dicho estado en esencia, se reduce á dar á conocer y aun más, á demostrar los brillantes resultados obtenidos por los Ferrocarriles, durante los cinco meses transcurridos del corriente año, comparados con los obtenidos en igual época, del año anterior, ó séase \$988,593-41 cts. desde el 1° de Enero al 31 de Mayo del 94 contra \$591 mil 176-76 que produjeron dichos Ferrocarriles en *todo el año pasado*.

Esto en cuanto á los productos, porque tocante á los gastos tenemos, que durante esos mismos cinco meses, se han hecho unas economías, comparados con los del año pasado, cuyas cifras arrojan la no despreciable suma de \$190,573-65 cts. no obstante el mayor movimiento que hemos tenido en el actual año.

Sentadas estas premisas, que es el reflejo exacto de lo que arroja la fría lógica de los números, y que desde luego nos congratulamos en dar á conocer de nuevo á los más y á los menos inteligentes en asuntos ferroviarios y financieros, se convendrá espontáneamente que esos resultados no son *oropel*, sino que ostentan la nitidez que en sí trae la realidad.

Ahora bien, amantes de la justicia ella sola nos obliga á entrar en otro género de consideraciones, que con toda imparcialidad espondremos, pero antes de proseguir no podemos menos que lamentar hondamente al observar conque gratuita impunidad se emiten juicios y apreciaciones odiosas por el solo móvil del apasionamiento ó porque desagrada ver en cabeza ajena méritos, de que carece la propia.

Al efecto, con el premeditado fin de desvirtuar el valor y la importancia que tienen los datos que dejamos expuestos, dice y afirma un articulista que en el año 92 y en el igual período de cinco meses, ascendió lo producido por los citados Ferrocarriles á *un millón novecientos setenta mil y pico de pesos*.

Esta afirmación es de todo punto errónea, pues, en aquel tiempo, solo produjeron \$1.652,925 y se gastaron \$992,460-42, quedando por lo tanto, un producido líquido de \$660,464-66, (1) sin que esto sea motivo para que nos detengamos en apreciar si la zafra del citado año fué *colosal* ó *nó*, pero que dicho sea de paso y si mal no recordamos, no tuvo gran diferencia de la actual. Tampoco nos detendremos en averiguar si en aquella época el Administrador era modesto ó *nó*, pues, creemos que esas consideraciones personales no vienen al caso, y si solo nos concretaremos á exponer la verdad lisa y llana para conocimiento del público y de los señores accionistas, pues con respecto á la Directiva le sobran á esta, medios y datos de información para conocer toda la realidad de los hechos y poder apreciar de plano sus ventajas.

Creemos también que no debe preocupar, poco ni mucho al actual Administrador, que las acciones de la

Compañía se cotizen á más ó menos tipo de valor que en tal ó cual año, pues aparte de otras consideraciones, existe la de que su alta misión y muchas sagradas atenciones no le permitan formar parte de *trusts* para hacer subir el tipo de los valores.

Además sus revelantes cualidades de buen Administrador, están á la vista y solo con seguir cumpliendo fiel y honradamente su cometido como hasta el presente, es decir, hacer producir mucho y economizando en lo posible los gastos de los intereses á el confiados, quedan acreditada su ilustración y pericia.

Absurdo es suponer también que la depreciación que hoy tienen los valores de esta Compañía, tenga por origen su actual Administración, cuando ya todos los que de importantes nos preciamos, sabemos y conocemos las causas que concurren en el abatimiento de nuestro mercado de valores en general, además de que casi todas Compañías de este país están relativamente en iguales circunstancias por la mala situación financiera. Ejemplo: las acciones de la Compañía del Ferrocarril de Cienfuegos y Villaclara, se cotizaban en la Bolsa en los meses de Enero á Mayo del año pasado, bajo el promedio de 6 y 9% de prima y eso teniendo en cuenta la *raquitica zafra* del 93 y en cambio en lo que llevamos de año, y teniendo á su favor la actual colosal zafra, cotizan entre 78 y 80% de valor ó séase una diferencia en contra el año pasado de 28½% y cuyo tipo es aun más bajo que el de los Ferrocarriles Unidos, apesar de haber tenido esta última Compañía, la suspensión de pagos.

Por otra parte, la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, no carece hoy de ninguno de los elementos que le son indispensables, incluso Personal, para el buen servicio del tráfico y conservación de sus líneas. Prueba este hecho, el acuerdo reciente que ha llevado á cabo dicha Compañía, dando órdenes para comprar en el extranjero locomotoras y carros para aumentar su material locomóvil y rodante, cuyas subastas dimos á conocer al público en su oportunidad; en estas ordenes se verán destacados el acierto y previsión de su Administración, pues, saliéndose de las añejas rutinas en las construcciones mecánicas, ha dado pruebas patentes del perfecto estudio y conocimiento sobre la materia; y en cuya adquisición según contrato, se han hecho grandes economías y conveniente comodidad en el pago.

No es posible, pues, que, dados los antecedentes que exponemos, sea posible obscurecer las buenas disposiciones de la Administración de los Ferrocarriles Unidos y nos atrevemos aconsejar á este señor que no aspire al título de Administrador-*dividendo*, pues con respecto á esto mismo, muy ignorante en cuestiones financieras ha de ser el que crea que los Administradores son los llamados á apreciarlos y fijarlos.

Los hechos hacen justicia sin necesidad de elogios por lo que nos congratulamos haber puesto en su lugar la verdad de los hechos, tan diáfanos, que semejan la nitidez del más pulido y refinado nácar.

Ferrocarriles Unidos de la Habana

ACUERDOS DE LA DIRECTIVA

En la última sesión de la Junta Directiva de esta poderosa Empresa, se tomaron muchos acuerdos pero entre ellos merecen especial mención, dos por su gran importancia.

Es el primero, que á propuesta de la Administración, por estar en sus atribuciones, se destine 28 acciones de la misma Empresa y \$400 en efectivo para gratificar á los Empleados del ramo de Explotación, como recompensa á los revelantes servicios prestados por esta heroica sección durante la exhuberante zafra que toca á su fin.

Nosotros anticipando noticias porque tenemos mucho interés en servir á nuestros lectores, diremos que de estas gratificaciones se distribuyen en la forma siguiente:

(1) Véase la Memoria correspondiente á ese año.

A D. Manuel Carrera, Jefe Explotación, 8 acciones.—A D. Ramiro Soler, 2º Jefe Explotación, 4 id.—A D. Ricardo Lostal, Jefe Estación de Regla, 3 id.—A don Antonio Barnet, Jefe Estación Güines, 3 id.—A D. José María Fernández, Jefe Estación San Felipe, 3 idem.—A D. Elías Cancio, Jefe Estación Robles, 1 id.—A D. Vicente Macma, 2 id.—A D. Luís G. Jimenez, Jefe Estación San Miguel, 1 id.—A D. Ricardo Roque, 1 id.—A D. José Fontora, 1 id.—A D. José S. Carmona, 1 id.—A D. José María Rodríguez, 1 id.—Total 28 acciones.
Distribución del efectivo.—A D. José Artíz, \$100.—A D. José Tomás Avalo, 100 id.—A D. Antonio Alvarez, 100 id.—A D. Francisco Santa Marina, 100 id.—Suma 400 pesos.

La Junta Directiva, con toda la precaución y madurez que este asunto requiere, ha acordado que, con objeto de sostener el espíritu de ahorro y economía entre sus Empleados favorecidos, estas acciones serán intransferibles, á menos que exista razón justificada, para enagenarlas, pero esto siempre á juicio de la misma.

El segundo acuerdo, fué el de que se expidan billetes de libre circulación á todos aquellos señores hacendados, que hayan elaborado más de 40,000 sacos en la zafra actual, y que estos frutos se hubiesen tirado por los Ferrocarriles de referencia así como, que hubiesen sido depositados en los Almacenes de Regla pertenecientes á la Compañía.

Concurren estas cualidades, en la Srta. D^a Carolina Acosta, dueña del ingenio *San José*, y en los señores don Manuel Froilan Cuervo, dueño del ingenio *Nueva Paz* y en don José Casuso, del de *La Julia*, en Durán. Celebramos estos acuerdos de la Directiva.

Argüelles, Paradela, Castillo y Del Monte.

Ha sido nombrado Ingeniero auxiliar de la Compañía del Ferrocarril entre Cienfuegos y Villaclara, el señor Castillo, en sustitución del Sr. Del Monte.

Después de lo que dijimos en el número pasado es decir, que al conocer el Sr. Del Monte el nombramiento hecho á favor del señor Paradela para ejercer los cargos de Administrador é Ingeniero Jefe de los referidos Ferrocarriles, presentó su renuncia al Sr. Argüelles, Presidente de la Compañía, no nos puede sorprender la noticia de su sustitución pues si el Sr. Del Monte, seguía desempeñando ese cargo, era debido á un acto de complacencia, porque tanto el Sr. Argüelles, como el Sr. Paradela, le suplicaron entonces retirase su actitud de renunciar, porque se harían comentarios de su decisión, y porque sobre todo, tenía á su favor el aprecio y satisfacción que la Directiva, y particularmente el Presidente, le tenían; motivos suficientes para que permaneciese en su puesto que venía desempeñando con el celo y buen deseo que siempre le han distinguido.

No obstante, el Sr. Del Monte, posteriormente, por otras causas, y sin excitaciones, ni indicaciones de nadie, escribió al señor Presidente sosteniendo su actitud y dejando á su disposición la plaza de Ingeniero auxiliar que ocupaba, cuya renuncia le ha sido al fin aceptada y nombrando para sustituirle al señor ya citado.

Sobre el nombramiento del Ingeniero auxiliar, diremos que el Sr. Castillo, desde el año 1876 á 1879 estuvo á las órdenes del Sr. Paradela, siendo este señor, Administrador de la que fué Compañía de Villanueva. Después lo tuvo también á su lado cuando este mismo señor formaba parte de la Junta de Obras del Puerto y hace poco, cuando era el señor Paradela, Administrador de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, también estuvo desempeñando el cargo de Ingeniero de esta Empresa y hoy vuelve á las órdenes del mismo señor en la Compañía de referencia. Nada más natural que el discípulo siga á su maestro.

Saludamos al nuevo Ingeniero auxiliar del Ferrocarril

de Cienfuegos por su designación y sepa el señor Del Monte que la GACETA DE LOS FERROCARRILES, siente su determinación toda vez que sabe hacerle justicia á sus indiscutibles méritos y cualidades, y al ser sustituido cábele la gloria de ser inspirada su renuncia á un rasgo de delicadeza que le honra sobre manera.

El Sr. Del Monte, tiene en Puerto Príncipe grandes ofertas para la construcción de un Ferrocarril en Santa Cruz del Sur, y ha salido para esa ciudad en estos últimos días.

Ferrocarril de Matanzas.

Leimos en un periódico de aquella localidad, que la nueva Directiva del Ferrocarril de Sabanilla, había aumentado una hora de trabajo á los Empleados subalternos.

Como somos muy susceptibles cuando de estos *héroes sin gloria* se trata, pusimos en juego toda nuestra actividad á fin de inquirir lo que hubiese de cierto en el particular y vimos que no tiene fundamento lo dicho por aquel colega.

Lo que hay es sencillamente, que en algunas oficinas de la Administración han variado la hora de entrada y salida de los Empleados.

También se ha comunicado á los Jefes de Estaciones que solamente se podrá hacer uso de los peones para los exclusivos asuntos de la Compañía, puesto que la Administración ha hecho una economía de unos cuatro mil pesos por este concepto porque parece que resultaba excedencia de peones.

El sueldo del Administrador ha sido disminuido en unos mil pesos anuales y el del Ingeniero auxiliar en otro tanto.

Los señores Presidente y Administrador salieron á la línea en tren expreso el último domingo con objeto de girar una visita de inspección desde Colón á Cumana-yagua.

Dícese que se espera algo interesante del resultado de la inspección.

También sabemos que el Sr. D. Tirso Mesa, saldrá dentro de algunos días para Europa, vía Estados Unidos, donde permanecerá unos tres meses.

Anticipamos nuestra más afectuosa despedida á tan distinguido caballero.

Al Señor Administrador

DE LOS FERROCARRILES DE CÁRDENAS Y JÚCARO

Los numerosos pasajeros de la Provincia de Santa Clara que se dirigen á esta Capital, nos denuncian, una vez más, el hecho ya insoportable del pésimo servicio, que se tiene en la cantina ó *bodegon* que existe en el Paradero de Colon; pues abusando de la paciencia del público y gozando de la impunidad por la falta de competencia, obligan á hacer al pasaje un almuerzo en las peores condiciones de aseo é higiene, y donde al sentarse en aquella mesa no se sabe que admirar más, si la suciedad de su servicio, ó lo pésimo de los alimentos que allí se colocan.

La digna é ilustrada Administración de la rica Empresa Unida de los Ferrocarriles de Cardenas y Júcaro debe dedicar un momento su ocupada atención á la queja justificada de los viajeros, porque estamos seguros que de tener conocimiento de ella, no permitiría bajo ningún concepto, este motivo de disgusto del pasaje porque conocemos las valiosas gestiones del distinguido y puntonoso Sr. Iribas para armonizar siempre convenientemente los intereses del público con los de la Empresa que representa.

De no llamar al orden al que explota la cantina del paradero de Colon, nos hacen saber los viajeros que

verían con gusto, que el Sr. Administrador de esa Empresa, dispusiese que el tren expreso continuase su marcha hasta la Estación de Jovellanos; que si bien por ello tendrían demora para hacer el almuerzo, al menos sería preferible ese sacrificio por cuanto el viajero haría su desayuno con todo el aseo y complacencia posibles dadas las magníficas condiciones que en el restaurant de esta última Estación se observan.

