

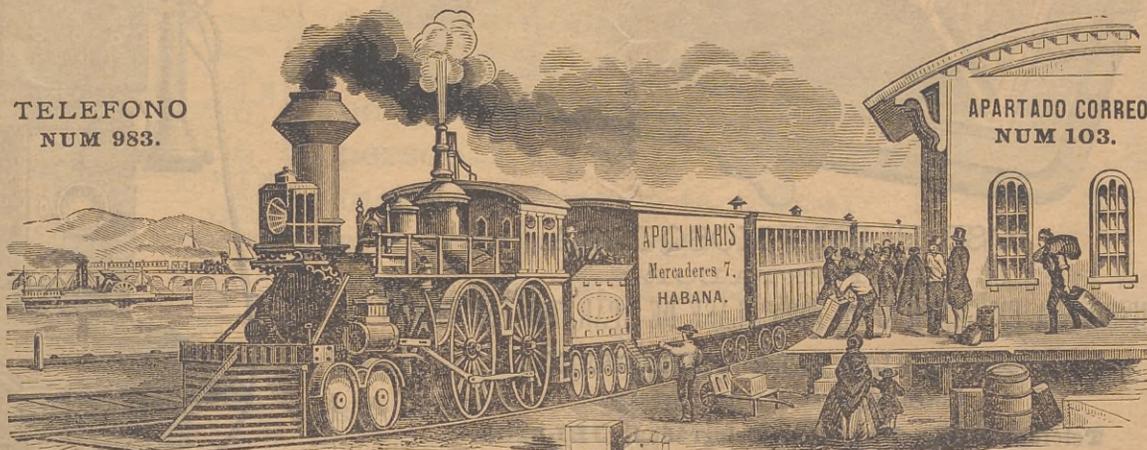
Apollinaris: Ha sido, es y será siempre la Reina de las Aguas de Mesa

GACETA DE LOS FERROCARRILES

DE LA ISLA DE CUBA.

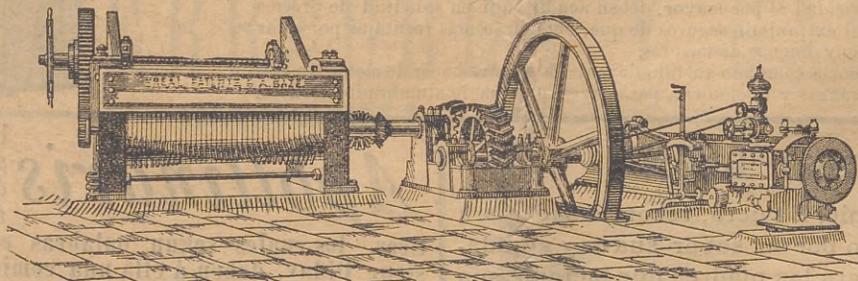
Cable: GACETA F.

TELEFONO
NUM 983.



OFICINAS: Villegas 92.

AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO, MINAS, NAVEGACION, 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 serpentina.—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.

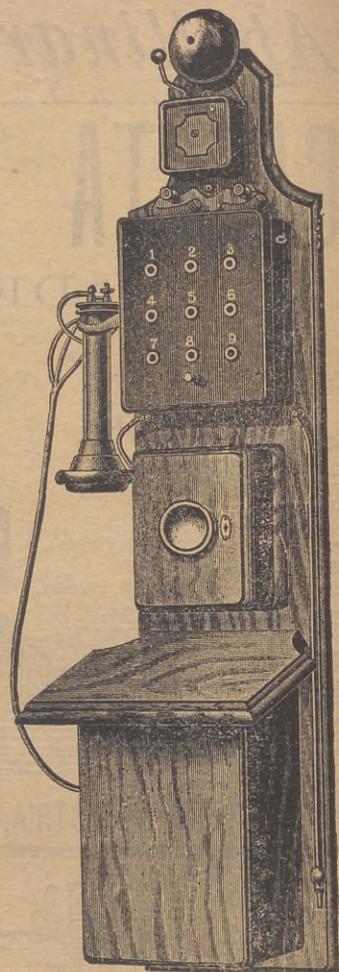
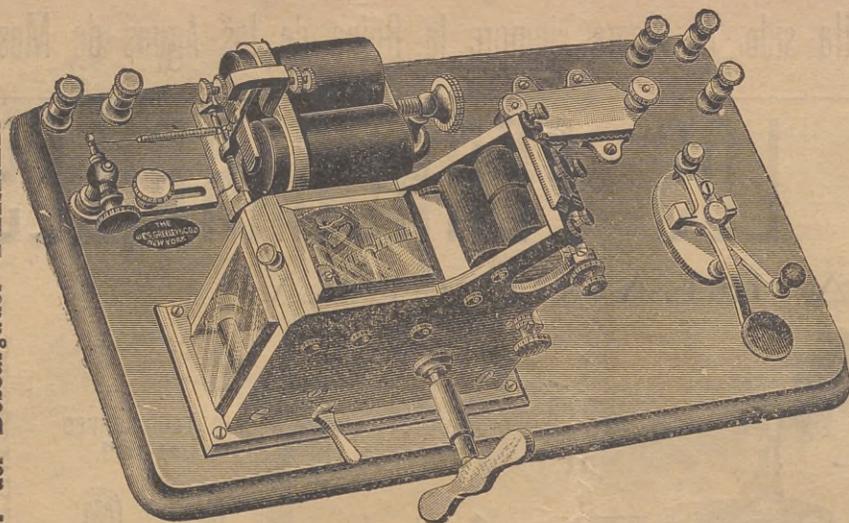
Santa Teresa de la Sra. Viuda de Oña.
Central Constancia, de los Sres. Apezteguia.
Portugalete, del Sr. Escarza.
Soledad, del Sr. Secada.
Esperanza, de la Sra. Vda. de Baró.
Matilde, id. id.
Olimpo, de los Sres. Pérez y Gavilan.
Sta. Rita, de los Herederos de D^a Cristina Baró.
Diana, id. id.
Manuelito,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

Aguada, de los Sres. Carol.
Resolución, del Sr. F. ezama.
S. Juan Bauusta, 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



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.

Cerveza "LEON"

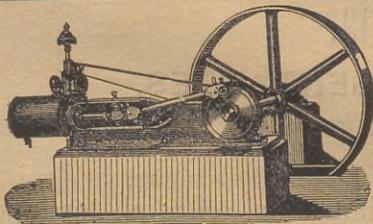
Legítima de Munic, Baviera, recomendada para las damas de gusto por su sabor suave y agradable y en especial para las madres que lactan á sus hijos.

Apollinaris

la Reina de las Aguas de Mesa; tiene devuelta la salud á muchos dispépticos, los cuales según palabras expresivas de Monsieur Diday, deben á ella una comida más por día y una digestión menos por comida.

(La France Medicale de Paris.—Dr. Bottentuit.)

Unicos Receptores LEONHARDT & Co., Mercaderes núm. 7.—Habana.



BOMBAS ALEMANAS

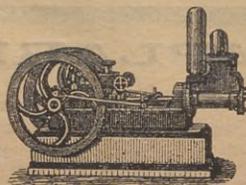
de alimentacion con válvulas para

AGUA CALIENTE.

MÁQUINAS PARA CENTRIFUGAS

Bombas de rechazo.

DONKEYS "KNOWLES"



HEESCH & REINIARDT.

MERCADERES 31

TELEFONO 594—APARTADO 316

UNICOS REPRESENTANTES 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

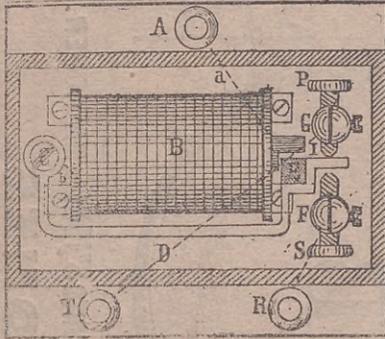
Para presupuestos, planos, etc.

MERCADERES 31.

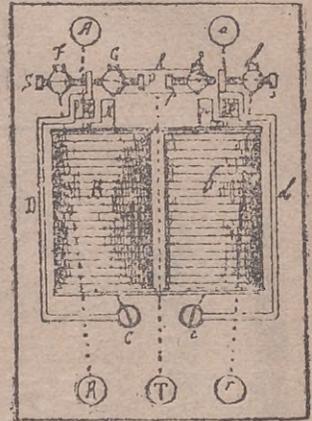
NO MAS DESGRACIAS POR EL FUROR DEL RAYO.

El Descargador "FERRER."

(CON PRIVILEGIO DE INVENCION)



PARA ESTACION EXTREMA.



PARA ESTACION INTERMEDIA

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.

Con él puede comunicarse sin peligro en medio de tormenta.