Creemos que será objeto de modificación el particular denunciado.

Así lo esperamos.

Sociedad de Escritores de la Isla de Cuba

Ha quedado constituida definitivamente en esta ciudad, la Directiva de la Sociedad de Escritores cuya candidatura que fué aclamada por unanimidad es la siguiente:

Presidente: Dr. D. Antonio Sánchez de Bustamante.
Vices: D. José E. Triay y D. Faustino Diez Gaviño.
Secretario: D. Manuel S. Pichardo.

Vices: D. Enrique Hernández Miyares y D. Mario García Kohly.

Tesorero: señor Marqués de Esteban.

Vocales: don Nicolás Azcárate, don Francisco Varona Murias, don Alfredo M. Morales, don Juan Gualberto Gómez, don José de Armas y Cárdenas, don Francisco J. Daniel, don Enrique Novo y García, don Enrique Fortanills, don Rafael Pérez Vento, Dr. don Juan Santos Fernández, don Ernesto Lecuona, don Lucio S. Solís, don Tomás Delorme, Dr. don Antonio González Curquejo, don Waldo Alvarez Insua, don Miguel González Gómez, Dr. don Antonio Jover, don Refael Perez Cabello y don José C. Aguirre.

Después de varias deliberaciones y haber tomado posesión los señores presentes de la Directiva, se acordaron, por unanimidad, tres nombramientos muy merecidos: el del Dr. don José Novo y García para Vocal de Honor; el de don Gabriel Sanquírigo para representante en Madrid de la *Sociedad de Escritores de la Isla de Cuba*, y el de don Luciano Pérez de Acevedo, como Socio de Honor.

Saludamos con toda la consideración debida á tan útil Asociación.

Sr. D. Gabriel Sanquírigo

El digno compañero en la prensa señor don Gabriel Sanquírigo, que es á la vez nuestro estimado amigo, nos dá un expresivo adios en un levantado artículo que publicó el día 7 del corriente en su simpático diario el *Avisador Comercial*.

Quisieramos de muy buen grado, reproducir íntegro en nuestras columnas el valiente artículo: *Despedida* de nuestro compañero; nos lo impide el corto espacio de que disponemos, pero sepan nuestros subscriptores que la ausencia del dignísimo compañero, es obligada por sentencia del Tribunal Supremo de la Nación que lo condenó á la pena de destierro por delito de injurias y, como conocemos la causa de la pena aplicada, si bien debe lamentarse la ausencia del valioso compañero, puede considerarse honrado el delincuente, por que con toda entereza supo mantener incólume la verdad y la justicia á cambio de este sacrificio.

Lleve el Sr. Sanquírigo la íntima persuasión de que donde quiera que se halle deja en este país la estimación general de cuantos tenemos el gusto de tratarle.

La Dirección del importante periódico el *Avisador Comercial* la deja el Sr. Sanquírigo encomendada al ilustrado escritor señor don José María Antran á cuyo amable compañero le enviamos las gracias por el saludo que nos remite.

Conque amigo Sanquírigo próspero y feliz viaje.

Entrada en Camajuani de los trenes de viajeros.

Lamentamos profundamente que las entusiastas Directivas de los Ferrocarriles de Sagua la Grande y Caibarién, no hayan podido venir á un acuerdo sobre la entrada de los trenes de ambas Empresas en la Estación de Camajuani, para hacer el trasbordo del pasaje.

Y decimos que lo lamentamos, porque cuando el temporal de agua de los últimos días de Mayo, fuimos testigos de la imposibilidad absoluta que presenta en la época de lluvias, recorrer el largo trayecto, (unos 450 metros) para dirigirse de una Estación á otra á tomar los trenes respectivos y donde muchas veces hay que lanzarse á la jornada en pleno aguacero, porque el sufrido pasaje perdería el tren si se demora.

Como se ve, nada más desconsolador é irritante que ese singular estado de cosas. Frente á una situación semejante, no es posible permanecer resignados, y encontramos lógicas y razonables las protestas de los viajeros, al ser víctimas de estas inconveniencias que no obstante estar en el ánimo de todos, los males que se sufren, permanecen esas Juntas Directivas abandonadas en la más pronunciada indiferencia.

Sinceramente creemos, que esas Empresas están en el caso de dedicar toda su atención al punto objetivo de este escrito, pues, sería una indiferencia rayana en inconsecuencia, cruzarse de brazos ante las repetidas quejas de los que en todo y por todo, están en su perfecto derecho de exigir los medios conducentes al servicio ordenado y conveniente, puesto que para eso contribuyen al sostenimiento de sus pingües utilidades repartibles.

Basta para convenir harmónicamente este asunto, que por parte de las dos Empresas, se tuviera conciencia de la realidad de lo que ocurre y desechando rivalidades perniciosas, se mostrasen resueltas á favorecer los justos derechos de los viajeros.

Por eso creemos, serles fácil á Sagua y Caibarién pues con un poco de concordia y de instinto de propia conveniencia, llegarían al acuerdo tan deseado por parte de los viajeros y debe resolverse el punto prontamente en obsequio á los intereses de ambas Compañías.

Además, el actual sistema que tienen establecido esas Empresas, ó sea el hecho de no entrar los trenes de Sagua en la Estación de Caibarién, ni los de este en la de Camajuani, ocasiona generalmente, una pérdida de tiempo de más de 30 minutos, pues, el trasbordo, por consecuencia del trayecto que tienen que recorrer los pasajeros con las maletas y otros útiles acuesta, además de hacerlo muy penoso, originan la tardanza que dejamos mencionada.

Precisa, pues, dadas las causas expuestas, que las Empresas de los Ferrocarriles de Sagua y Caibarién depongan pasionales ideas y acojan nuestros deseos, que no son otros que los del público que viaja por esas combinaciones, y por ser además una petición de justicia.

Acójanse por ámbas Compañías con verdadera sinceridad y empeño nuestras palabras y acéptense sin vacilaciones teniendo en cuenta, que es urgente la necesidad del cese de esa inconveniencia para que con urgencia se determine.

La Hacienda y los Ferrocarriles.

La Intendencia General de Hacienda ha solicitado de la División de los Ferrocarriles relación detallada de todas las líneas férreas de esta Isla con expresión de sus longitudes kilométricas y domicilio social.

Zafras transportadas

POR LOS FERROCARRILES UNIDOS DE CAIBARIÉN.

Terminada ya la zafra por la jurisdicción de Remedios y por consiguiente concluido el tiro por la líneas de estos Ferrocarriles Unidos de Caibarién, ofrecemos á nuestros lectores el total de los sacos conducidos, con la clasificación de ingenios y expresión de las vías.

Conducidos por vía ancha.

Central <i>Fé</i>	42,371 sacos
Ingenio <i>Matilde</i>	26,882 "
" <i>La Julia</i>	17,387 "
" <i>Convenio</i>	13,145 "
" <i>Rosalía</i>	18,337 "
" <i>Reforma</i>	16,970 "
Suma.....	135,092 sacos

Conducidos por vía estrecha.

Central <i>Zaza</i>	73,610 sacos
" <i>S. Agustín</i>	64,428 "
" <i>Adela</i>	58,160 "
Ingenio <i>Altamira</i>	25,670 "
" <i>San Pablo</i>	35,081 "
" <i>San José</i>	15,738 "
" <i>Dolores</i>	505 "
Suma.....	273,192 sacos

RESUMEN:

Por vía ancha.....	135,092
Id. id. estrecha.....	273,192
Total de arrastre hasta el día 10 de Junio.....	408,284

Al cerrar esta edición el único ingenio que aun muele es el *San Agustín* perteneciente á la vía estrecha.

Ya diremos el aumento que resulte así como el resto que falte por tirar de alguna otra finca.

Magnífica utilidad obtiene esta Empresa en el actual año por la abundante zafra.

Movimiento de azúcares en Caibarién.

ESTADO comparativo de Embarques y Existencias en Caibarién el 31 de Mayo de 1894.

	AZÚCAR.	
	Zafra presente	Zafra pasada
EXPORTACIÓN.	Sacos.	Sacos.
Para Nueva York.....	19055	
» Filadelfia.....	14309	
» Del. Breakwater.....		149
» New Orleans.....	6270	
Exportado en este mes.....	39634	249
» anteriormente.....	201168	36552
» hasta la fecha.....	240802	36801
CABOTAJE.		
Este mes.....	5883	
Anteriormente.....	28298	34181
Total embarcado.....	274983	36801

Existencia en Almacenes.....	211583	
» á flote.....	7960	
» en la costa.....	30691	
Consumo local.....	1353	309
Totales.....	526570	37110

1893.

Exportado en igual período.....	219426	
Cabotaje » » ».....	30507	
Existencia » » ».....	168168	
Consumo local.....		
Totales.....	418101	

Bocoyes.

1892.

Exportado en igual período.....	163417	
Cabotaje » » ».....	21991	
Existencia » » ».....	197815	
Consumo local.....		
Totales.....	383322	1647

JUAN J. ARIOSA.

Maquinistas y Fogoneros de Ferrocarriles.

Los servicios profesionales de un maquinista de Ferrocarriles están íntimamente ligados con un precepto no seguido generalmente en las vías férreas americanas, más profundamente arraigado en las líneas europeas y que por sí sólo puede decirse que determina los trayectos que durante cada turno de servicio una misma pareja de maquinista y fogonero debe recorrer. Nos referimos á esta especie de aforismo del servicio de la tracción, á saber: que un maquinista y su fogonero deben prestar servicio siempre con la misma locomotora ó, mejor aún, que una misma locomotora no debe ir conducida en un mismo viaje, ni mucho menos en su servicio corriente por diferentes parejas de maquinista y fogonero.

Las razones en que este principio se funda son dos, ambas de importancia: 1^a Que la responsabilidad del maquinista que conduce siempre la misma locomotora se acusa con mayor claridad y es así del todo concreta: 2^a Que el maquinista y su fogonero ponen cariño á la locomotora de su cargo y de este modo la cuidan con más esmero, conocen sus más pequeños defectos y así sacan de dicha locomotora mejor partido que otro maquinista que los ignore.

Pasando las máquinas de unas manos á otras, dicen además los partidarios de este sistema, ningún maquinista pone interés en arreglar lo que su compañero aprovechará y tal vez después descuidará ó echará á perder y si en la Compañía á que pertenecen se pagan primas por economía de combustible y grasa, el maquinista celoso é inteligente se ve perjudicado por un compañero no tan cuidadoso de su labor ó menos avisado. Finalmente la administración y la cuenta del consumo de carbón y grasa y de otros artículos de que hace uso la locomotora son de mayor simplificación cuando cada máquina va conducida siempre por la misma pareja.

La industria de los ferrocarriles, con todo y fundarse en principios esencialmente científicos, tiene mucho de rutinaria. Empezó en el servicio de la tracción con este sistema y así ha seguido, tuvo muchísima razón de ser allí donde el mismo maquinista hacia la recomposición de su locomotora y es en cierto modo imprescindible seguirlo donde se hace el abono de primas por economía de carbón y aceite; pero en el espacio de medio siglo que llevamos de explotación de ferrocarriles, la

construcción de la locomotora se ha perfeccionado muchísimo y el arte de su conducción va ganando mayor valor científico y por lo mismo depende cada día más de principios generales; por lo que, van perdiendo más en importancia las meras individualidades que entre los demás empleados se distinguían por sus cualidades personales.

La responsabilidad del maquinista que conduce una locomotora en un trayecto dado, puede quedar cubierta con una sencilla formalidad y es la de hacer constar el estado de dicha máquina tal como la entrega á su compañero, en una hoja que extenderá por duplicado y ambas copias irán firmadas por los dos maquinistas interesados, quedándose con una hoja cada uno en su poder, para su resguardo. Por igual procedimiento se traspasará al cambiar la pareja el carbón, aceite y demás artículos é ingredientes que existan en la locomotora y hé aquí como sin complicación de ninguna clase ni sin el menor dispendio puede fijarse perfectamente la responsabilidad del maquinista que haya podido ocasionar por su descuido ó falta de inteligencia una avería en la máquina, de mayor ó menor consideración. Por otra parte la vigilancia de los inspectores y jefes de depósito y la de sus jefes superiores puede acabar de acusar su responsabilidad si ponen la atención debida en el servicio y se ocupan de los asuntos de éste con la correspondiente inteligencia y asiduidad.

La querencia del maquinista y del fogonero no deben concentrarse ni de hecho se concentran en la locomotora de su cargo exclusivamente sino que se extienden á todas las máquinas de aquel mismo tipo y á veces á las de una casa constructora con preferencia á las demás. Unos se apasionan por las máquinas inglesas, otros por las francesas ó belgas, otros por las alemanas y así como es general por parte del maquinista y el fogonero poner cariño á la locomotora que cuidan, también sucede con frecuencia que aborrecen y ponen odio á tipos de locomotoras de vaporización difícil, de mecanismo poco elegante, de peso mal repartido, de forma, en fin, poco airosa, burda y desaliñada. La pobre pareja que tiene á su cargo tal tipos de locomotoras, si ha de usarlo exclusivamente por una temporada más ó menos larga, sufre una injusta condena, y si el Ingeniero Jefe no le tiene en consideración ese verdadero sacrificio, mucho tardarán aquel maquinista y fogonero á ver sus respectivos ascensos y se prolongará indefinidamente la fecha en que ambos se verán limpios de su empeño por exceso de gasto de carbón y grasas, si en la línea donde trabajan hay el sistema de abonos ó descuentos por el consumo de dichos artículos.

Si, por lo contrario, las locomotoras buenas ó malas van conducidas en un mismo trayecto por diferentes parejas, todas éstas perciben de las ventajas ó perjuicios de aquellas herramientas de que dispone la Compañía y que no puede ni debe abandonar de una sola plumada, y esa repartición de ventajas y perjuicios así repartida está más conforme al principio de la equidad.

La conducción de una misma locomotora por varios maquinistas en un mismo turno, facilita por otra parte un estudio comparativo del personal casi puede decirse con igualdad de circunstancias, estudio que permite conocer dicho personal más á fondo, sirviendo en la práctica de eficaz estímulo la publicidad y el relieve que á la vista del demás personal de los trenes y de la línea en general adquiere la labor de una pareja con respecto á otra ú otras de las que conducen la misma locomotora.

En cuanto al perjuicio que pudiera causar á un maquinista celoso é inteligente la negligencia ó la torpeza del compañero que en la conducción de la misma locomotora le sustituya, no puede tal perjuicio tener lugar si el primero inspecciona debidamente su máquina cada vez que empieza su servicio con ella, cosa que tiene deber de cumplir siempre, ya la tome en la parada de una Estación, ya en el depósito de residencia de la lo-

comotora ó en aquel donde haya pernoctado. También con el actual sistema, es decir, conduciendo el maquinista siempre la misma locomotora, puede comprometer su servicio la malevolencia de un jefe de depósito, la negligencia ó la envidia de un operario ó una falta de inteligencia de éste que puede dejar una pieza mal montada; pero todas estas cosas no se escapan á la vista perspicaz del maquinista y fogonero y puede hacerlas constar siempre, ya provengan de esta clase de empleados, ya de unos compañeros que acaben de conducir la misma locomotora.

El maquinista y el fogonero celosos del cumplimiento de su deber y amantes de su arte ó profesión no aguardan para corregir un defecto de su locomotora á tenerla cariño, es decir, á haber pasado un tiempo relativamente largo cuidándola sino que ven el defecto así que se ponen á trabajar en ella y le corrigen sino inmediatamente, por los medios que tienen disponibles, á la primera ocasión que tengan, ó cuando menos hacen constar inmediatamente tal defecto de palabra ó por escrito y ostensiblemente para no pasar por inapercibidos ó faltos de comprensión ante sus jefes y ante sus mismos compañeros.

Somos, pues, partidarios de que conduzcan una misma locomotora dos ó más parejas, las que sean necesarias, ya sea en viajeros ya en mercancías, pero bajo la condición de que no se olvide jamás en los talleres y depósitos de la línea la buena reparación radical ó de simple conservación ó entretenimiento de dichas locomotoras, cosa por otro lado indispensable siempre aunque la misma locomotora vaya conducida por una sola y misma pareja, pues sin la base de una conservación ni con uno ni con otro sistema quedaría suficientemente garantido el servicio de la tracción. Las máquinas fijas que trabajan noche y día en muchas fábricas y talleres van conducidas por maquinistas distintos y no por esto se echan á perder ni se nota en ellas mayor consumo ni ninguna clase de averías. Las máquinas marinas, de mayor importancia que las locomotoras, aisladas en alta mar, conduciendo también viajeros y mercancías á mucha velocidad sin medios tan fáciles en su ruta para corregir las averías como sucede en las demás máquinas de vapor, cumplen sus funciones pasando en su larga travesías por las manos de unos á otros maquinistas y sus ayudantes y no por esto tienen averías ni sufre su marcha ninguna irregularidad ni se ocasiona mayor consumo de combustible y grasas ni gastos de buena conservación.

PABLO SANS Y GUITART.
Ingeniero Civil.

Proyecto de un Ferrocarril Á SANTA CRUZ DEL SUR.

El Corresponsal de *La Lucha* en Puerto Príncipe comunica á este colega, que en la noche del domingo 10 del actual se verificó una Junta de los terratenientes de la parte sur de la provincia bajo la presidencia del Gobernador con objeto de tratar de la construcción del Ferrocarril de Santa Cruz del Sur.

En esta reunion, de la que ya tenemos noticias por personas de nuestra amistad se le hicieron grandes ofertas al Sr. D. Emilio del Monte, allí presente para que lleve á vias de hecho ese importante proyecto.

Entre las cesiones importantes se hicieron donación gratuita de la faja de terreno que ocuparán la vía y la Estación, maderas y demás materiales, así como la venta á bajos precios de mil caballerías de monte virgen á lo largo de la vía, cuyos terrenos son espléndidos para la siembra de la caña.

Hay empeño por personas influyentes para la realización de este proyecto.

Zafra de 1893-1894.

El entendido Sr. D. Joaquín Gumá, en su minucioso estado de exportación y existencia de azúcares correspondiente al 31 de Mayo próximo pasado que nos remite puntualmente, nos hace saber que la exportación y la existencia de frutos comparados con igual fecha del año 93 era como sigue:

	1893	1894
Toneladas exportadas por todos los puertos.....	483,507	673,788
Toneladas existentes en todos los puertos.....	242,251	301,504
Sumas.....	725,758	975,292
Consumo local en 5 meses, toneladas.....	20,850	20,850
Sumas.....	746,608	996,142
Existencia en 1° de Enero, fruto viejo toneladas.....	4,500	33,965
Recibidas hasta 31 Mayo.....	742,108	962,177
Dice el amigo Gumá, que los números que deja anotados demuestran un total de exportación hasta esa fecha de.....	673,788	toneladas
Existencia en esa fecha.....	301,504	"
Balance, zafra por llegar para exportar (estimado).....	25,000	"
Balance id. para consumo en lo que resta del año.....	29,150	"
Consumido en los 5 primeros meses del presente año.....	20,850	"
	1.050,292	"
Menos saldo zafra 92-93.....	33,965	"
Total zafra de 93-94 (estimada)....	1.016,327	"

Agrega el docto amigo que á la vista salta que el balance disponible de nuestra zafra, no es excesivo y menos al fijarse en la siguiente demostración, de lo ya exportado, por meses desde 1° de Enero del presente año hasta hoy.

Exportado en Enero.....	75,880	toneladas.
Id. Febrero....	139,114	"
Id. Marzo.....	187,592	"
Id. Abril.....	122,771	"
Id. Mayo.....	147,431	"

Total exportado en 5 meses.... 672,788 " ó sea un promedio mensual de 134,757 toneladas.

De seguir saliendo mensualmente igual cantidad de azúcar como hasta aquí, (en contra de lo cual nada consta) cree el señor Gumá, que resulte aun menos excesivo el remanente de zafra que queda por vender y exportar. Dicho balance, más lo estimado de zafra por llegar (326,504 toneladas) no parece más de lo suficiente para cubrir las necesidades de los mercados consumidores en lo que resta del año.

Empresa del ramal ferroviario de Viñales.

Nos escriben de Consolación del Sur, diciéndonos que, últimamente se verificó en la casa Consistorial una Junta General de los donantes y subscriptores de cantidades para la construcción del ramal á Viñales.

Explicado por la presidencia el objeto de la reunión se acordó por unanimidad y en definitiva lo siguiente:

- 1° Declarar disuelto la Comisión Gestora, aprobando

la Junta los actos realizados y que se consignan en sus actas.

2° Nombrar una Comisión liquidadora compuesta de los señores Alcalde Municipal, Blanco y López Mendoza, para realizar la devolución de cantidades bajo las bases que siguen: Reclamación de la parte que deben abonar los subscriptores que aún no pagaron la cuota del primer plazo. Devolución íntegra de las cuotas del segundo plazo á los subscriptores que la anticiparon, las cuales no sufrirán descuento alguno. Devolución de las cuotas del primer plazo rebajando de ellas la parte proporcional del total de lo subvencionado prorrateable entre la masa de suscripción, acumulando también una cuenta de 10 pesos por impresiones que fué aprobada.

Y 3° Que los fondos de la suscripción queden á disposición de la Comisión liquidadora, para que ésta devuelva el tanto por ciento que corresponda.

Se acordó además dar las gracias á la Comisión que pasó á esta capital para gestionar asuntos del ramal, por haber renunciado á que se le abonasen los gastos de pasaje, etc.

La cola del "Trust" americano.

Con mucho gusto damos á conocer á nuestros ilustrados subscriptores algunos extractos de un notable artículo que publica la *Press* de Philadelphia, cerca de los propósitos que lleva el *Trust* azucarero de New-York. Dice así: A la entrada del invierno se publicaron en Washington algunos telegramas del periódico ya citado en los que se manifestaban que, Mr. Havemeyer y otros miembros del *Trust*, se hallaban en aquellos momentos en consulta en esta ciudad con algunos de los miembros principales del partido democrático á fin de darle forma al documento que trata de la cuestión del azúcar, y hacerlo lo más perfecto y ventajoso posible á lo intereses de la institución ya citada. De tiempo en tiempo se decía que los accionistas del *Trust* tendrían en más ó menos remota fecha un legítimo suceso debido á sus esfuerzos é iniciativa, y no dejaba de agregarse que la estructura de la nueva *Ley de Tarifa* dependía directamente del *Trust* azucarero.

En estos momentos aquel dicho reviste los caracteres de una verdad inconcusa. Es altamente humillante que haya podido haber acuerdo entre los miembros de la Compañía citada y la legislatura del Congreso. El *Trust* azucarero es una siniestra institución. En la época en que pasó ó se admitió por la comisión de Hacienda del Senado el *Bill Mc Kinley*, el *Trust* azucarero era una organización mercantil comparativamente nueva, tenía solo tres años de existencia en aquel entonces, y algunas de las más grandes refinerías del país no formaban parte de la indicada asociación, particularmente las de Filadelfia. Debido á la influencia de estos refinadores que se hallaban desligados de todo género de compromisos, indujeron á los Republicanos del Congreso, bajo la inmediata dirección aquellos del finado E. C. Night y M. Frazier, á poner un derecho de $\frac{1}{2}$ centavos en libra sobre los azúcares refinados á cuyo efecto subscribieron un documento que fué presentado á la comisión del Senado por los enarrados señores, en el que se daba el costo de los productos de su refinería, con cuyo motivo se indujo al Comité de Hacienda del mismo, á elevar la permitida protección por el Comité de la Cámara de Representantes en aquel entonces, más desde aquel momento el *Trust* trabajó para atraerse ligar á refinerías independientes, y, efectivamente, logró con esa combinación el poder absoluto para regir el precio del producto de los refinados en todos los estados Unidos.

La diferencia entre el azúcar crudo y el refinado en Agosto de 1890, cuando fué presentada al Senado la proposición de ley, fué de 53 centavos por cada 100 libras, más después que el *Trust* tomó el *contral* ó dominio de todas las refinerías que hasta entonces tenían

una vida independiente elevaron sus tipos de precio á esa diferencia, por cuyo motivo esa proporción que imperaba en el año 1892 era de \$1 ⁰³/₁₀₀ por ciento, y en 1893 fué de \$1 ¹⁶/₁₀₀.

Como el consumo del azúcar en el año de 1892 en este país fué de 4.116.082,240 libras, puede deducirse desde luego la enormidad de los beneficios realizados por el *Trust* con semejante monopolio, aun á pesar de admitirse el azúcar, rigiendo la ley de tarifas de Mc Kinley, libre de derechos hasta el grado 16 de la escala holandesa y de gozar el pueblo de los beneficios de la reducción en los derechos.

No se necesita semejante protección.

Es indudablemente una verdad incuestionable que vienen y apecando en historia y que es muy fácil de demostrar exactamente, que no hay, ni puede, ni debe subsistir semejante necesidad de protección á favor de los refinadores de azúcares como las concedidas al *Trust*. Los demócratas han manifestado y participado de estos principios, y en todas las campañas desde la aprobación de la ley Mc Kinley han venido atacando al Gobierno Republicano por haber protegido y proteger al *Trust americano*, más ahora, con la verdad en contra de esos mismos demócratas que en un tiempo formaron la oposición, y en condiciones enteramente distintas á las que se corrian en el año de 1890, en donde no hay refinados independientes que desligados del *Trust* pudieran seguir distinta senda por hallarse los intereses encontrados entre sí, el partido democrático sin embargo, se propone dar prácticamente á el *Trust americano* la misma protección y privilegios que tiene al amparo de la Ley de Mc Kinley.

¿Existe en el *Trust* copartícipes de sus grandes utilidades que son al mismo tiempo Senadores? Esta es una cuestión pertinente. El periódico *The Press* dió á luz una correspondencia en la cual manifestaba á guisa de información, que en una partida de naipes, cuando el proyecto de Mr. Mc Kinley estaba pendiente de ser aprobado ó rechazado en el Congreso en el año 1890, un miembro del *Trust* trató de *soltar* una gruesa suma de dinero á algunos miembros de la Cámara, entre los que figuraba un republicano, miembro al mismo tiempo del comité de Medios y Arbitrios. Tan pronto como los individuos citados del Congreso descubrieron lo que el agente del *Trust* trataba de realizar el juego vino á su término. El dinero que les fué ofrecido por el agente de la Compañía Refinadora fué indignamente rechazado por aquellos, informándoles de paso que ellos no jugaban cartas de ese modo. Uno de estos individuos era por aquel entonces miembro oponente del Senado respecto de la creación de los derechos á los azúcares refinados.

El individuo antes citado parece ahora demócrata.

Con esta experiencia hay razón para dudar que el *Trust*, nunca tuvo miembros ú agentes en Washington, ni Senadores que nunca estuviesen de acuerdo con esos procedimientos.