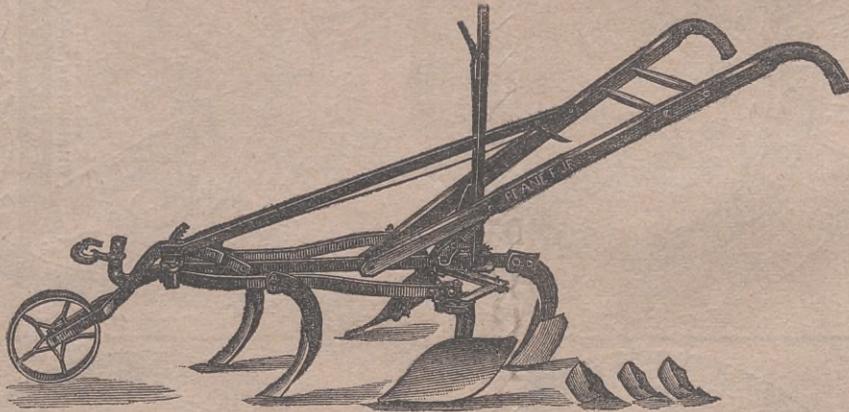
SU PRECIO ES INSIGNIFICANTE.

Agente único para todos los países americanos: ENRIQUE L. ORELLANA,

Compostela 109. esq. á Muralla.—Habana.

BASTERRECHEA Y GARAY.

LAMPARILLA NUMERO 9.



Los mejores CULTIVADORES que se conocen en esta Isla.
SU PRACTICA LA PUEDEN ACREDITAR LOS MAS IMPORTANTES HACENDADOS

Su uso se hace indispensable por las ventajas que presta al agricultor.

AVISO IMPORTANTE.

Nos hacemos cargo de renovar toda clase de romanas tanto de **FARBINKS**, como de cualquier otro fabricante, garantizando la perfección del trabajo y la exactitud en el peso, á precios módicos.

Pídase Magnesia de Márquez.—PADRE.



Inventada en 1830 y perfeccionada en 1840, único poseedor del título de la marca Registrada y del secreto de fabricación es **MIGUEL JESUS MARQUEZ** confiado á el por su señor padre, hace saber al público en general y en particular á los consumidores de la **MAGNESIA AEREADA ANTIBILIOSA**

JUAN JOSE MARQUEZ

Que, siendo esta magnesia universalmente conocida por sus resultados en la curación inmediata de los ácidos del estómago, mareos en las navegaciones, retención de la orina, arena en la vejiga, estreñimiento, indigestiones, dolores de cabeza, jaquecas, bilis, etc., etc., y en general en todos los desarreglos y molestias del cuerpo humano que provengan del funcionamiento irregular del estómago é intestinos. Como todo lo que adquiere renombre y fama por sus méritos, es envidiada y codiciada, y estamos en el deber de llamar la atención de los consumidores á fin de que no sean sorprendidos con otra **MAGNESIA**, que la fabricada por Miguel J. Márquez cuya fábrica se halla en

San Ignacio 29.—Habana.—Teléfono: 760.—Apartado 287.—Telégrafo: Márquez.

À LOS CONSUMIDORES.

TINTO.



ALELLA.



NAVARRO.



MISTELA

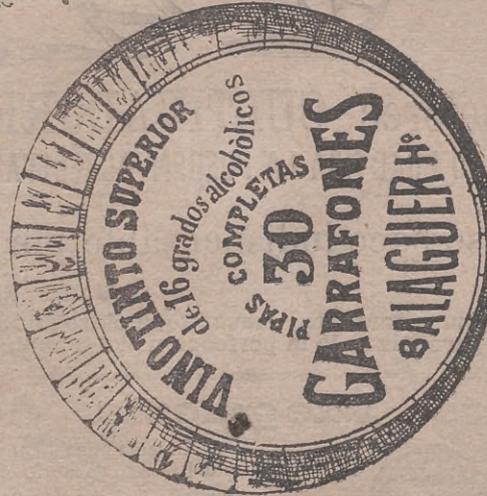
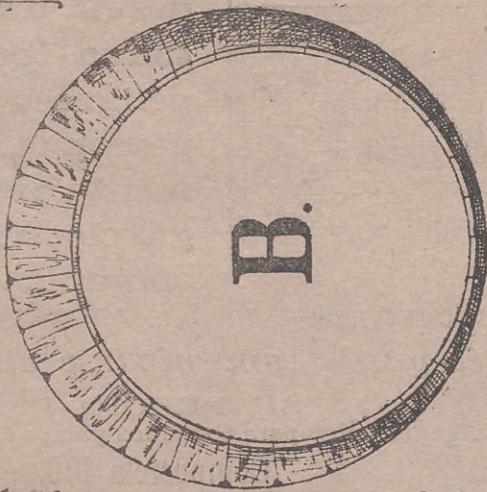


BALAGUER



LAMPARILLA 10 y 12.

HABANA



ESTAS SON LAS PRIMITIVAS Y ÚNICAS LEJÍTIMAS MARCAS REGISTRADAS DE VINOS JOSÉ DE BALAGUER.

REHUSAR LAS IMITACIONES



AGENCIA B.

ESTACION DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA

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



COMODIDAD, RAPIDEZ, SEGURIDAD Y ECONOMIA.

AGENTES DE LAS MAQUINAS DE COSER

DOMESTICA

NEW-HOME

VIBRATORIA

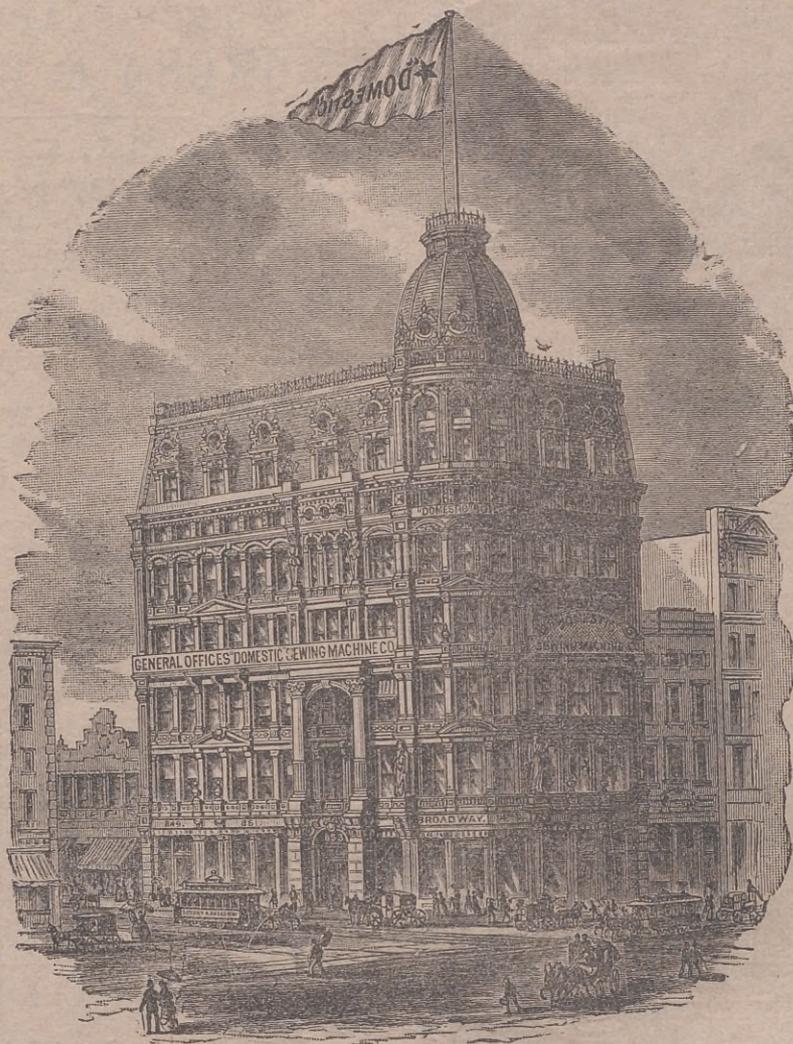
IDEAL

NAUMANN

Y

PERAL

FAVORITA



¡WHITWORTH!

¡NEUMANN!

Record del mundo
por
Osmond y Adams.



Record del Imperio
Alemán por
SCHTZ.

CAMPEONATO DE CUBA 1894
OBTENIDO POR

JOSE CARLEVARIS (Pippo)

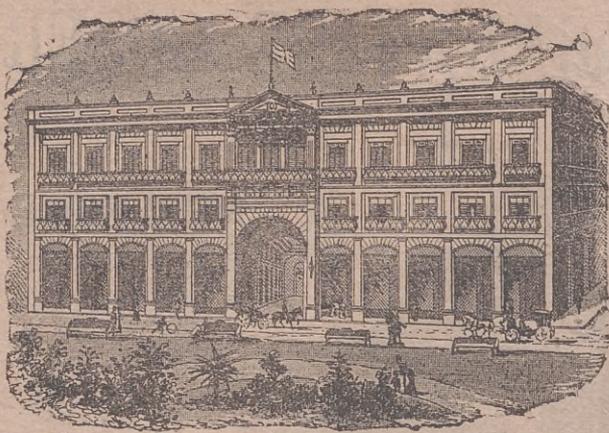
Record de 25 kilómetros sobre la pista del VEDADO en BICICLETA

“¡WHITWORTH!”

BICICLETAS PARA NIÑOS Y NIÑAS DE TODOS LOS TAMAÑOS Y CLASES.

Telégrafo: GONVAREZ—VIDAL GRAÑA & Co.— Apartado 110

O-REILLY 74 y 76, Oficinas del "Sport Club".— HABANA.— Teléfono 310.



HOTEL PASAJE.

PROPIETARIOS:
POLVOROSA & COMPAÑIA.

Teléfono 43.—PRADO 95.—Apartado 00.
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.



HOTEL RICARDO

de Ricardo Fernandez.

PINAR DEL RIO

MAYOR 52 y 54.

Este Hotel se halla al lado de la Audiencia de lo Criminal, Juzgado, Gobierno Militar, Gobierno Civil, Ayuntamiento, etc.

CAFE Y RESTAURANT.

CALLE MAYOR 52 Y 54.

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:
EN TODOS LOS ALMACENES Y TIENDAS DE LA ISLA.

Fabricantes

CRUSELLAS HERMANO Y CIA.

HABANA

NEUHAUS, NEUMANN Y CA.

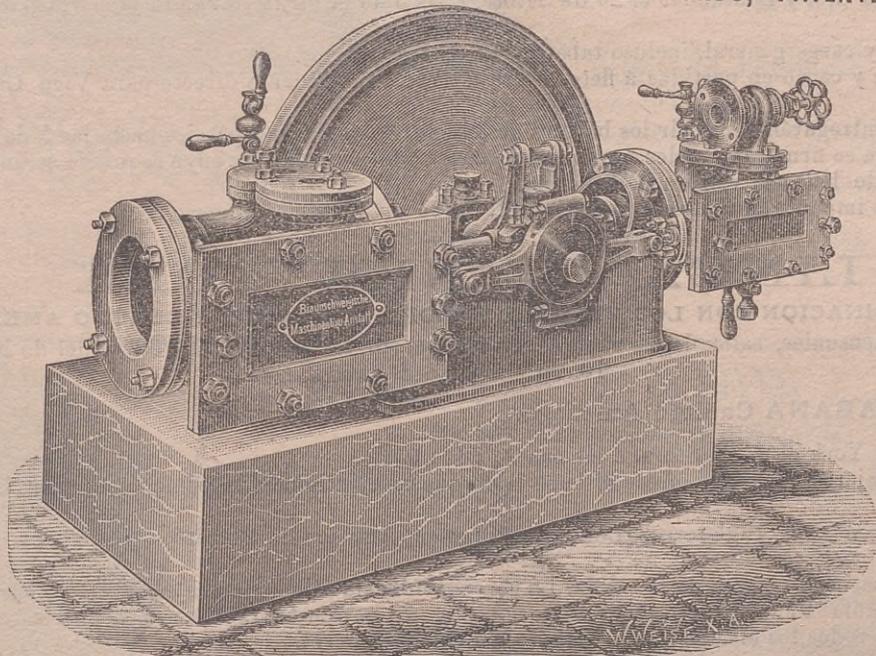
MERCADERES 35.—HABANA.

REPRESENTANTES DE LOS GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA PARA INGENIOS

DEBRUNSWICK.—ALEMANIA.—FUNDADOS DE 1853.

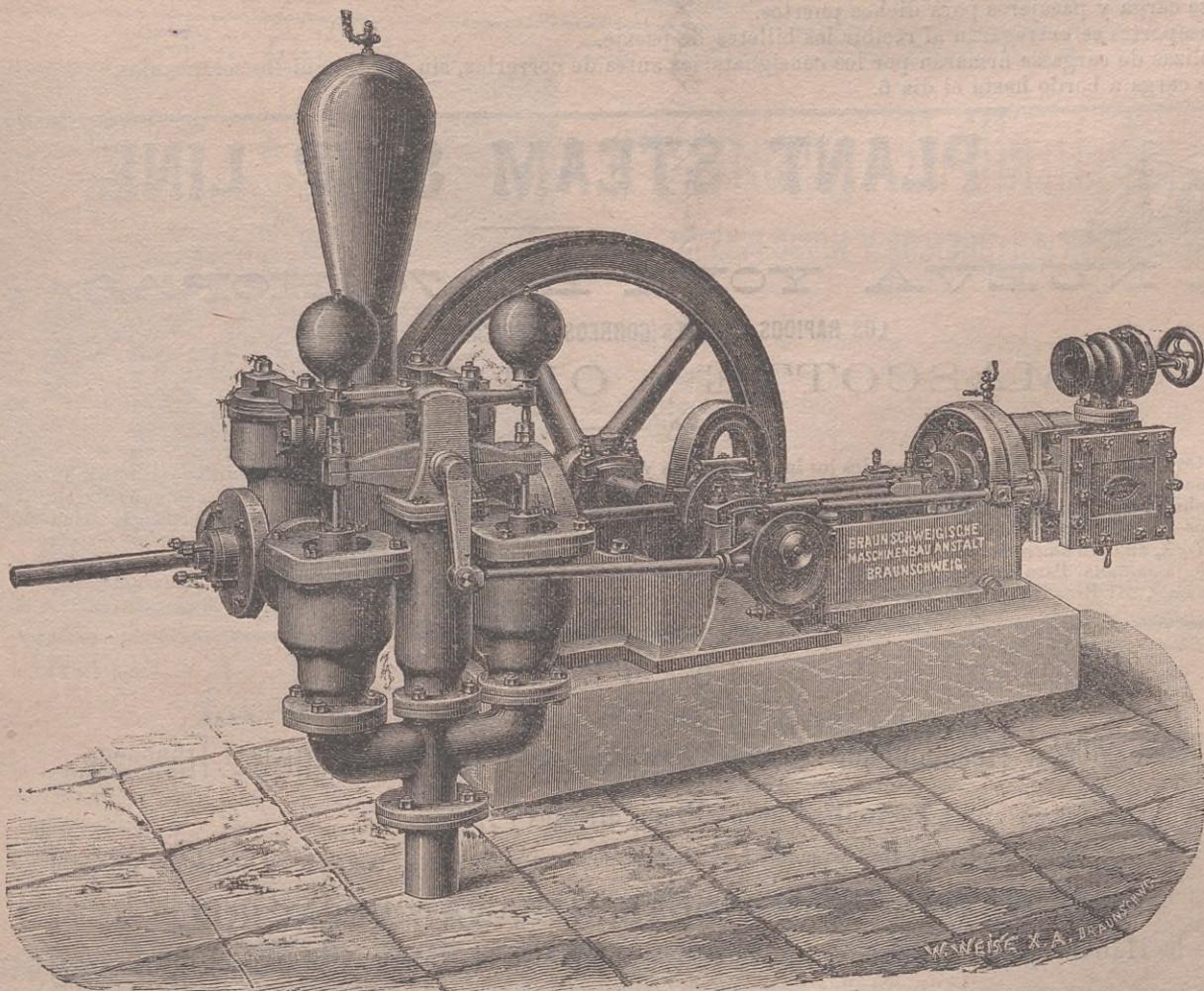
TURBINAS PARA BLANQUEAR AZUCAR CON DESCARGA POR EL FONDO, PATENTE BAUMGARTH

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

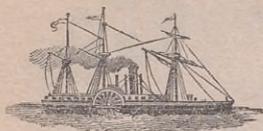


Tachos de
punto con
serpentinias,
Máquinas de
vapor con
expansión
variable,
Bombas y
Calderas de
todas clases.

COMPRESOR DE AIRE PARA DESPRENDER EL AZUCAR VERDE DE LOS CARROS



Bomba de Agua para alimentacion de Calderas.



VAPORES CORREOS
DE LA
COMPAÑIA TRASATLANTICA
ANTES DE ANTONIO LOPEZ

REINA MARIA CRISTINA, Capitán Gorordo.

Saldrá para Puerto Rico y Santander el 20 de Setbre. á las 5 de la tarde llevando la correspondencia pública y de oficio.

Admite pasajeros y carga general, incluso tabaco para dichos puertos.

Recibe azúcar, café y cacao en partidas á flete corrido y con conocimiento directo para Vigo, Gijon, 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 la víspera de la salida.

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 dias 10, 20 y 30, y del de New York los dias 10, 20 y 30 de cada mes.

Vapor HABANA Capitán Amézaga.

Saldrá para Nueva York el 27 de Stbre. 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 víspera 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

Saldrá para Progreso y Veracruz el 27 de Stbre. 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 dia 6.



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, Seperintendente.—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.