Los miembros del *Trust* que trataron de *soltar* 80,000 pesos en aquel juego de naipes, están en comunicación diaria con los Senadores democráticos desde que el *Bill* de Willson ha sido presentado al Senado. También es cosa en extremo sabida y manoseada que todos los miembros del *Trust* son en gran manera contribuyentes al fondo de la campaña «*Congresional democrática*». Sin ninguna de estas razones parecería imposible la adopción por el Senado de la *cédula* del *Trust Azucarero*, y no podrá negarse que la indicada fué preparada de antemano por esa Compañía monopolizadora. La Cámara puso el azúcar en la lista de los artículos que no habían de devengar derechos. El subcomité del Senado cambió el tipo multitud de veces mientras que el caso fué sometido á la consideración de sus individuos. Mr. Mc Pherson y otros intervinieron y los tipos tuvie-

ron una nueva variación de los anunciados y comunicados al Senado.

El Senador Cafferey en su testimonio ante el Comité de investigación dijo que, el Sr. Havemeyer, Presidente del *Trust* trató de persuadirlo en favor del 40% de derechos, *ad valoren* sobre los azúcares crudos, pero que rehusó. Esto establece la verdad de que la propuesta de la *cédula* fué trabajo de Mr. Havemeyer: esto también se sabe por otros cursos.

Después de haberse dado cuenta en el proyecto de Ley del derecho específico, apareció en las columnas del periódico el *Herald* de Nueva York y otros, la narración de la entrevista con Mr. Havemeyer, Presidente del *Trust*, en la que hizo diversas aclaraciones y argumentos en favor de un derecho *ad valoren* del 40% en todos los azúcares, crudos y refinados, con un privilegio especial para elevarlo á un cuarto de centavo de derecho de adición á todos los superiores al grado 16 de la escala holandesa.

(Continuará).

Importación de plátanos á los Estados Unidos

The Commercial Bulletin da cuenta del comercio de importación de plátanos en aquel país, el que marcha en ascendente escala.

Dice el colega de referencia que en Enero y Febrero se han importado 1.225,546 racimos. De estas importaciones, las correspondientes á Enero de este año, Nueva York consumió la cifra de 176,407 racimos; Nueva Orleans, 172,126; Filadelfia, 95,281 Boston, 62,680 y Baltimore 52,045; total: 548,540 racimos consumidos en aquellas poblaciones durante un solo mes. De las importaciones del mes de Febrero corresponde á Nueva York 168,721; Nueva Orleans, 312,759; Filadelfia, 109,832; Boston 42,924 y Baltimore, 43,400, total: 677,006 racimos. Nueva Orleans como se ve, consume doble cantidad que la gran metrópoli neoyorquina.

Ahora que el azúcar y tabaco están virtualmente por el suelo, que los precios de nuestro primer producto no cubren más que los gastos de refacción ¿no es tiempo que nuestros agricultores piensen y se decidan al cultivo del plátano? Nuestras tierras son privilegiadas para este objeto y se hace indispensable que nuestros agricultores piensen que las soñadas utilidades del cultivo de la caña y del tabaco pertenecen ya por desgracia al dominio de la historia. Otro gran venero de riqueza representa el cultivo de la Sanseveria ó Lengua de Vaca. Está evidentemente probado que la fibra que se produce de esa planta textil es de inestimable precio en los Estados Unidos y Europa, y tiempo es ya en vista de esto que nuestros hacendados piensen que el problema de la producción azucarera en Cuba es muy dudoso en el supuesto de que el mundo entero produce en la actualidad este dulce en cantidades suficientes á cubrir las necesidades de su consumo, y que en algunos lugares quedan anualmente sobrantes que se destinan á aquellos en que la producción aun no alcanzan las cifras un carácter excesivo.

Volviendo al consumo actual de plátanos en nuestros mercados vecinos, y para reanudar aquel periodo, debemos decir, que el plátano Johnson es el que alcanza los mejores tipos de venta en las plazas principales del litoral Sur y Este de las costas de los Estados Unidos, y nuestra propia experiencia nos ha dado á conocer las ventajas que redundarían á favor de campesinos y comerciantes si rompiesen los primeros con esa malsana y tradicional rutina de no producir otro artículo que azúcar y tabaco. Es indiscutible que dada nuestra situación topográfica nos hallamos en mejores condiciones para competir con aquellas islas y repúblicas que hoy por hoy tienen establecido esa clase de negocios, pues la distancia que nos separa del principal puerto consumidor es mucho más corta por ejemplo que la que divide

á los de la costa de la República de Honduras, y no parecería pertinente explicar aquí que los fletes guardan un apropiado paralelo en razón de la mayor ó menor aproximación á los puertos á que se destinan los barcos que hacen la carrera entre las costas en donde se embarca la mercancía y los puertos de la costa que los reciben.

Nuestros negocios están bastante esquilados y limitados para no pensar desde luego en el cambio de frente que impone la necesidad, y es lógico pensar en la defensa ya que nuestros principales productos están heridos de muerte.

Nuestros Diputados deben hacer poderosos esfuerzos con el Gobierno á fin de que se habiliten los puertos de la costa Norte y Sur de la parte Oriental y Occidental de la Isla para favorecer la exportación de frutas á nuestros mercados vecinos, y nuestro Gobierno á su vez debe de favorecer el proyecto que ya tienen algunos agricultores á ese fin; dado que tales beneficios se nos concedieran, sobran Compañías armadoras en Nueva Orleans, Savana y otros puertos cercanos que dedicarán sus naves de vapor al objeto de recibir fletamentos para los indicados puertos, y recibiríamos los beneficios que tienen indefectiblemente que producirse con la explotación de los terrenos baldíos que en la actualidad se hallan á merced del mayor grado de abandono. Tiempo es ya de que nuestros gobernantes y gobernados estudien los necesarios medios para salir de esta terrible situación, y romper de una vez para siempre con ese distintivo de dejar para mañana lo que debe hacerse hoy pues, de no cambiar de rumbos vamos al abismo.

Aparatos de seguridad para líneas eléctricas. (1)

III.

Vimos en el anterior estudio los principios que informan en el pararrayos de puente fusible ó sea de cortacircuitos, así como los inconvenientes que ofrece, y hoy será objeto primordial de nuestro estudio otro sistema de pararrayos, basado en el poder emisor de las puntas, ó mejor aún, por la facilidad con que la corriente en tensión se escapa por las puntas.

Los descargadores de puntas apoyados en las experiencias de Franklin, constan esencialmente de dos placas, armadas de puntas ó aristas aguzadas, bien sea en forma dentada de sierra, en uno de sus bordes, bien provistas de clavos afilados, muchos en número en forma de cepillo, situadas las dos placas una enfrente y cerca de la otra, de tal modo, que se correspondan las puntas de una placa con las de la otra, estando dispuestas para que una de las placas reciba el hilo de línea y comuniquen con el aparato que se tiende á proteger, y la otra placa tiene su comunicación con tierra, depósito común.

Así dispuestas ambas placas, se observa que el alto potencial de una corriente se escapa en gran parte por las puntas del peine, sierra ó cepillo, conectado con alambre de línea, y al escaparse salva el corto espacio de uno á dos milímetros que la separa del juego de puntas gemelo, pasando como es consiguiente, á tierra, siendo su trabajo constante y permanente mientras las placas y en especial las puntas estén en condiciones adecuadas de servicio, que lo serán siendo las conexiones íntimas, las puntas afiladas y limpias, y la distancia para el salto, pequeña, si bien como es lógico sin contacto.

Conocida la disposición del aparato, veamos su funcionamiento, que no puede ser ni más defectuoso ni más peligroso tampoco. Efectivamente, al llegar una corriente de voltaje elevado, se distiende por la placa receptora, se DILATA, si quiere admitirse el concepto, y disminuye en gran parte la tensión que, hallando resistencia en poder correrse del todo al receptor, salta á la placa veci-

na, venciendo la resistencia del aire, siendo recogida por las puntas que le abren camino para difundirse á tierra; pero, mientras una parte sigue este camino, otra parte recorre el circuito hasta receptor, á pesar de cuantas resistencias éste ofrezca en su estructura, ya que no hay camino, por limitado que él sea, que no sea recorrido por una corriente de alto potencial, como no hay fluido á presión que no filtre y se escape por un agujero, por diminuto que se quiera suponer.

En tales condiciones, evidente se manifiesta el daño acarreado, por cuanto al circular por el aparato protegido una corriente de alto potencial, aun cuando ésta sea sólo la cuarta ó quinta parte de la llegada por línea es indudable que el primer trabajo es la fusión, acompañándole las roturas, salto de chispas entre aparatos y la destrucción, más ó menos descompleta, del material eléctrico hipotéticamente protegido.

Y por ahora sólo hemos considerado el proceso en su aspecto regular ó sea estando el descargador en perfecto estado de servicio, estado que desaparece al poco tiempo de funcionar, puesto que en el salto de la corriente á través del aire, éste cambia su estado atómico, el oxígeno adquiere más velocidad vibratoria, aumenta su energía y se convierte en ozono; el nitrógeno, al ser repudiado por el oxígeno, se convierte en óxido nitroso, ó amoniaco, por cuyo concepto uno y otro se adhieren al metal de las placas, se combinan con él, y formando un compuesto metálico en la superficie de las puntas, en forma de mancha negra que á modo de película las recubre, entorpece y anula su funcionamiento, puesto que la tal mancha negra resultante es un óxido de cobre, y bien sabido es que por una superficie oxidada, la corriente sólo con dificultad suma se conforma á circular, y al hacerlo eleva de tal modo la temperatura, que produce la fusión en cuanto el potencial de la corriente se equilibra con el coeficiente de resistencia del metal semi-mal conductor.

Es cierto que no todos los metales sufren esta modificación, puesto que hay algunos que resisten perfectamente la acción de aquellos gases, aun en el estado naciente, como lo resisten el platino, el oro y, en gran parte, la plata; pero tales metales, precisamente se hallan excluidos en los descargadores de puntas por su precio exorbitante y dándose sólo empleo al cobre y aun no puro, sino aleado con zinc ó á lo más con estaño, de donde resulta la oxidación inmediata y la fusión de las puntas y aun de las placas pronto, siendo tanto más rápida la destrucción, cuanto más adelgazadas las puntas sean, como sucede con el aparato Werthks, de forma de cepillos, en cuyo aparato basta una aurora polar para que aparezcan embotadas por fusión la mitad por lo menos de sus púas, no siendo raro el caso de en una tormenta fundirse las puntas del descargador Werthks, mientras ha permanecido estable un puente fusible, efecto de la transformación de energía requerida para vencer el aire que separa las dos órdenes de puntas, la cual, acumulándose en la extremidad terminal de la placa línea, desarrolla calórico suficiente para producir la fusión.

Ante los caracteres é inconvenientes que presenta el deficiente sistema que examinamos, no queda otro recurso que cortar la comunicación eléctrica en caso de tormenta por medio de un conmutador colocado antes del descargador de referencia y estableciendo el circuito de línea á tierra directamente, puesto que mantener la comunicación confiados en el pararrayos de puntas sería una temeridad que constaría la destrucción de los receptores, y lo que es más grande aún la vida del que estuviese en el aparato, cual se ha repetido, desgraciadamente con sobrada frecuencia, lo mismo en las líneas telegráficas que en las telefónicas, sin exceptuar la de París á Londres, que tiene una lista asaz notable por lo larga y por lo accidentada. Los caracteres que debe ofrecer un pararrayos son los de *permanencia y seguridad*; y como vemos que los aparatos de puntas no ofrecen una ni otra, por cuanto á la vez que se inutilizan ellos, dejan que la

(1) Véase el número anterior.

corriente inutilice también á los aparatos protegidos, para evitar lo cual es indispensable cortar la comunicación é interrumpir el servicio, estudiaremos otros aparatos que, partiendo de principios semejantes, emplean procedimientos diferentes.

(Concluirá).

Promedios en los precios del azúcar

EN LA PLAZA DE CIENFUEGOS.

El promedio de precios del mes de Mayo en Cienfuegos ha sido de 5.3872 reales fuertes arroba, por centrifugados de 95 y 96 grados de polarización. Corresponde á las 100 arrobas de caña:

Al 4 p ^o / _o	\$ 2.6936
„ 4 ¹ / ₄ „.....	2.8619
„ 4 ¹ / ₂ „.....	3.0303
„ 4 ³ / ₄ „.....	3.1986
„ 5 „.....	3.3670

Bibliografía.

HOJAS LITERARIAS, POR MANUEL SANGUILY.—AÑO II.—TOMO IV.—MAYO 31, 1894.—NÚM. 1.

Hemos tenido el gusto de recibir por primera vez, un ejemplar de esta valiosa y acreditada publicación la que no obstante su ausencia de esta redacción, siempre la hemos leído con el mayor interés dado el autorizado y prestigio de su pensador Director.

Este magnífico periódico se publica semanalmente y consta de 64 páginas, esmeradamente impresas, en buen papel, por el importante establecimiento tipográfico del Sr. Miranda, Compostela núm. 69.

Hé aquí el sumario:

- I.—Un gran orador cubano (Rafael Montoro, sus discursos y su política.)
- II.—Propósitos del General Narciso López.
- III.—Las dos proclamas.—(Apéndice.)
- IV.—Sobre el hallazgo del Sr. La Barra (carta al señor D. Enrique J. Varona.)
- V.—La asimilación y La Autonomía.
- VI.—Impresos recibidos.

Recomendamos á nuestros subscriptores, las *Hojas Literarias* del Sr. Sanguiuly.