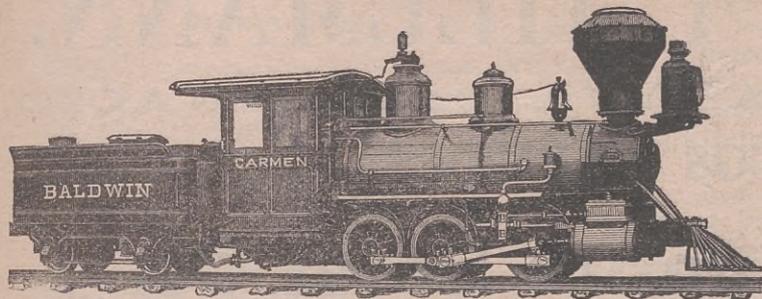
SAINT NAZAIRE, SANTANDER, HABANA Y VERACRUZ.

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.

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.

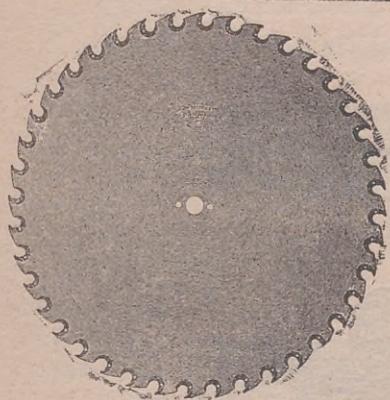
THE JAKSON MFG. Co.—Carros de todas clases para Ferrocarril y especialidad en carros para caña.

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
AGUIAR, 61.



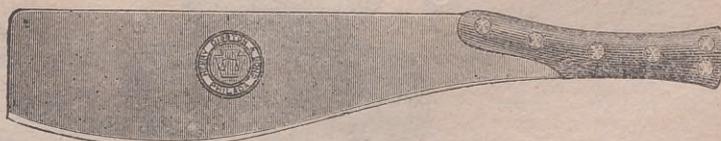
HENRY DISSTON & SONS (INCORPORADA.)

Se facilitan Precior y Catálogos.

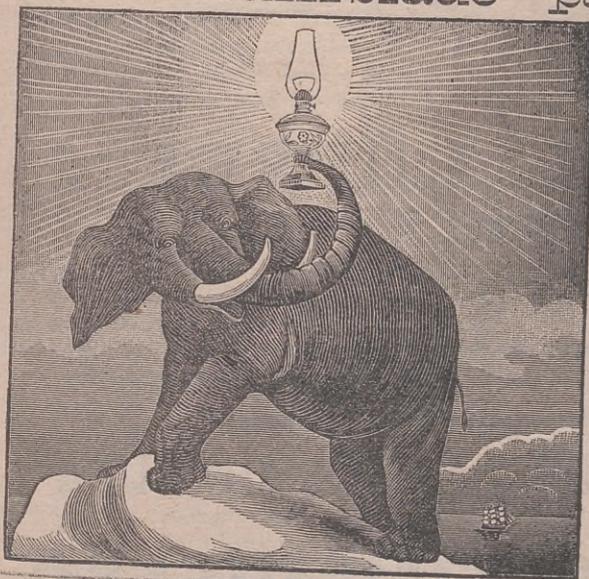
Keystone, Fábrica de Sierras, Herramientas, Acero y Limas.

FILADELFIA PENN. U. S. A.

MACHETE ESPECIAL NUM. 16.



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.

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 PASTA DESINCRUSTANTE

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.

SCHWAB Y TILLMANN.

A PARTADO 62.-HABANA.-SAN IGNACIO 76

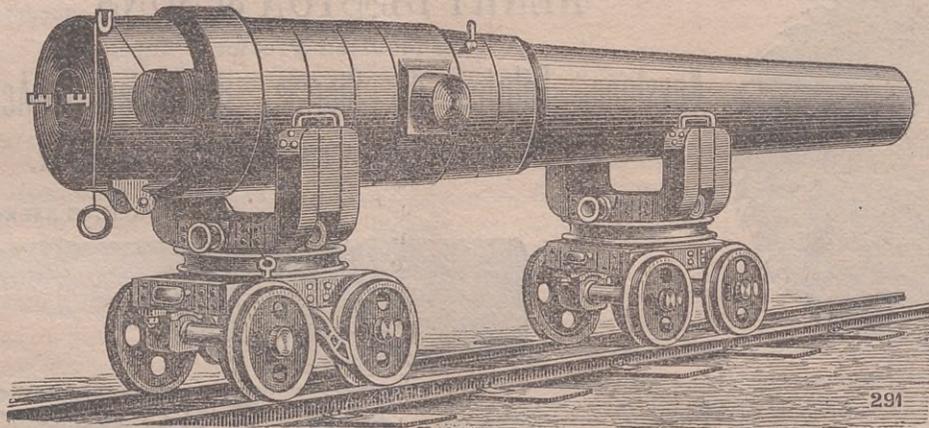
UNICOS AGENTES

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 vias 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, Gojinetas, Chuchos, Plataformas giratorias, Locomotoras.

UNICOS AGENTES EN LA ISLA DE CUBA

DE

CALDERAS "STEINMULLER,"

multibulares inexplosibles, 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 la disposición de los señores interesados.



GACETA DE LOS FERROCARRILES

DE LA
ISLA DE CUBA.

Director-Propietario y Administrador:

JOSE S. FELIU.

AÑO II. Vol. 2.^o Habana 21 de Septiembre de 1894. NUM. 36.

SUMARIO.

Nuestros Ferrocarriles y los Aranceles.—Observaciones necesarias á la carta anterior.—Movimiento de personal.—Las tarifas americanas.—Pruebas de la nueva Locomotora n.º 25 de los Ferrocarriles Unidos de la Habana.—Sin comentarios.—Bien por nuestro popular Alcalde Municipal.—El Sr. Parabela.—El Sr. Chia.—El Empréstito municipal.—Estación de Venero del Ferrocarril de Matanzas.—Locomotoras de "Rogers" para los Ferrocarriles Unidos de Caibarien.—Mejoras en Camajuaní.—Minas de Nafta de San Juan de Motembo.—Los Ferrocarriles en la Península.—Necrología.—Estado de las fincas que radican en el Ferrocarril de Matanzas, y en los Ferrocarriles Unidos de Caibarien.—Estadística del material rodante en los Estados Unidos.—Descargador automático de corrientes eléctricas anormales.—Engrandecimiento de Francia.—Título de Ingeniero militar.—Guía del accionista.—Sección industrial.—Sección de Navegación.—Sección de electricidad.—Sección de mecánica.—Variedades.—Directorio de los Empleados de los Ferrocarriles de la Isla de Cuba.—Informe del Departamento de Agricultura de los E. U. sobre la *Piña*. Traducción de J. J. Machado Gomez para este periódico (continuará).—Balance del Banco Español del día 15 de Septiembre de 1894.—Anuncios.

Nuestros Ferrocarriles y los Aranceles.

En nuestro número de la semana pasada, describimos la importante Junta que tuvieron los Sres. Presidentes y Administradores de nuestras líneas ferroviarias, en vista de los grandes perjuicios que los nuevos Aranceles vigentes, ocasionan á estas Empresas, que tienen cuantiosas órdenes dadas á fabricantes de materiales rodantes en los Estados Unidos. Como el lector fácilmente comprende, ningún fabricante de locomotoras ni wagoes, tiene esa clase de mercancía, almacenada, lista para entregar de momento al comprador que se presente inesperadamente. En ese giro de maquinaria, se fabrica el artículo por contrata, con varios meses de aviso, porque no es lo mismo entongar sacos de harina y almacenar pipotes de vino, que fabricar locomotoras y wagoes para Ferrocarriles. Es el caso, que nuestro ilustre Ministro de Ultramar, parece que no ha podido, ó no ha querido meditar sobre el particular y de una plumada nos dice desde Madrid, que desde el 28 de Agosto último, quedaba anulado el Convenio Comercial con los Estados Unidos, sin más aviso ni preparativos, sea cuales fueran los perjuicios que recibiera en esta lejana Isla, el Comercio, la Industria y la Agricultura. De modo que las Empresas ferroviarias, que desde hace cuatro meses contrataron valiosos materiales en los Estados Unidos, para tenerlos aquí listos para la próxima zafra, calculando importarlos libres de derechos arancelarios, se encuentran de repente con el siguiente estado de cosas:

El carbón mineral que entraba libre, según el Tratado, devenga ahora 75 centavos de derechos, por cada 1,000 kilogramos, el hierro forjado y acero en barras ó carriles, dos pesos por cada 100 kilos de peso, hierro en aros y ruedas para locomotoras y carruajes de Ferrocarriles \$2.65 por cada 100 kilos, locomotoras y máquinas con calderas \$7 cada 100 kilos, carruajes de todas clases para viajeros en Ferrocarriles \$9 cada 100 kilos, wagoes, furgones y wagonetas de todas clases para Ferrocarriles \$6 cada 100 kilos, y á ese tenor los demás ascensorios.

Nuestra principal Empresa, ó séanse los Ferrocarriles Unidos de la Habana, tiene valiosas contratas de materiales por llegar en estos meses de los Estados Unidos, y ahora se encuentra con que los derechos de importación montarán próximamente á más de \$200,000, lo que representa un 3 por ciento de su Capital Social. Si á ese inesperado contratiempo, se agrega el plazo de la deuda inglesa que tiene que satisfacer en Diciembre próximo,

no hay que extrañar entónces, que los accionistas no puedan percibir un centavo de dividendo durante el presente año.

Nadie ignora en esta Isla, lo castigada que ha estado durante estos últimos años la Industria, el Comercio y la Agricultura, y lo mucho con que han contribuido nuestros Ferrocarriles, para aliviar en la medida de sus fuerzas esa situación, rebajando notablemente las tarifas de cargas y pasajes, pero parece que estamos dejados de la mano de Dios, y ahora se ataca directamente á una de las principales fuentes de riqueza, cuales son nuestras valiosas Empresas de transportes.

No queremos soñar siquiera, que ya ha llegado el momento que nada pueda prosperar en esta Isla, ni que la situación financiera de nuestro Gobierno sea tan desastrosa, que intencionalmente ataque toda fuente de riqueza que poseámos. Con fuertes impuestos, contribuyen nuestros Ferrocarriles á las cargas públicas, y lo que es más, la puntualidad y liberalidad con que abonan esos impuestos, debieran inspirar respeto y consideraciones de todas clases, á los hombres que en Madrid están encargados de atender á los intereses públicos y privados.

Y no es todo esto lo más doloroso. Tenemos entendido, que la Junta que se llevó á cabo compuesta de los señores Presidentes y Administradores de estos Ferrocarriles la semana pasada, ha teleografiado á Madrid, explicando la situación, y suplicando justicia para el asunto que tratámos, recibiendo por respuesta, que por ahora nada podía obtenerse, pero que continuaría influyendo para llegar á lograr lo deseado.

Como fácilmente se comprende esto es desesperante, poniendo una vez más en evidencia, la indiferencia de los hombres que nos gobiernan desde Madrid, por más que continuamente nos están mandando decir: «que el Ministro Tal ó Cual, está muy atareado *estudiando* nuestras necesidades». Todos sabemos que esos *estudios* nunca ó tarde se concluyen, y que lo único que estudian allá pronto y mal, es el continuo trasiego de empleados públicos. Eso, la práctica y el tiempo nos lo ha enseñado. Y nadie puede decir que nuestros juicios sean apasionados. De continuar vigente la primera columna del Arancel Aduanero, es evidente que decaerá aquí, el Comercio, la Industria, la Agricultura y las Empresas ferroviarias. Estas Empresas, se llegarán á ver obligadas á poner en vigor sus tarifas máximas de fletes y pasajes, de la misma manera, que el comerciante y el industrial tendrá que elevar los precios de las mercancías que expende, puesto que al importar el artículo, le sale á tipo mucho más elevado que lo acostumbrado. Querémos admitir que este sufrido pueblo no use otros medios que los pacíficos para demostrar su desagrado hácia los Poderes Públicos y á las leyes que nos rigen, pero sí nos permitimos hacer una pregunta á los que nos gobiernan desde Madrid: ¿es este el sistema equitativo para lograr la paz moral entre peninsulares é insulares? Conteste quien deba y pueda.

Escrito lo que antecede hemos sabido que, en esta semana se presentaron al señor Intendente de Hacienda una comisión compuesta de los señores D. Ramón de Herrera y Dr. D. Antonio Sanchez Bustamante, en representación de las Empresas Ferroviarias de esta Isla, pidiéndole á dicha autoridad que mientras el Gobierno resuelva la exposición presentada sobre los derechos indebidos que se les cobra, admita en depósito los derechos correspondientes.

El señor Intendente pidió á la mencionada Comisión que le presentase una instancia con tal motivo y estamos enterados que ya hoy se ha dado cumplida satisfacción á la justa y equitativa petición de esos señores.

Estamos persuadidos que tratándose de un particular de tan alta trascendencia para la Isla de Cuba, debe

resolverlo el Gobierno de plano, y con el mejor sentido práctico, favorablemente, puesto que no se trata de especulaciones, y sí de la más pronunciada justicia.

Observaciones necesarias á la carta anterior.

En el número 35 del segundo año de la GACETA DE LOS FERROCARRILES tuvimos el gusto de publicar una carta de un apreciable é ilustrado Empleado de Ferrocarril porque en ella se trata de remediar un gran mal existente. Nada tendríamos que aducir respecto á esa carta si no viésemos en ella alguna deficiencia, que estamos en el ineludible deber de aclarar como eco fiel que somos de la honrosa clase á que tenemos el orgullo de defender, por lo que nos vá á dispensar el favor nuestro distinguido comunicante, que expongamos libre y honradamente algunas observaciones que nos sugieren de su lectura.

La carta, repetimos, es buena; en ella pone de manifiesto el amigo que la firma, un mal hondo y cierto; pero el remedio que propone daría, como consecuencia, mayor mal.

En efecto, los Empleados de las Empresas ferroviarias como todo aquel que vive de un sueldo permanente ó eventual, está sujeto por la variabilidad de los acontecimientos humanos, á acudir en determinadas circunstancias al préstamo, y como este en todas partes está monopolizado por séres que desconociendo la moral, forman de la usura su manera de vivir, de aquí que con las lágrimas y dolores del prójimo realizan una gran fortuna en poco tiempo. A estos séres que todo el mundo conoce, y de los cuales nada bueno es posible esperar, es por desgracia á quienes también acuden los Empleados de la generalidad de nuestras Empresas, y en manos de esos individuos dejan una gran parte de su remuneración que han ganado con el sudor de sus frentes.

El interés del 20 por ciento y aún más, según la elasticidad de la conciencia del usurero, es el tipo que se suele emplear en esta negociación, lo cual dará una idea del disgusto y de la miseria que semejantes contratos traen con razón al personal ferroviario.

Ahora bien; el docto Empleado que nos favoreció con su luminoso escrito aprecia esta crítica situación creada á los Empleados, una circular vigente de la Empresa en la cual se previene á los mismos que todo embargo establecido sobre sueldos será causa bastante para la cesantía del Empleado.

Nosotros también creemos sinceramente que esta condición de la Empresa á sus Empleados es injusta, pero permítanos el apreciable firmante le digamos con franqueza, que hoy por hoy, y mientras todos los obreros de nuestros Ferrocarriles no reconcentren sus fuerzas en sólida organización siguiendo así el ejemplo de los demás países, esa circular constituye quizá, la barrera que detiene mayores males, pues sin ella creemos que aumentarían los usureros como razón directa de los mayores préstamos y sería entonces un desbarajuste grande y los Empleados caerían con mayor facilidad en los brazos del infortunio.

Ningún Empleado puede dudar ya, y si alguno lo dudara basta fijarse en el malestar que se siente en su seno, y se convencerá de que este prestigioso cuerpo no es razón ni justicia lo que necesita para hacer reclamaciones; estos factores les sobran; lo que se necesita es fuerza y unión y estas cualidades no se pueden encontrar más que en los mismos Empleados.

Esta circular, así como los usureros y todo cuanto al presente humilla y desespera al Personal ferroviario desaparecerá tan pronto sea un hecho la organización federativa entre los obreros, tanto manuales como intelectuales, de los Ferrocarriles de Cuba puesto que, de

otro modo, sería dudar del buen sentido práctico de los que, sufriendo constante explotación, necesitan del más pronto y mismo remedio y en sus manos está indudablemente.

En todas las localidades de España, que existen Empleados y obreros de Ferrocarriles, hay, aunque en diferentes formas, sociedades, desde la más poderosa de esta clase que radican en Barcelona, Málaga, Valencia y Madrid, las cuales tienen un verdadero carácter de resistencia, hasta las más modestas de la categoría de colectiva particular de Empresas, pero todas tratan de mejorar la situación económica de los Empleados. Todas, aunque por diferentes medios, tienden á aliviar en algo la triste situación del esclavo del salario; que unidas estas dispersas fuerzas, han ganado todos en prestigio y bienestar.

Hechas las anteriores manifestaciones, por las cuales se verá la opinión de la GACETA DE LOS FERROCARRILES sobre la carta que publicamos anteriormente, vamos á poner una última consideración.

De completo acuerdo estamos con el amigo firmante en lo que se refiere á un extremo de su escrito, al respecto de la constitución de la *Sociedad de Socorros Mútuos*, estando como está además consignado en los Estatutos de la principal Empresa ferroviaria de este país, pero esto no es óbice para que los Empleados de esa Empresa entre sí, se unan, se asocien, para derribar á los usureros y otros martirios.

Basta para ello la constitución en su seno, de una Caja de ahorros á donde lleven sus economías que es la base del bienestar del obrero, pero hacerlo pronto y pacíficamente hasta llegar á realizarla y créanos el amigo, con esta medida, además de echar por tierra á usureros y otros atropedores de sus derechos, darán un golpe de muerte á la citada circular objeto de esta refutación.