Dirección y Administración, San Ignacio 24, altos, suscripción mensual: 50 cts. plata, en esta capital y en provincias, 60 cts. id.

EL PORTERO, ZARZUELA EN UN ACTO Y EN VERSO ORIGINAL DE DON FACUNDO RAMOS. IMPRENTA "EL ORDEN" DE CAIBARIEN.

Acusamos recibo del ejemplar que nos dedica el autor de la chistosa obrita así titulada, por cuya deferencia damos las gracias más cumplidas.

En la confección de la zarzuelita se nota las revelantes condiciones literarias de su autor, y sus versos fáciles y bien traídos le acreditan, una vez más, de verdadero poeta.

Consta de 25 páginas bien impresas y se halla de venta en la Administración del periódico *El Orden* de Caibarién.

BIBLIOTECA DE LA REVISTA VILLAclareña.—TOMO I. GUIRNALDA VILLAclareña. QUIÑONES, IMPRESOR. SANCTI-SPIRITUS Y MARTA ABREU, SANTA CLARA.

Encierra esta obrita una colección de cromos y retratos de lindas jóvenes de la buena sociedad Villaclareña, los que han sido publicados por la REVISTA hasta 31 de Diciembre de 1893 y precedidos de la vera efigie de don

Antonio Vidaurreta y Alvarez, Director del Semanario citado, y de un prólogo del Sr. Zamora Prado.

Esta obra se encuentra á la venta en los establecimientos *La Camelia*, *El Iris*, *el Palo Gordo*, Redacción de la Revista é Imprenta *La Defensa* todos de Santa Clara al precio de 50 centavos plata el ejemplar.

Enviamos nuestro agradecimiento al autor por su dedicada atención al obsequiarnos con uno de ellos.

VARIEDADES.

Construcción del Puente de la calle de Filbert en Filadelfia.

La Compañía del Ferrocarril de Pensilvania, acaba de terminar con éxito feliz la construcción del puente de la calle de *Filbert* en Filadelfia, sobre el río *Schuylkill*, y podemos afirmar que los trabajos realizados, incluso los suplementarios que se han verificado á fin de no interrumpir el tráfico, han sido de suma importancia.

Los trenes expresos y los que no lo son han atravesado por el puente de que tratamos, como si tales trabajos no hubiesen existido. No se ha contado la menor dilación, no ha habido entorpecimiento alguno en el itinerario de los mismos, y esto es cuanto pudiera haberse exigido en una línea que tiene un movimiento siempre creciente.

El tiempo empleado desde el comienzo de aquellas obras hasta su total terminación ha sido el de 6 meses.

La navegación de barcos de canales por el río se vió algo interrumpida, pues se trataba de echar abajo el arco central y levantarlo de nuevo.

El puente está construído sobre tres arcos, uno de 41 pies 6 pulgadas de largo en el centro, y dos de 156 pies 8 pulgadas cada uno en sus extremos. Cada arco contiene diez fachadas. En la remoción del puente antiguo se ha empleado una andamiada que por sí solo honra á cualquier Ingeniero mecánico, ejemplo de ello ha sido el detalle que dejamos relacionado de no haber sido interrumpida la marcha de los trenes en ningún sentido. En la parte superior de la andamiada se colocaron los durmientes provisionales sobre los que descansaban los *rails*, guardado el exacto nivel del anterior para evitar con una alternativa elevación ó brusco descenso los accidentes que pudiesen haber sobrevenido en el cruce de los trenes. Tan luego quedaron terminados los trabajos que se habían emprendido, se removieron aquellos obstáculos, quedando franqueada la línea en toda su extensión. Los materiales que se han empleado en dicha construcción eran transportados por la parte de tierra y por el río, en grandes aparatos apropiados para la carga de esta clase de materiales y por chalanas de gran tamaño.

El periodo de tiempo de mayor duración que los operarios tuvieron obstruida la línea, fué de tres horas en el que no sufrió ninguna interrupción la marcha de los trenes.

Es indudablemente digno de tenerse en cuenta que haya terminado en tan corto tiempo los trabajos de remoción del indicado puente, pues el arquitecto Mr. Schullkill jamás imaginó la ausencia de toda clase de contratiempo en la ejecución de esa obra. Se observa después de terminada esa obra un conjunto de perfecta armonía, en donde tanto resalta el arte cuanto la seguridad para los viajeros.

La Compañía del *Ferrocarril de Pensilvania* ha enriquecido su fama tan legítimamente sentada y no menos adquirida agregando una obra más á las ya realizadas que le dá el justo título que posee.

La electricidad en los Estados Unidos.

Se estima invertido un capital 1.000,000,000 de pesos en aparatos eléctricos, hilos, postes, etc. en los Estados

Unidos, cuya suma está repartida del siguiente modo:

Compañías Telegráficas	\$ 150.000,000
Id. Telefónicas	100.000,000
Id. de Alumbrado	400.000,000
Id. de Utensilios y supletorios ..	150.000,000
Id. Ferrocarriles	200.000,000

No queda duda que con estos datos, bastante elocuentes, se viene á la conclusión siguiente: que la electricidad sustituirá sin quedar ni un átomo de duda á todo cuanto tienda á moverse por medio del vapor. Más queda otro problema que resolver de tanto interés como este que nos ocupa: luego que encarezca el carbón y llegue su grado máximo por la evolución que están verificando los trusts y otras poderosas Compañías que tienden á amalgamarse entre sí, ¿qué harán los que se ocupan en suplir con la electricidad la fuerza motriz y todo cuanto supone movimiento, acción, etc?

Sin el carbón no habrá fuerza impulsora por lo tanto como materia prima se ve ó comprende que esta producción es insustituible, y en tanto cuanto no se halle lo que sustituya á este poder, habrémos ganado mucho, más no habrémos conseguido todo lo que nos proponemos.

Museo Comercial.

Tomamos de la *Revista de Información* lo siguiente: Tiempo hacía que se proyectaba, el establecimiento en esta gran metrópoli comercial americana de una exposición permanente de productos y artefactos de todos los países del Nuevo Mundo, con objeto de aumentar las mutuas relaciones comerciales entre los Estados Unidos y los demás países de la América latina. Varias tentativas parciales se han hecho en esta ciudad por Empresas particulares que pretendieron llevar á cabo este pensamiento, que, desgraciadamente no llegaron á realizar definitivamente, hasta que hace cinco años la

Legislatura del Estado de Nueva York adoptó el proyecto de Ley para el Establecimiento de un Museo Comercial en esta Ciudad, que en efecto, no es otra cosa en sí, que la Exposición permanente que se proyectaba.

La Legislatura elevó al Congreso Nacional su proyecto, que fué aprobado, y éste asignó una suma para que se llevase á cabo la institución; cuya suma no fué suficiente, y la Cámara de Comercio de esta Ciudad contribuyó con la cantidad que faltaba para su realización; y el Museo Comercial de Nueva York acaba de establecerse en el gran edificio de Golet, situado en la Avenida de Lexington, esquina á la calle 43.

El objeto principal y determinado del Museo Comercial de Nueva York, es estimular las industrias, comercio, la agricultura y los países de todos los estados americanos entre sí. El Museo se divide en 3 departamentos, á saber. Exhibiciones de los manufactureros norte americanos y exhibiciones de los gobiernos extranjeros. Este último departamento consiste en productos y artefactos de diferentes países que soliciten del mercado de los Estados Unidos.

Las repúblicas Sur Americanas solamente han adquirido un espacio de 40.000 pies cuadrados para sus exhibiciones. Italia ha obtenido otro de 10.000 pies cuadrados en el que exhibe una magnífica colección de estatuarios y obras de arte en bronce.

Los manufactureros norte-americanos exhiben los productos de sus fábricas en los Estados Unidos.

El gobierno de Washington expone en su departamento especial los artefactos y productos extranjeros que no se producen ni fabrican en los Estados Unidos y que se consumen en otros países; con el objeto de estimular á los productores norte-americanos á que los adopten en este país. Es indudable que el Museo Comercial de Nueva York, contribuirá eficazmente al desarrollo del Comercio General de los Estados Unidos

Sur, y á propósito para la fabricación de bandas de hilo de carreta y sacos.

He sido ayudado en estos trabajos por Mr. R. M. de Cocanut Grove Fla, que fué nombrado agente especial del Departamento después de mi salida de la Florida, la última primavera, quien llevó á cabo los trabajos de la factoría experimental, bajo la dirección del Departamento hasta el fin de la estación que concluyó en Junio. En informe de Mr. Munroe sobre el cultivo de la piña, con noticias de la producción de la fibra, es muy interesante.

Deseo también llamar la atención sobre el trabajo del Dr. J. V. Harris de Cayo Hueso que está cultivando la Sansevieria, en grande escala como empresa privada, aunque ayudado hasta cierto punto por el Departamento. Las experiencias del Dr. Harris están también explicadas en un documento especial presentado por él á instancias mías. Con referencia á las fibras de piña y sansevieria deseo expresar mi agradecimiento á Mr. W. T. Jorbes de Paterson N. J. quien últimamente preparó y blanqueó una serie de muestras para la colección del Departamento.

Deseo hacer público el auxilio prestado por Mr. J. C. Todd, también de Paterson, que está asistiendo al Departamento, con sus experiencias sobre la fibra del Espino (bear grass) y que bondadosamente se ofreció á limpiar las hojas enviadas por el Departamento, y trabajar la fibra en beneficio de la industria. También solicitó hacer público mi reconocimiento hácia Mr. Thomas

CAÑAMO DE CUERDA DE ARCO

(BOWSTRING HEMP)

SANSEVIERIA

PLANTAS TEXTILES.

Informe del Departamento de agricultura de los Estados Unidos, sobre las hojas de plantas que dan fibras en dichos Estados entre las que se cuenta la Sansevieria (Lengua de vaca) publicado por orden del Ministro de Agricultura de la República en el mes de Marzo del año pasado de 1893.

CARTA DE REMISIÓN.

Departamento de Agricultura de los Estados Unidos.
—Despacho del Subsecretario.

Washington, D. C. Febrero 9 1893.

Señor.

Tengo el honor de remitiros adjunto, para su aprobación un informe de las hojas textiles de los E. U. que ha sido preparado bajo mi dirección por Mr. Charles Richards Dodge, agente especial de

con los demás países extranjeros y más particular con los países hispano-americanos.

CRONICA GENERAL.

El Urbano.

Los coches grandes números 104 y 105 de la línea del Vedado, que están sirviendo hoy para el transporte de viajeros, se encuentran en fatales condiciones; sus pinturas perdidas, y las maderas desprendiéndose por diversas partes. Están inservibles y la Empresa impasible. ¿Hasta cuándo se ha de abusar del público pagano? Hora es ya de que esos coches pasen á los talleres para que se les haga una composición radical, porque así lo exige la decencia con que la Empresa debe tratar á los pasajeros de una línea que tanto producto le proporciona. ¿Se hará sordo también el señor Administrador en esta ocasión? Allá veremos.

Notable mejoría.

Anunciamos con toda satisfacción á las numerosas amistades de la distinguida y benefactora señora doña Dolores Roldán de Domínguez, que ésta se encuentra notablemente mejorada de la última penosa enfermedad que le aquejaba.

Reciban mil plácemes nuestros compañeros D. Bernardo y D. Guillermo, padre é hijo respectivamente de la apreciable señora.

El domicilio de estos apreciables amigos ha sido trasladado de Prado número 33 á la calzada Ancha del Norte número 318.

Botica Santa Ana.

Con motivo de haberse trasladado la Farmacia de Santa Ana, de la calle de Muralla á la calzada de Be-

lascoáin, el depósito de todas las drogas y preparaciones quedan única y exclusivamente encomendadas al conocido Licenciado D. Justo Martínez, dueño de la antigua y acreditada Farmacia, situada en la misma calle de Ríela, casa número 75, entre Compostela y Aguacate.

Trasladamos la noticia á los muchos clientes de la Botica Santa Ana.

Enhorabuena.

Muy cumplida y con todo gusto se la enviamos al estudioso joven D. Antonio María Freire, por la honrosa nota de *Sobresaliente* obtenida últimamente en la Universidad de esta capital.

La difícil asignatura de Terapéutica, fué interpretada con fidelidad por el ilustrado estudiante, con precisión inusitada y gran conciencia de ella.

A su amantísimo padre nuestro estimado amigo el Sr. D. Antonio María Freire, antiguo é idóneo Empleado de los Ferrocarriles de Cárdenas y Júcaro, le felicitamos también por los rápidos progresos de su queridísimo hijo Antonio y sepa el amigo Freire que nosotros nos hacemos copartícipes de su justa satisfacción.

A las damas.

El Rhum Quinquina, confeccionado en la acreditada perfumería cubana, de los Sres. Crusellas, Hno. y C^a, está recomendado como uno de los más eficaces y saludables comésticos, que embellece el cabello. No debe faltar en el tocador de las bellas, por lo que no dudamos encarecer su adquisición. Es mejor que los tónicos extranjeros.

Imprenta Militar Muralla 40.—Habana.

este departamento, encargado de las investigaciones sobre las fibras. El informe contiene el resultado de los recientes estudios sobre el cultivo en Florida del Cáñamo de Sisal y los experimentos con la planta del falso cáñamo y otros agaves de las regiones subtropicales que producen fibras. En vista del constante interés que despierta este asunto tengo el placer de recomendar su pronta publicación.

Suyo respetuosamente,

Edwin Willits.

Al honorable J. M. Rusk.
Secretario.

CARTA DE REFERENCIA.

Departamento de Agricultura de los Estados Unidos.

Washington, D. C. Enero. 10 de 1893.