En resumen; el dilema es el siguiente: O queda vigente la circular referente al embargo de sueldo como la única garantía del mejor orden moral; ó los Empleados de esa Empresa la echan abajo, procediendo á la más pronta constitución de una Caja de ahorros, á fin de suprimir los préstamos á séres sin conciencia y acabar con los horrores de la miseria que les crea esta situación.

Este es el único medio, á nuestro modesto entender.

Movimiento de Personal.

FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

Según Circular 240 que tenemos á la vista, la Administración de esta Empresa ha tenido á bien nombrar al Sr. D. Juan Francisco Gomez, Jefe de Comprobación Estadística y Tarifas, pasando el Sr. D. Eduardo Rovira á ocupar la plaza de Jefe de Estación de Jovellanos que deja vacante con este motivo el señor arriba citado.

Felicitemos al Sr. Gomez por su ascenso puesto que, dados sus profundos conocimientos en su honrosa carrera, le hacen digno de ocupar ese cargo, y que por circunstancias especiales le tenían privado de alcanzar lo que en justicia le correspondía.

El Lcdo. en Derecho, Sr. D. Luís Rodríguez Fernández ha sido designado para ocupar la plaza de Inspector Especial que desempeñaba el Sr. D. Ricardo Sánchez el cual queda en uso de licencia.

El Sr. D. Antonio Amable, Jefe de Estación del Cerro, ha sido trasladado á Pozo Redondo.

El Sr. D. Francisco Javier Gómez que estaba de Jefe de la Estación de Pozo Redondo ha pasado á la de Sabana de Robles.

En la de Sabana de Robles estaba de Jefe el señor D. Elías Cancio, el cual pasa con igual categoría á la del Cerro.

El Sr. D. Ramón Bosque Cabrera, Telegrafista de del Regla, ha ascendido á Jefe de Estación de Xenes, llenando la vacante que dejó por fallecimiento el señor D. Antonio María Peralta.

Las Tarifas Americanas.

Por cada un día que transcurre no cesamos de estar de acuerdo en que nuestro Gobierno ha procedido con punible precipitación ante la rápida ruptura del tratado comercial Hispano-Americano sin haber dado una tregua para que el pueblo de Cuba no hubiera tenido que caer con tan improvisada medida en la ansiedad en que por forzosa ley se le ha lanzado. Este rigor se atenúa en nuestra Madre Patria cuando de ella se trata para negociaciones con las naciones extranjeras, por manera que, con este hecho, queda aclarado que nuestros legisladores tienen dos pesas y dos medidas legítimamente convencionales, cuestión rayana en el absurdo, si es que esta tierra constituye una parte de la Nación como es probable esté en la mente de los que nos gobiernan.

Con el sistema empleado, la columna porque se rigen á los productos americanos representa el tipo máximo y la segunda normaliza hasta donde se puede en beneficio de las naciones que hagan concesión para llevar á cabo la celebración de tratados. Con estas premisas no tan sólo nos alejaremos en el sentido comercial de nuestros vecinos sino que aquellos pudieran prepararse al establecimiento de la guerra de represalias y no hay que dudar que, establecida esta campaña la parte que nosotros representamos sería la peor tratada y la que más habría de sufrir en la contienda.

No hay que dudar que la gran República Norte-Americana es nuestra metrópoli comercial, no hay que dudar tampoco que nuestra vida está íntimamente ligada con la vida de los americanos del Norte. Los últimos datos publicados en el número pasado de la GACETA, dicen claramente la presión que ejerce aquel mercado con sus productos en el nuestro. Podemos decir que de ella dependemos en lo absoluto. Hemos dicho y no nos arrepentimos que ciertas naciones europeas gozan en sus tratados con la Península de más privilegios que los que España nos concede, cuando como ahora, se ha tratado de la Colonia y los Estados Unidos y la Argentina. Aquellas franquicias son para nosotros ó pudieran serlo de fatales consecuencias, y se explica por el anterior extremo que nuestro Gobierno nos aleje siempre de los beneficios que le concede á Bélgica, Holanda ú otra de las naciones europeas. ¿Se quiere con esto romper la racional cadena, la identidad de deberes y derechos que debe haber entre la Metrópoli y sus colonias? No parece otra cosa el modo de proceder que en tanto tiempo se ha venido observando en este desgraciado pedazo de tierra cubana.

Estén seguros nuestros árbitros que por esta pendiente marchamos indefectiblemente al más espantoso abismo. La ley dictada por el Congreso Americano no significa el abuso establecido contra nuestros productos, el nuevo *bill* no es otra cosa que el exceso de celo y patriotismo que siempre ha distinguido á los legisladores de aquel país en beneficio de sus industrias todas; nosotros no estamos en las mismas condiciones al respecto de ellos y esto es lo que se ha debido tener en cuenta para no lanzar á la ventura á las clases que en este país deben ser tan sagradas como los intereses de los políticos de la Metrópoli.

Pruebas de la nueva Locomotora número 25

DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

Como dijimos en nuestro número anterior, el viernes 14 del corriente mes se llevaron á efecto con toda felicidad las pruebas de la Locomotora número 25 que recientemente y entre otras más, acaba de enriquecer, la Empresa de los Ferrocarriles Unidos de esta ciudad, su material de Tracción.

Nuestro director atentamente invitado para el acto acudió á las 7 de la mañana de ese día, á la Estación de Ciénaga, donde era la cita. Allí se encontraba preparado el tren, compuesto de la bonita Locomotora objeto de este trabajo, y los elegantes carros salon correspondientes, donde tomaron asiento las personas siguientes: Sr. D. Francisco Gamba y Sr. Prieto, Vocales de la Empresa Unida, Sr. D. Francisco de la Sierra, Suplente de la misma; Sr. D. Alberto de Ximeno, Administrador General é Ingeniero Jefe; Sr. D. Ernesto I. Balbín, Ingeniero Auxiliar; Sr. D. Joaquín Maristany, Jefe de Tracción; Sr. D. Manuel Carrera, Jefe de Explotación; Sr. D. Antonio Acosta, Jefe de Carpintería; Sr. don Luis Arizurrieta, Inspector General de Explotación; Sr. D. Antonio Muñoz, Inspector de Tracción; Sr. D. Leonardo Chía, Administrador del Ferrocarril de Sagua; Sr. D. Manuel Luciano Diaz, Administrador General é Ingeniero Jefe del Ferrocarril de Matanzas; Sr. D. Pascual Martínez, Conductor; y Sr. D. José S. Feljú, Director de la GACETA DE LOS FERROCARRILES. La nueva Locomotora iba mandada por el idóneo Maquinista Sr. D. Gabriel Osuna, llevando de Fogonero á D. Bonifacio Aguilar.

No nos detendremos en describir esta Locomotora puesto que en el número anterior, ofrecimos á nuestros lectores un examen de ellas, además de que, en otra edición daremos una copia fotográfica de la misma y entonces se podrá apreciar de lleno su mérito y condiciones de economía.

Por el siguiente estado se verá la velocidad alcanzada en su viaje de prueba.

ESTACIONES	DISTANCIA entre estacns.	LLEGADA.		Parada. Minutos.	SALIDA. H. M.
	En kilómetros.	Horas.	Minutos.		
Ciénaga.....	.....	.....	.....	.....	8'07
Aguada.....	12'443	8'19	6	8'26	
Rincón.....	5'079	8'32	5	8'37	
San Felipe.....	19'671	8'58	8	9'06	
Melena.....	16'958	9'22	7	9'29	
Güines.....	12'171	9'43	8	9'51	
Catalina.....	13'019	10'05	3	10'08	
S. de Robles.....	9'203	10'18	7	10'26	
Empalme.....	11'624	10'37	6	10'43	
Matanzas.....	24'100	11'08	.....	.....
Distancia recorrida.....	124'268	.....	50	.....

Tiempo de marcha para todo el viaje, 2h. 11m.
Velocidad media 56 k. 916.

Matanzas.....	.....	.....	.....	12'50
Empalme.....	24'100	1'12	4	1'16
Jaruco.....	24'498	1'37	5	1'42
Minas.....	23'276	2'03	3	2'06
Regla.....	15'126	2'20	.....	.....
Distancia recorrida.....	87.000	.....	12	.....

Tiempo de marcha 1h. 18 m.
Velocidad media, 66k. 923.

Del estado se deduce claramente que hoy posee esta Empresa Locomotoras muy capaces de garantizar un servicio de pasajeros de un kilómetro por minuto, de velocidad media.

En el viaje de ida tomaremos para la comprobación de la superioridad de estas máquinas el tiempo invertido en el recorrido de los 74 kilómetros que median de

Regla á Güines y lo compararemos con el que fijan los itinerarios actuales de esta Empresa.

El tren ordinario de la mañana sale de Regla á las 5 horas 41 minutos y llega á Güines, á las 7 horas 44 minutos, tardando en la travesía 2 horas y 3 minutos, con 26 minutos de paradas intermedias.

De la Ciénaga á Güines, tardó el tren prueba 1 hora y 36 minutos, incluyendo los 26 minutos de parada en las Estaciones de Aguada, Rincón, San Felipe y Meleña, de donde resulta una ganancia de 27 minutos, á favor del público viajero, si como hemos oído, se trata de modificar los itinerarios de esos Ramales por esa Administración, tan pronto estén aquí todas las locomotoras pedidas á la casa de Rogers.

En el viaje-prueba de regreso por las paralelas de la Bahía, se vió demostrada con mayor fuerza aún, las ventajas que reportarán al público la instalación de estas Locomotoras hasta Matanzas y viceversa pues fueron recorridos los 87 kilómetros en 1 hora y 30 minutos, incluso 12 minutos de parada, en contra de las 2 horas y 15 minutos que tarda el tren general actualmente en hacer ese trayecto.

Si quitamos los 20 minutos de paradas del tren general y los 12 por igual índole del tren de prueba, tendremos el tiempo invertido en la marcha, de 1 hora 55 minutos y 1 hora 18 minutos respectivamente ó sean 37 minutos ganados por las nuevas locomotoras.

Como máximun de velocidad se anotaron en los kilómetros 51, 50 y 49 de la línea de Regla en el viaje de regreso el de 103 kilómetros por hora, ó sea á razón de 35 segundos por kilómetro.

Sentimos no disponer del peso exacto de Tracción de este tren, por ser requisito muy interesante para hacer estas comparaciones.

Sin comentarios.

Con no poca sorpresa hemos visto publicado en *La Lucha* el siguiente comunicado, el cual pone de manifiesto, con una elocuencia suma, la triste situación á que están sometidos los dignos Empleados de la Compañía inglesa *The Western Railway of Havana, Limited*.

Tal es el cúmulo de comentarios que se nos ocurren al leer este escrito, que los omitimos hoy concretándonos solamente, á darle cabida en nuestras columnas á fin de proceder con esto, al atestado consiguiente del hecho.

Hé aquí el comunicado:

«Sr. Director de *La Lucha*,
Habana.

Muy señor mio y de mi mayor consideración: espero de su amabilidad se sirva dar cabida en su bien redactada publicación á las siguientes líneas.

Ingresé en el servicio de la Empresa del Ferrocarril del Oeste en el año de 1867 en la que he venido siendo Empleado hasta el día seis del actual en que una orden del señor Administrador disponía pasára á la Estación de la Herradura á hacerme cargo de ella como Jefe de Estación, haciendo entrega á la vez al Jefe de aquélla de la de este pueblo que por espacio de tres años la venía desempeñando, cumpliendo mi cometido, y no con viniéndome dicha permuta presenté mi renuncia.

Dada la categoría é importancia de este destino respecto al de la Herradura, como el de ser aquélla una Estación aislada y sin auxilios para una familia, primero mi dignidad y después mi conciencia me dictaron primero renunciar que aceptar, la resolución que ha sido aprobada por todas aquellas personas que en este pueblo y en la misma Empresa me aprecian y distinguen.

El señor Mallón Administrador General hombre recto, justiciero de muy nobles sentimientos, refractario al

error y la «mentira» ha sido sorprendido, ha sido engañado por alguna persona que para satisfacer sus deseos y cumplir una promesa ofrecida á un ahijado no ha tenido reparo en hacerlo y de ese modo ver cumplidos sus deseos.

Mi acrisolada honradez y el mejor cumplimiento de mis deberes en 27 años de constantes servicios, el aprecio del público en general y de mis compañeros en particular me enorgullece, y como pudiera suceder que alguna persona ignorando los motivos que han ocasionado mi brusca salida del Ferrocarril del Oeste, hiciera alguna apreciación poco favorable á mi comportamiento, hago pública esta manifestación de la cual hará usted los comentarios que á ella se presta.

No soy más extenso, señor Director, por no molestar más su ocupada atención y anticipándole las más expresivas gracias queda de usted con la mayor consideración su atento S. S. Q. S. M. B.—*José Guillén*.

57c calle Real núm. 14.—Artemisa.

Setiembre 11 de 1894.»

Bien por nuestro popular Alcalde Municipal

Con bastante satisfacción hemos visto publicado en los diarios de esta capital el Bando en que el popular Alcalde Municipal, atendiendo á razones de cultura pública y á la voz de la opinión de cuyo eco ha venido siendo la prensa periódica, prohíbe terminantemente el uso de la camiseta en los coches del Ferrocarril Urbano Omnibus y paseos públicos.

Digna de encomio es por todos conceptos, la actitud tomada por tan digna é ilustrada Autoridad Municipal, pues con la excesiva tolerancia de este abuso habríamos vuelto á los tiempos aquellos en que cierta clase de la Sociedad se hubiera presentado completamente al desnudo.

Con este motivo enviamos nuestros aplausos al distinguido Alcalde Sr. D. Segundo Alvarez por el empeño que toma en desterrar de entre nosotros todo aquello que afecte á la cultura de este pueblo, así como saludamos á la prensa habanera por el éxito feliz que se ha alcanzado con la restricción de tan injustificable abuso en cuya campaña no ha dejado de tomar modesta pero honrosa participación la GACETA DE LOS FERROCARRILES.

Ahora bien; como que los infractores de esta disposición quedarán incursos en las multas y responsabilidades con arreglo á la Ley, llamamos la atención del señor Administrador del Ferrocarril Urbano, como también á los de las distintas Empresas de Omnibus, á fin de que sus subalternos no contraigan la responsabilidad á que alude el Bando y deben rechazar en absoluto á toda persona que intente viajar en sus coches con ese inmoral y asqueroso traje.

¡Bien por nuestro Alcalde modelo!

El Sr. Paradela

Se encuentra en esta capital desde el día 15 del actual el Sr. D. Francisco Paradela y Gestal, Administrador General é Ingeniero Jefe de la Compañía del Ferrocarril entre Cienfuegos y Santa Clara el que, en unión de su distinguida esposa, realizaron ese viaje en un tren expreso de la misma Empresa.

Segun sabemos, la permanencia entre nosotros del Sr. Paradela, durará probablemente hasta el próximo día 27 puesto que su viaje obedece á la necesidad de recibir algunas prescripciones facultativas del Dr. que exclusivamente le asiste en sus indisposiciones

El Sr. Chia

El próximo pasado día 18 y por tren general regresaron á Sagua el Sr. D. Leonardo Chia y Sra. cuyo amigo ya bastante restablecido de la bronquitis que le acometió, va á ponerse de nuevo al frente de la Administración General de la Empresa ferrocarrilera de aquella ciudad.

Deseamos que el Sr. Chia quede totalmente restablecido de salud.

El Empréstito Municipal.

Haciéndonos eco del telegrama recibido por nuestro apreciable colega *La Discusión* del 19 del presente mes y publicado en la edición del citado día, no podemos menos de felicitar á los habitantes de la ciudad de la Habana y á aquellos que tuvieron la feliz idea del estudio de una operación que realizada, aliviará desde luego la situación financiera de nuestra empobrecida plaza.

Estación de Venero

DEL FERROCARRIL DE MATANZAS.

A 24 kilómetros de Cumanayagua hállase situada la nueva Estación Venero del próspero Ferrocarril de Matanzas, término al presente de la vía principal de la mencionada Empresa.

Las obras de este nuevo edificio, que dicho sea á la vez, es de una construcción sólida y moderna, están al terminar y según noticias, dentro de muy poco tiempo se abrirá al público el servicio de su explotación.

Nuestro fotógrafo que está sacando una vista de ese ámplio edificio nos entregará la copia correspondiente, á fin de ofrecerla á los numerosos lectores de esta GACETA.

Locomotoras de "Rogers"

PARA LOS FERROCARRILES DE CAIBARIEN

Dentro de pocos días recibirá esta Empresa cuatro nuevas Locomotoras de la acreditada fábrica de *Rogers Locomotive Company* de Paterson, siendo dos para vía estrecha y las otras dos para la ancha, midiendo estas últimas en los cilindros 19 pulgadas y con un peso aproximado de 110,000 libras, cualidades necesarias para poder arrastrar con facilidad sobre 40 carros de carga.

Y ya que hablamos de esta Empresa sabemos que está llevando á cabo nuevas obras para la próxima zafra contándose entre ella la construcción en la finca *Floridanos*, del Sr. Espinosa, de una aguada; la instalación de un puente de hierro de más de 100 metros de extensión, recibidos ya, en el ramal del central *La Julia*, de las Sras. hermanas Depestre así como que repara las líneas con rails nuevos y coloca nuevos puentes y alcantarillas.

Con lo dicho basta suficientemente para quedar probado que esta Compañía al establecer estos nuevos elementos, prestará un magnífico servicio á los centrales en la próxima zafra.

Mejoras en Camajuani.

Tenemos que enviar nuestra muy cumplida enhorabuena al pueblo de Camajuani y á su entusiasta Corporación Municipal porque según sabemos, su apoderado

en Bruselas el Sr. D. José Machado y Pintó, ha firmado los contratos con el Banco de Propietarios y con los constructores del Acueducto, el Mercado y la Planta Eléctrica, mejoras que se ha de ejecutar en dicho poblado.