Señor: tengo el honor de acompañaros con la presente el manuscrito de un informe sobre las hojas textiles de los E. U. ó sea el Boletín número 5 de la serie de investigaciones acerca de aquellas. Es digno de mencionarse el hecho de que importamos hojas textiles por valor de 7 á 8 millones de pesos anualmente, muchas de las cuales podrían cultivarse en este país. Y esto es una mínima parte de la exportación total que cada año hace esta nación para comprar fibra, cuyo monto asciende en números redondos á 50,000,000 de pesos. En este informe he dado los resultados de mis últimas investigaciones sobre el cultivo del cáñamo de Sisal

en la Florida, con una completa historia y descripción del falso cáñamo, que se ha encontrado que es una nueva especie aunque de la misma familia de la planta de donde se extrae la fibra del comercio. En un tercer capítulo he descrito varias especies de Agaves productores de fibras que florecen en algunas porciones del extremo Sur de los Estados Unidos incluyendo la que da el Ixtle, ó cáñamo de Tampico del comercio, de la que importamos sobre 600,000 pesos en 1892.

El resultado de los experimentos del Departamento en Cocoanut Grove con la fibra de la piña y la Sansevieria ha dado materia para los dos capítulos que siguen. La industria de la piña en los E. U. está aumentando cada día, y se cree que si la preciosa fibra que contienen las hojas de esa planta, se pudiera extraer con un costo comercial después de haberse recogido el fruto, aumentará considerablemente el provecho de la industria de la piña. Los interesantes experimentos con la Sansevieria, otra soberbia fibra justifica la creencia de que de este cultivo puede hacerse una productiva industria en Florida, y ya se han establecido algunas grandes plantaciones en la parte Sur de dicho estado.

El informe concluye con algunos capítulos sobre el lino de Nueva Zelandia la fibra del espino (beargrass fiber). Del primero, que ya está cultivándose en California hemos exportado recientemente al pié de 76,000 pacas en solo un año: La segunda es una especie indígena encontrada, que cubría grandes áreas de terreno en el Oeste y el

Anuncios varios.

1862, M. M. DELGADO.—1870, DELGADO Y LLERA.—1873, J. LLERA
DIRECCION: CORREO BOX N° 1838. CABLE: «LLERA.»—NUEVA YORK.
Oficina número 138, Pearl street.

J. LLERA

AGENTE PARA LA ISLA DE CUBA DE VARIAS DE LAS MEJORES FABRICAS DE MATERIALES DE

FERROCARRILES,

Telegrafos é Ingenios.

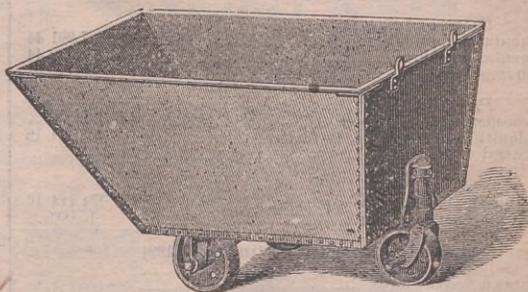
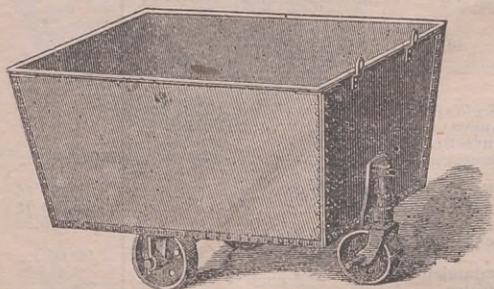
AGENTE

DE LAS MUY AFAMADAS

Locomotoras

DE

BROOKS



y coches para pasajeros, carros de carga de todas clases y dimensiones, carros para Inspectores, tracción de vapor á mano. Aceites y grasas libres de ácidos corrosivos, toda clase de material fijo, construcciones de hierro, modelos elegante y de solidez. Maquinaria de todas clases para ingenios. Madera de pino, pinsapo y finas.

ESPECIALIDAD EN LADRILLOS REFRACTARIOS

CONSIGNACIONES Y COMISIONES EN GENERAL
CARRO DE ACERO PARA ENFRIAR AZUCAR.

Se garantiza á satisfacción y los precios más bajos del mercado. Para informes

J. LLERA, New-York.—Representante en la Isla de Cuba, Sr. D. ENRIQUE H. SMITH.
MERCADERES NUM. 22.—TELEFONO 614.—APARTADO 396.—HABANA.

O. B. STILLMAN.

BOSTON.

FABRICANTE Y CONTRATISTA

Ofrece á los Sres. Hacendados sus bien conocidos

Triple Efectos.

Tachos al Vacio.

Defecadoras.

Centrifugas.

Máquinas de Moler

Aparatos hidráulicos para Máquinas de Moler.

Catchalls ó Recipientes de Seguridad.

Hornos para Quemar Bagazo Verde.

Conductores.

Unico agente para la ISLA DE CUBA.

De la caldera "*Puerco Espin.*"

Del *Farrel Foundry y Maquine Co.*

Del *Webster Calentador al Vacio.*

Del compuesto para calderas *Litofuge.*

PARA MAS PORMENORES DIRIJIRSE A

Wm. M. Schlesinger

REPRESENTANTE EN LA ISLA DE CUBA.

Mercaderes 22.—Apartado 396.—Teléfono 614.—HABANA

Anuncios varios.

Banco del Comercio, Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla.

Situación en la tarde del 31 de Mayo de 1894.

ACTIVO.		ORO.	PASIVO.		ORO.
<i>Caja</i>			<i>Capital</i>		\$ 7,000,000 ...
En efectivo en el Banco.....	\$ 2,232,368 76		Fondo de reserva	123,845 ...	
Idem idem en el Banco Español.....	363 15	\$ 2,232,731 91	Saneamiento del activo.....	67,266 18	
<i>Cartera</i>			<i>Obligaciones á pagar</i>		
Préstamos y descuentos		1,154,444 46	Cuentas corrientes Certificadas.....	\$ 1,958,001 51	
Contratos de frutos con garantías.....			Depósito sin interés id.	104,118 34	
<i>Cuentas varias</i>			<i>Dividendos</i>		
Cuentas á liquidar	\$ 267,991 44		En efectivo. id.	\$ 4,100-50	
Cuentas al cobro	108,289 44		En acciones.	1,528-...	5,628 50
Corresponsales	39,142 62	415,423 50			2,087,748 35
<i>Propiedades</i>			<i>Obligaciones á plazo</i>		
Procedentes de la fusión.....	13,130,000 ..		Empréstito inglés: nueva emisión.....	\$ 7,700,500 ...	
Adquiridas después de la fusión.....	952,244 19	14,082,244 19	" id. por convertir núm 3.....	256,500 ...	
Central «Favorito»			Obligaciones á pagar.	200,000 ...	\$ 8,157,000 ...
<i>Utiles</i>			<i>Recaudación de los Ferrocarriles (de Febrero)...</i>		330,874 96
Materiales y utensilios	\$ 174,724 46	189,724 46	Cuentas á pagar de ferrocarriles.....	6,368 12	
Mobiliario.....	15,000 ...		Combinación con otras empresas.....	6,825 93	
<i>Empréstito inglés: partidas amortizables de 1894 á 1930</i>			Cuenta corriente de valores y efectos públicos (nominal)	380,600 ...	
Obras á particulares.....		810,332 63	Contrato con el Ayuntamiento.....	1,445 19	
Intereses de empréstitos.....		21,549 92	Repignoraciones de frutos.....	156,548 33	
Depósito de valores (nominal)		380,600 ...			
Productos repartidos.....			<i>Ganancias y pérdidas</i>		
<i>Gastos de todas clases</i>			Producto de los ferrocarriles	\$ 1,464,642 82	
Generales	\$ 11,772 61		Idem de los almacenes	149,508 47	
Banco.....	13,115 21		Idem generales del Banco	21,570 69	1,635,721 98
Almacenes	85,564 77				
<i>Ferrocarriles</i>					\$19,934,244 04
Ordinarios.....	506,871 95		<i>NOTA:—Sacos de azúcar recibidos desde 1º de Enero</i>		929,900
Extinarios { Obras en construcción.....	\$ 27,917-68		Saldo de 31 de Diciembre de 1892.....	112,916	
{ Adquisiciones de 1894.	1,950-75	647,192 97	Total.....	1,042,816	
<i>Cuenta nueva</i>			Sacos entregados	497,877	
Caja. { Oro	\$		EXISTENCIA á liquidar almacenaje.....	544,939	
{ Plata					
{ Billetes.....					
		\$19,934,244 04			

Habana, 31 de Mayo de 1894.—El Contador General, *Pedro A. Scott*.—Vº Bº El Presidente, *Ramón Argüelles*.

BAZAR DEL CRISTO

Establecimiento de Ropa, Sastrería y Camiseria
DE FERNANDEZ Y HERMANO.
Villegas 91.—HABANA.—Villegas 91.

¡EL DELIRIO!

SI, SEÑOR, ES UN DELIRIO

Lean los JEFES de ESTACIONES y CONDUCTORES de los Ferrocarriles el grandioso surtido de sacos de todas clases y formas, los más nuevos, los más elegantes, y sobre todo los más frescos.

Es preciso verlos y tocarlos para cerciorarse de la verdad.

J. VALLES.

Como sucede siempre es el primero que se adelanta siempre en presentar al público las novedades europeas.

J. VALLES.

Tiene la satisfacción de presentar al público la gran novedad del día, que la constituye los SACOS VERTICALES confeccionados para la Isla de Cuba.

Por solo 2 pesos plata le da á usted un saco vertical.

Sí señor, por solo 2 pesos plata, le da á usted un saco vertical

Mas barato que yo, nadie!—J. VALLES.—San Rafael 14¹/₂

TELEFONO 1015.

Anuncios varios.



RIOJA CLARETE FINO R. Lopez de Heredia y Compañía.

AGENTES GENERALES PARA LA ISLA DE CUBA,

DIEGO VEGA & COMPAÑIA.

COMPOSTELA NUM. 66.—HABANA.

CHOCOLATE DE GAMBA
¡SIN RIVAL EN EL MUNDO!!

La superioridad y pureza de las materias primas con que se confeccionan el sin rival CHOCOLATE DE GAMBA y el especial cuidado que se observa en su elaboración, unido á su delicioso aroma, á sus grandes cualidades nutritivas y á su gratísimo sabor, lo han hecho el predilecto de las personas de buen gusto, y el indispensable de las señoras que crían. De venta en todos los establecimientos de víveres y en la

Fábrica, Mercaderes 23.



AGENCIA B.

ESTACION DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA

Telégrafo: TUYA.—**MERCADERES 16.**—Teléfono: 944.



COMODIDAD, RAPIDEZ, SEGURIDAD Y ECONOMIA.

EL FENIX



EL FENIX

AGENCIA DE FRANCISCO W. PULGARON.

OFICINA PARTICULAR PARA INFORMES
LAS DEL FERROCARRIL DEL OESTE
HABANA

Y EN DRAGONES NUM. 16. TELEFONO 1694.

EL CABALLO ANDALUZ

TENIENTE-REY 25

DE M. G. VALLES Y COMPAÑIA

CORREO: APARTADO 150 TELEGRAFO: **VALLES**—TELEFONO 292

COMERCIANTES * IMPORTADORES * DE * TALABARERIA, * PELETERIA * Y * CARRUAJERIA.

JOLIS BADIA & VIDAL

CONSIGNATARIOS DE LAS PRINCIPALES LINEAS DE VAPORES TRASATLANTICOS
IMPORTADORES DIRECTOS

—de víveres, ferretería, maderas de todas clases y barros.—

CALLE DE LA MARINA NUM. 30
DIRECCION TELEGRAFICA "LLANSA".—**CAIBARIEN.**

Anuncios varios.

"EL IRIS"
 COMPAÑIA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA INCENDIOS
 ESTABLECIDA EN EL AÑO DE 1855.

OFICINAS: EMPEDRADO 42.
 CAPITAL RESPONSABLE, ORO \$24.129.606

Siniestros pagados en billetes del B. E. \$ 114.275-50

Siniestros pagados en oro \$ 1.224.059-56

Pagado al Ldo. D. Francisco de los Santos Guzmán, como apoderado de los herederos de D. Juan Gómez Duque por siniestro de la casa Jesús del Monte núm. 226..... 602-43

Pagado á D. Federico de Porto, por el siniestro de la casa Cerro 743, de D.ª Bonifacia H. Braza..... 2,381-86

\$ 1.227,043-85

PÓLIZAS EXPEDIDAS EN MAYO DE 1894.

	ORO.
1 á los Sres. Castells y Comp.....	\$ 3.500
1 á D.ª Ursula Ferrer de Fernández.....	400
1 á D.ª Clementina Torres, viuda de Gutierrez.....	2.000
2 á D. Federico G. y D. José René Morales y Valcarcel...	11.000
1 á D.ª Dolores Pujolá de Estalella.....	12.000
1 á D. José Valeiro y Alvarez.....	500
1 á D. Andrés Díaz y Rosa.....	2.000
1 al Dr. D. Francisco Cabrera y Saavedra.....	20.000
1 á D. Francisco Zedaya.....	5.000
1 á D. Andrés Suárez y Gabeira.....	2.500
1 á D. Andrés Valdés Chaqón.....	2.000
1 á D.ª Micaela Párraga, vda. de Rivas.....	10.000
1 á D. Francisco Duquesne y Arango. Marqués Duquesne.	10.000
1 á D.ª Pilar Arrarás y Bartomeu.....	4.000
1 á D. Francisco González y García.....	3.000
1 á D. Domingo Bosch y Peregil.....	1.500
1 á D. Luis Ros.....	1.000
1 á D. Manuel Puerta y Arias.....	400
1 á D. Joaquín Carril y Almeida.....	5.000
1 á D. Francisco Pedro López.....	3.000
1 á D. Manuel Alvarez y Suárez.....	500
1 á D. Isidro Lleó.....	5.500
1 á D. Domingo Lleó y Vidal, S. en C.....	4.000
3 á D. Bernardo Martínez.....	20.000
2 á D.ª Teresa Ponce de León.....	5.000
1 á D. Adolfo, Manuel y Nicomedes Reyes y Galiano....	30.000
1 á D. Pedro Canonje.....	5.000
1 á D. Benjamín Casielles.....	3.500
3 á D. Vicente Magagoto.....	3.000
1 á D. José Cano de la Maza.....	25.000
3 á D. Andrés Martínez Maturana.....	4.700

Total.....\$205,000

Habana, Mayo 31 de 1894.—El Consejero Director, *Francisco Salcedo*.—La Comisión Ejecutiva, *Eligio Natalto Villavicencio*.—*Anselmo Rodríguez*.

¡¡GRAN REMEDIO!!

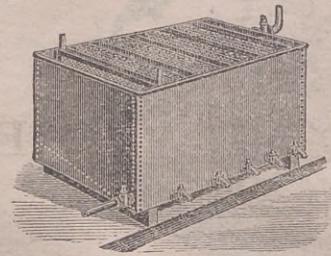
Pídase para todas las enfermedades del PECHO, de los PULMONES y de la GARGANTA, la maravillosa
EMULSION
CREOSOTADA
 de RABELL.

Es un poderoso RECONSTITUYENTE para los niños raquíticos y las mujeres anémicas.

En todas las boticas y droguerías se vende este eficaz remedio, recomendado por

TODOS LOS MEDICOS.

FILTRE BOUVIER
 con Real Privilegio
 y patentes en el extranjero.



Este nuevo aparato decantador á circulación continua, para fabricación de azúcar y para destilería, refinería y demás, es eficaz y económico: no tiene sacos, ni telas ni juntas, extrae los depósitos en plena marcha, etc.

Dirección:

ALFREDO LEBLANC
 Calle Tacón 2. Apartado 11.
HABANA.

Solo representante de los Sres. G. Fletcher & Co. de Inglaterra y de otros acreditados constructores, Belgas, Franceses y Americanos.

FARMACIA "SAN JOSÉ"

PARA LA

TOS

SON
EFICACES

DE—

LAS PASTILLAS

DEL

BREA, CODEINA Y TOLÚ

SE VENDEN
EN LA
BOTICA
DE
SAN JOSÉ
AGUIAR, NUM. 106,
HABANA.

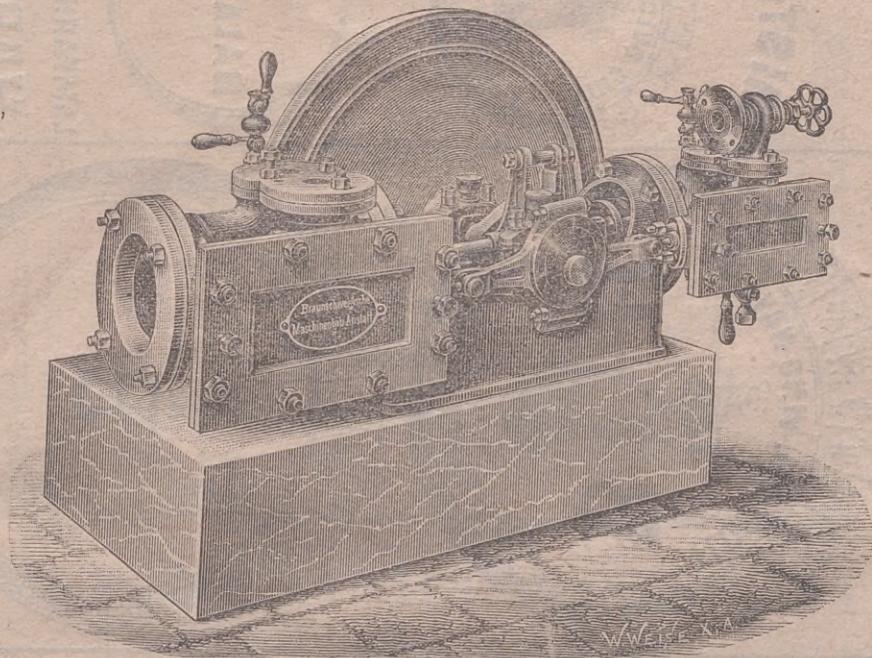
DR. GONZALEZ.—AGUIAR 106.

Anuncios varios.

NEUHAUS, NEUMANN Y CA.

MERCADERES 35.—HABANA.

Trapiches,
 Clarificadoras,
 Mezcladoras,
 Defecadoras,
 Filtro-prensas,
 Doble y triple-
 efectos,
 Trituradores,
 Centrifugas,
 Alambiques,



Tachos de
 punto con
 serpentinas,
 Máquinas de
 vapor con
 expansión
 variable,
 Bombas y
 Calderas de
 todas clases.

REPRESENTANTES DE LOS GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA PARA INGENIOS
 DEBRUNSWICK.—ALEMANIA.—FUNDADOS DE 1853.

TURBINAS PARA BLANQUEAR AZUCAR CON DESCARGA POR EL FONDO, PATENTE BAUMGARTH.

DUBOIS & BOULANGER

INGENIEROS.

Obrapia 36—HABANA—Apartado 649.

Agentes exclusivos de los Talleres de Construcción de Aug. Lecop en Hal, Bélgica y de la Sociedad Anónima Vasco Belga, de construcciones metálicas de Miravalles, Bilbao.
 Maquinaria y aparatos completos, los más perfeccionados para ingenios y alambiques.
 Hornos para quemar bagazo verde, aplicables á cualquier clase de calderas.

Calderas de todas clases y sistemas.

Locomotoras, carriles y carros, edificios de hierro y puentes de hierro.
 Aparatos depuradores de las aguas para quitar de un todo las incrustaciones en las calderas.
 Estudios y trazados de ferrocarriles. Instalaciones y material eléctrico.
 Además nos hacemos cargo de todos los trabajos relacionados con la industria del país y facilitamos informes.

POLVOS Y PASTAS VEGETALES DESINCRUSTADORES

Inventados por FAJARDO Y BARANDA

(CON REAL PRIVILEGIO.)

Las causas principales ó más generales de las explosiones de las calderas de vapor consisten en las incrustaciones calcáreas ó paredes que interiormente se forman en las planchas de ellas, debido al uso de las aguas más ó menos puras que en aquellas se utilizan, cuyas incrustaciones son un terrible enemigo de la industria y la mecánica; y para evitar sus funestas consecuencias no hay como el uso de la

Para toda clase de pormenores y referencias, así como para aclarar cualquier duda dirigirse á sus inventores FAJARDO Y BARANDA, Universidad 34.—Teléfono, 1,160.

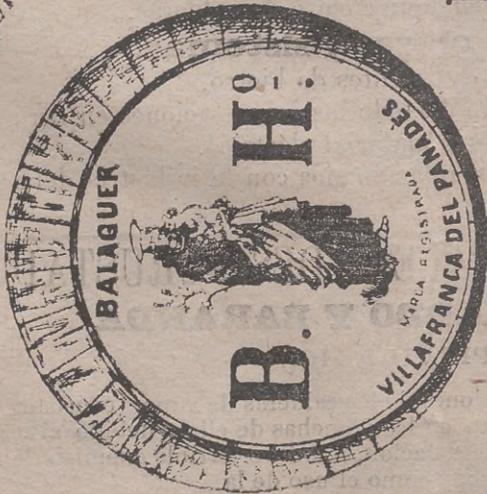
DEPOSITO: FERRETERIA, PRINCIPE ALFONSO 408, FERRETERIA, OBRAPIA 18, DE HAYA Y COMP.

CERTIFICADOS: Litografía de los señores Guerra Hermano y Compañía.—Fábrica de Fósforos *La Defensa* y Nueva Fábrica de Hielo.

Anuncios varios.

À LOS CONSUMIDORES.

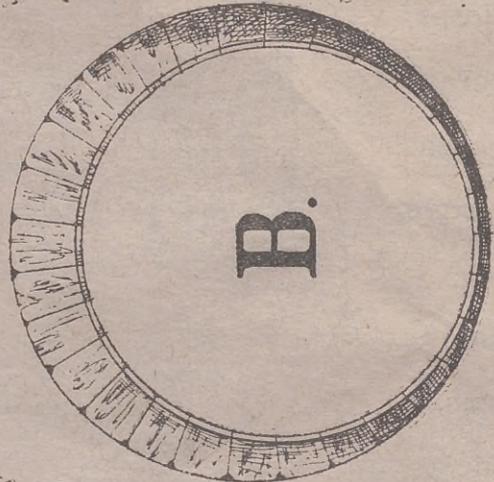
.TINTO.



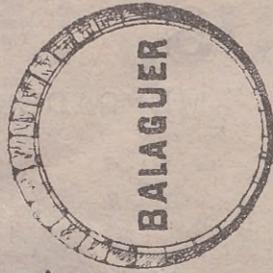
.ALELLA.



.NAVARRO.



WISTELA



LAMPARILLA 10 y 12.

HABANA

ESTAS SON LAS PRIMITIVAS Y ÚNICAS LEJITIMAS MARCAS REGISTRADAS DE VINO S. JOSE, DE BALAGUER.

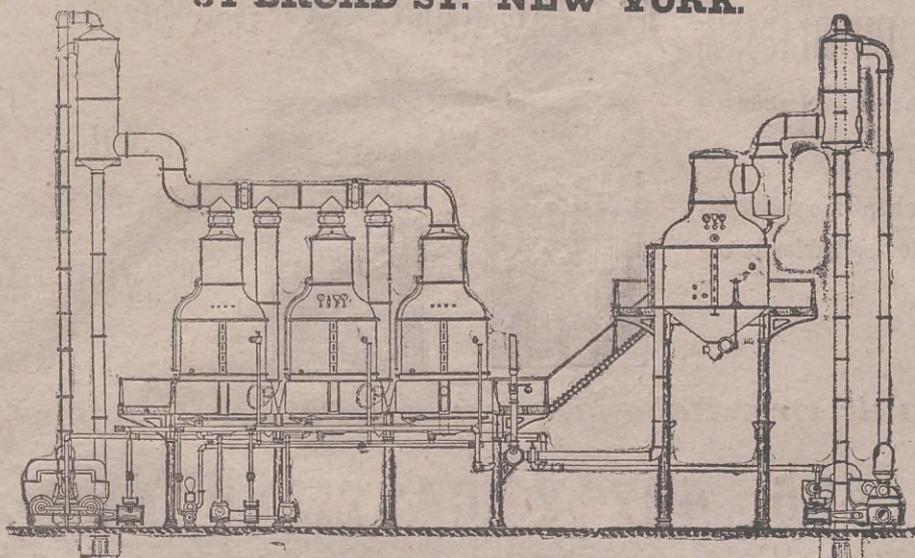
REHUSAR LAS IMITACIONES

Anuncios varios.

LEONY & DOMINGUEZ

84 BROAD ST.—NEW YORK.

OFICINA
EN LA
HABANA
—
MERCADERES
Núm. 12



TELEFONO
Nº 7.
—
APARTADO
CORREO
Núm. 480

INGENIEROS MECANICOS, CONTRATISTAS, E INSTALADORES de toda clase de Maquinaria

Con especialidad para Ingenios, Vapores, Ferrocarriles y demás industrias del País.

Unicos Agentes: de los Filtros-prensas de Remmers Manufacturing Co, y de las afamadas bombas "DUPLEX" del sistema "HALL" para todos los usos.

CONSTRUCTORES Y CONTRATISTAS DE

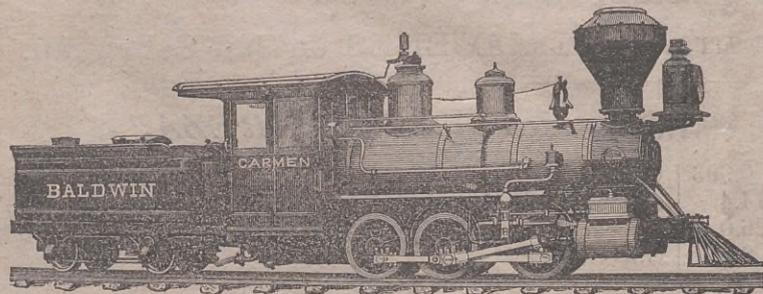
Triple efectos, Defecadoras, Hornos de bagazo, Máquinas de moler. Centrifugas "WESTON," Carritos de acero con válvula de descarga, Fragatas vía ancha y estrecha, Locomotoras, Railes de acero, Calderas Multitubulares y Seccionales, Conductores de bagazo y Caña.

Nos hacemos cargo de instalaciones completas ó parciales y de reparaciones y reformas de todo género. Harémos estudios de reformas y reedificaciones aplicables á la maquinaria ya existente en los ingenios con el objeto de mejorar los resultados. Tendremos mucho gusto en dar presupuestos á quien los solicite.

Tenemos en nuestros almacenes un surtido constante de TORNOS, TALADROS, TARRAJEROS, CEPILLOS, RECORTADORES, CALDERAS Y MAQUINAS, SOPLETES, CARRITOS PORTATEMPLA, CADENA y demás accesorios para CONDUCTORES y toda clase de herramientas para montar talleres.

Maquinaria especial para la fabricación de dulces del país.

VIONNET & C^o



TODA CLASE DE MAQUINARIA
PARA INGENIOS, FERROCARRILES Y VAPORES.

AGENTES

DE LAS FABRICAS SIGUIENTES:

BALDWIN.—Locomotoras de todas clases para Ferrocarril é Ingenios.

READING IRON COMPANY.—Trapiches de 2, 3, 5 y 6 mazas.

WORTHINGTON.—Bombas de todas clases.

THE JAKSON MFG. Co.—Carros de todas clases para Ferrocarril y especialidad en carros para caña.

Parrillas huecas para quemar bagazo verde sin necesidad de horno especial, en uso en 20 Ingenios de la Isla y Louisiana. Carbones de todas clases, Americanos, Ingleses y Coke.

NEW-YORK
45 BROADWAY

Cable: VIONNET.
Correo Apartado 569. Teléfono 483.

HABANA
CUBA, núm. 76.

Anuncios varios.

FABRICANTES
DE
LICORES FINOS E IMPORTADORES
CASA FUNDADA EN 1866

Nuestros productos han sido presentados en dos Exposiciones, habiendo obtenido



ESPECIALIDADES de la CASA
CREMA HABANERA

CON REAL PRIVILEGIO
COGNAC 1866.

127 AÑOS DE SOLERA
VERMOUTH MARCHIONATTO.

Medalla de Oro, Habana. y Primer Premio, Chicago.

MONTE 425, 427 Y CASTILLO NUMERO 19.

Teléfono número 1,037.—Habana.

Cognac FIGARO.
Cognac TRESPALACIOS y ALDABO.
Cognac ROBISON.
Crema de cognac.
Crema de café.
Crema de cacao.
Ponche imperial.
Rom superior núm. 2.
Rom escarchado.

Anís del Moro, pomos.
Anís del Moro, $\frac{1}{2}$ pomos.
Anís escarchado.
Anisete 1870.
Curazao 1870.
Ojen LEONES.
Ajenjo.
Sirope superfino, FRESA.
Sirope superfino, FRAMBUESA.

Sirope superfino de grosella.
Sirope superfino de granadina.
Menta
Ginebra GLOBO.
Mistela.
Seco.
Vermouth francés.
Gotas amargas.
Ginebra aromática.

LA PUREZA.

MEDALLA DE ORO EN LA EXPOSICION DE MATANZAS
1881.

VINO NAVARRO SUPERIOR DE MESA

PROPIETARIOS:

SARALEGUI y LASQUIBAR.

SAN SEBASTIAN.

BODEGAS en Villafranca de Navarra.—ALMACENES en San Sebastián.

ANALISIS CUANTITATIVO DEL VINO NAVARRO, Marca "LA PUREZA."

Densidad.....	0.993	Cremor.....	3.00
Alcohol.....	14.4	Acidez total (50).....	2.50
Extracto seco á 100ª.....	26.0	Azúcar reductor.....	4.50
Cenizas.....	2.5	Glicerina.....	} Normal
Sulfato Potásico.....	1.5	Alumina.....	

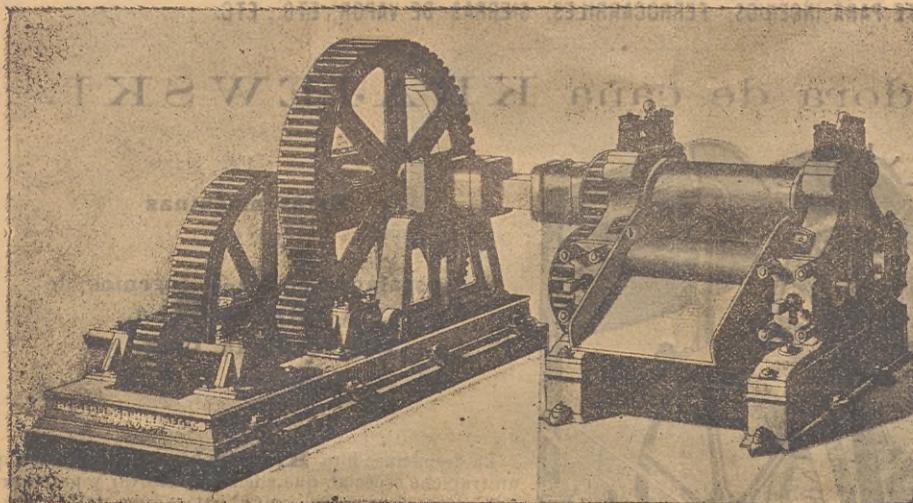
Su materia colorante es natural. El alcohol exento de impurezas. Carece de metales tóxicos y antisépticos.

ES UN VINO EXCELENTE.

Es copia del original que se halla en poder de los receptores exclusivos.

Baratillo núm. 2. Teléfono núm. 166. **COSTA, VIVES y COMP.**

CARBÓ Y COMP. COMERCIANTES.

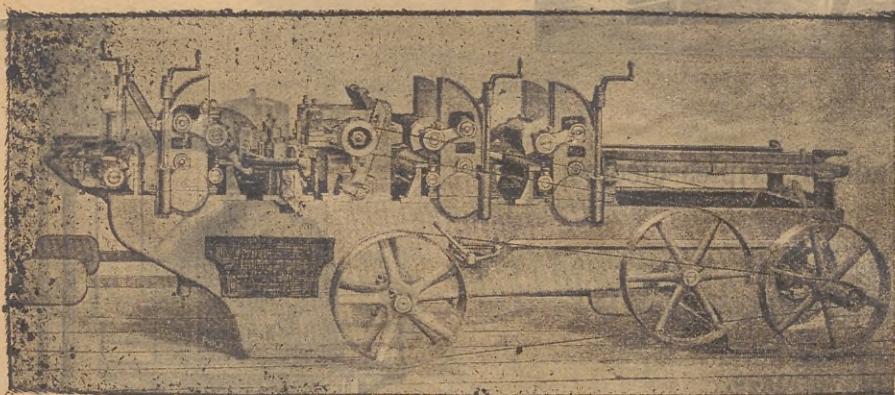


IMPORTADORES
DE MAQUINARIA Y ACCESORIOS
PARA LAS INDUSTRIAS
EN GENERAL

Ofrecemos una constante existencia de Calderas portátiles *Columbia*, sólidas, económicas y de fácil limpieza.

Motores, bombas, ejes, poleas, aceites para lubricar etc., etc.

APARATOS PARA LA FABRICACION DE AZUCAR Y APARATOS PARA LA ELABORACION DE MADERAS.



Contratamos toda clase de instalaciones y retormas mecánicas, para las cuales tenemos un personal inteligente para estudios y demás trabajos.

TELEFONO 193. AMARGURA 10. APARTADO 194
Cable: CARBO. HABANA.

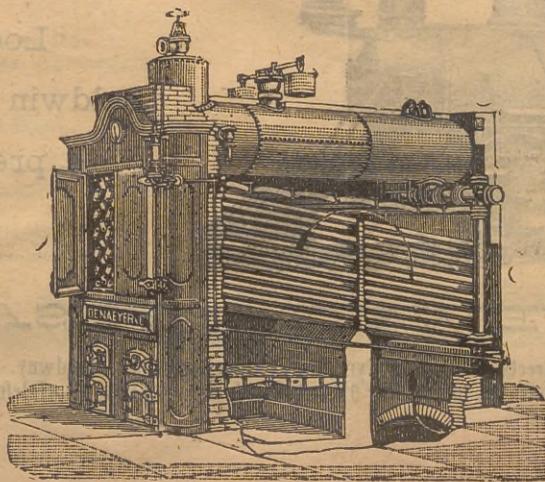
H. Alexander.

CALDERAS MULTITUBULARES INEXPLOSIBLES
PATENTE DE NAEYER & Co.

GRAN PREMIO EN LA EXPOSICION UNIVERSAL DE PARIS EN 1889.—CUATRO MEDALLAS DE ORO.

Superiores á todas las DEMAS de ese sistema.

Han sido adoptadas para el servicio general de la fuerza motriz en las Exposiciones de París, Viena, Bruselas &



Nuevo sistema de alimentación racional, suprimiendo las incrustaciones.

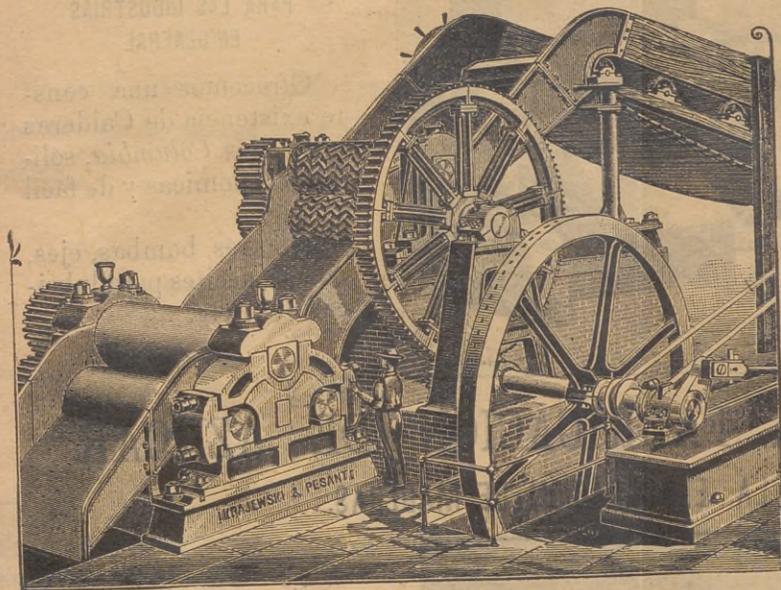
Es particularmente recomendable para la aplicación de los hornos de bagazo verde.

KRAJEWSKI & PESANT, NEW YORK.

CONSTRUCTORES Y EXPORTADORES DE MAQUINARIA.

ESPECIALMENTE PARA INGENIOS, FERROCARRILES, SIERRAS DE VAPOR, ETC., ETC.

Desmenuzadora de caña KRAJEWSKI.



Estas máquinas

ESTÁN

instaladas en **54** ingenios de
la Isla de Cuba,
Isla de Santa Cruz, y
Louisiana E. U.

La desmenuzadora **Krajewski** no es otra cosa que un trapiche especial, que además de cortar y preparar la caña para el trapiche común, extrae una gran parte de su jugo y por este motivo no solo aumenta considerablemente el trabajo del trapiche, sino también el rendimiento del guarapo.

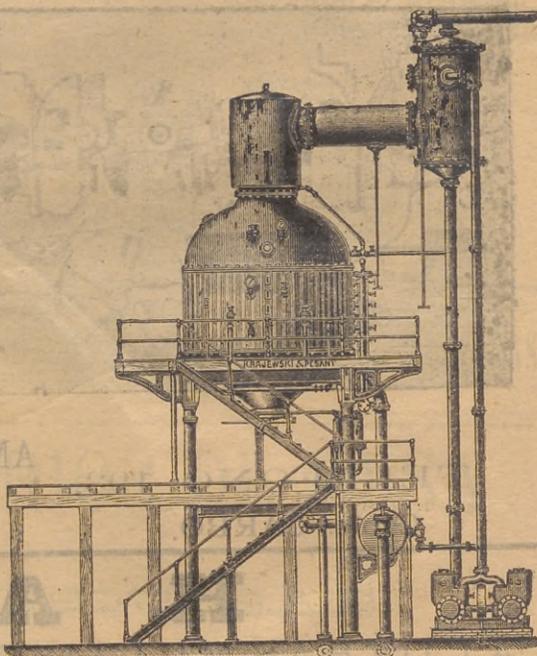
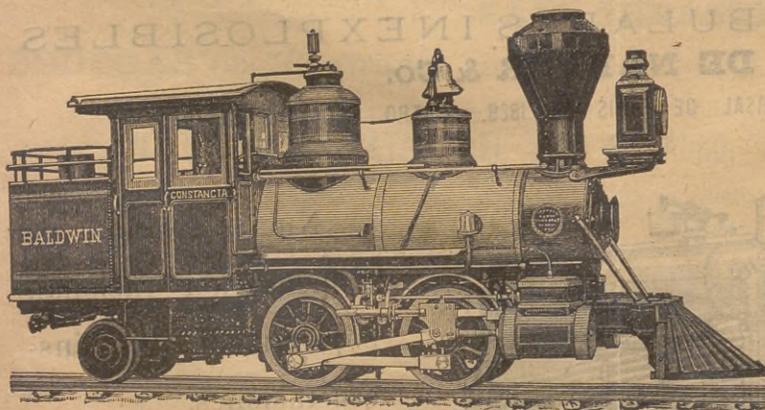
Es esta desmenuzadora la única que dá tan satisfactorios resultados, ofreciendo mayores ventajas que la remolida, ó sea el uso de un segundo trapiche común.

Máquinas de moler, defecadoras, triples-efectos,
tachos al vacío.

Calderas multitubulares, centrifugas,
trituradores y elevadores.

Especialidad en CARROS de todas clases.

CARRILES DE ACERO.



Locomotoras del
"Baldwin Locomotive Works"
á precios de fábrica.

KRAJEWSKI & PESANT,

Talleres. Elizabeth, Dwight and Van Dyke Streets, South Brooklyn, N. Y. — Escritorios. 35, Broadway. — P. O. Box 1816 New York.
Representados en la Isla de Cuba, por D. Alfonso Pesant. Aguiar: 92 — Apartado 399. — HABANA. — Telefono 213