Conocemos además las condiciones de dichos contratos y en su vista y examen no creemos posible obtener una negociación más beneficiosa. El empréstito no comienza á devengar interés hasta que se hayan entregado las obras, es decir, cuando éstas comiencen á producir los remanentes de su explotación pública y entonces no sólo se pagará el interés del capital invertido, sino que, en un plazo corto se amortizará dicho capital y lo que es más, quedará un sobrante anual de mucha importancia que vendrá á aumentar las entradas del Municipio con las que podrá atenderse á la construcción de otras obras en beneficio de la población.

El pueblo de Camajuani vé colmados sus deseos y satisfechas cumplidamente sus más apremiantes necesidades como son, el abastecimiento de aguas potables, el alumbrado público y el mercado, todo lo cual estará terminado antes de un año.

Con todo propósito hemos dejado para lo último hablar del Sr. Machado, joven activo é inteligente que ha llevado á buen término, en el corto espacio de dos meses, tan vasta y complicada operación. Hombres como el joven de referencia son los que necesita este país para ir adelante en la senda del progreso, pues en ese mismo período de tiempo ha contratado también para Remedios el alumbrado eléctrico, y para Santa Clara los estudios para un acueducto.

Su actividad es asombrosa porque en este año lleva hechos ya á Europa dos viajes redondos y dentro de quince días estará otra vez en Cuba para dar cima á sus gestiones poniendo en planta los trabajos todos que hemos enumerado.

Anticipamos nuestra bienvenida al ilustrado joven Machado y Pintó.

Minas de Nafta de San Juan de Motembo.

Ha llegado á nuestro conocimiento que hace tres meses se está trabajando con gran actividad en las celebradas Minas de Nafta, San Juan de Motembo, en virtud del contrato que para su explotación celebró la Sociedad anónima de ese nombre con el Sr. D. Ramón Remis y Suárez.

Entre las varias obras emprendidas, figuran un túnel de metro y medio de ancho por dos de alto el que tendrá la extensión de 422 metros con un declive de 25 p% hasta llegar á la verdadera corriente ó arteria de la Nafta que una vez rota por la misma mano del hombre, tendrá un desarrollo importante; de día y de noche el túnel será alumbrado por la luz eléctrica por medio de aparatos especiales á fin de evitar la inflamación del gas que en grandes cantidades allí se evapora.

Para bajar del túnel á los manantiales de la Nafta, habrá escalones sumamente cómodos y además una vía carrilera con su carrito y su potente cable que bajo la presión de éste subirá y bajará, y donde se pueden conducir las personas sin que ofrezca peligro ninguno, á cuyo efecto habrá un molinete de vapor bien fijado y de los más potentes que se conocen allí. Se verá también un ingenioso aparato llamado *ventilador* de presión que recoge instantáneamente el gas que en el túnel se reproduzca para evitar la asfixia y á la vez al final y en lo profundo del túnel, se formará una plazoleta de 20 metros planos de circunferencia á donde serán colocados un círculo de tanques de hierro con el objeto de recoger la Nafta.

Por medio de una potente bomba, se extraerá la Nafta desde este punto á la casa-laboratorio que se en-

contrará á la entrada del túnel y verterán las cañerías en un gran depósito de hierro, cerrado, donde habrá un grifo de graduación para instantáneamente llenar las latas que serán soldadas en el mismo acto.

Con respecto al gas que allí se desprende, hay el propósito de establecer un gran gasómetro de presión con cañerías de 20 pulgadas interiores componiendo dichos tubos 120 pulgadas en su hueco, los que se establecerán hasta llegar á Cárdenas y Matanzas, una vez que está probado que existe fluido para todo.

Se nos dice que la Empresa del Ferrocarril del Oeste de la isla de Cuba está en negociaciones para la construcción de esa cañería.

Dada la importancia que para la industria de este país tienen estas Minas, es digna de aplausos la actitud en que se ha colocado esta Sociedad y desde luego auguramos un brillante porvenir á los accionistas, pues sabido es que la Nafta que se extrae, es superior á todos los petróleos, no habiendo necesidad de refinarla ni hacerle composición química, porque desde el mismo manantial ó pozo al hacer la extracción se echa en la lata para la venta; no es explosible ni su olor es desagradable, evaporándose muy pronto; tiene infinidad de aplicaciones además del alumbrado.

Con toda estas condiciones, desde luego, nos atreveríamos á afirmar que la importación y fabricación de petróleo en esta Isla sufrirá un gran quebranto, si no es que desaparece dentro de poco, por la superiosísima calidad del producto de estas Minas y los síntomas de la gran cantidad de Nafta que contienen.

Los Ferrocarriles en la Península.

Hemos recibido el número 432 de *El Economista*, que se publica en Madrid semanalmente, dedicado á las instituciones financieras más importantes de España. Trae, dicho número, con fecha 25 de Agosto último, valiosos datos sobre los Ferrocarriles peninsulares. En los siete primeros meses del presente año, la Compañía del *Norte de España*, en una extensión de 3536 kilómetros, ha recaudado la notable suma de 52.941,536 pesetas ó séanse \$10.588,307 fuertes. Sigue en importancia el Ferrocarril *Madrid Zaragoza Alicante* con una red de 2.672 kilómetros produciendo 31.385,735 pesetas ó séanse \$6.277,147 fuertes. Notamos que son las dos Compañías que superan sus productos á las Empresas de esa índole, que tenemos en esta Isla. El Ferrocarril de Zafra á Huelva, ha sido declarado en quiebra y comprende 180 kilómetros, y el de *Villena á Alcoy* ha sido incautado por el Estado, por igual causa. La red andaluza comprende 894 kilómetros y ha producido en los siete meses 7.918.201 pesetas, ó séase una merma de 429.061 comparado con igual período de 1893. El Ferrocarril de Tarragona y Barcelona produjo \$1.897,501 fuertes. El Ferrocarril de la Isla hermana, Puerto Rico, comprende 190 kilómetros y desde 1º de Enero á 25 de Noviembre de 1893, produjo 983,470 pesetas contra 602,390 el año anterior. Sus acciones de á \$100 se cotizan en la Bolsa al 69, y en Abril del presente año repartió á sus accionistas un dividendo de 3 p% por utilidades. Tiene brillante porvenir.

COMPAÑIA UNIDA DE LOS FERROCARRILES DE CAIBARIEN.

RELACION de las fincas, producción, dueños y lugares donde radican, que han tirado sus zafras por las líneas de esta Compañía.

LINEA DE VIA ANCHA

INGENIOS.	DUEÑOS.	ZAFRA sacos.	LUGARES donde radican.
<i>Reforma</i>	Martínez y Fernandez	17,522	Caibarién.
<i>Rosalía</i>	Isidro Llansa y Vidal	18,337	Taguayabón.
<i>Maltilde</i>	Rosa Cuní, viuda de Baró	27,058	Camajuaní.
<i>Fé</i>	José María Espinosa	42,371	Salamanca.
<i>Julia</i>	Hermanas Depestre	19,387	Idem.
<i>Convenio</i>	José C. Vergara	13,145	San Andrés.
	Suma	137,820	

LINEA DE VIA ESTRECHA

<i>Adela</i>	Zozaya y Compañía	59,184	Vías.
<i>San Agustín</i>	Juan J. Ariosa	67,774	Zulueta.
<i>Altamira</i>	Antonio Ortiz y la Hoz	26,298	Idem.
<i>San Pablo</i>	Dolores Bassa de Kurz	16,725	Idem.
<i>San José</i>	Agustín Goicoechea	36,780	Placetás.
<i>Zaza</i>	Viuda de Zulueta	78,915	Idem.
	Suma	280,676	

Resúmen:

Por vía ancha	137,820
Por vía estrecha	280,676
Total	418,496

SACOS.

FINCAS QUE RADICAN EN LA LINEA DEL FERROCARRIL DE MATANZAS

INGENIOS	DUEÑOS	Lugares donde radican
<i>San Lorenzo</i>	Manuel Arroyo.....	Cidra.
<i>San Cayetano</i>	Julio y Gonzalo Alfonso.....	Idem.
<i>Los Angeles</i>	José M. Gutiérrez.....	Idem.
<i>Triunvirato</i>	Sucesión de Antonia Mádan de Alfonso.....	Idem.
<i>Santa Rosa</i>	Joaquín Mier.....	Unión.
<i>San Gonzalo</i>	Joaquín Güell.....	Idem.
<i>Félix</i>	Joaquín Piedra.....	Bolondrón.
<i>Armonía</i>	Costa y Cuadra.....	Idem.
<i>Jicarita</i>	Manuel Díaz.....	Idem.
<i>San Rafael</i>	Gonzalo Jorriñ.....	Idem.
<i>Flora</i>	José Sainz.....	Güira.
<i>San Miguel</i>	Salvador Baró.....	Idem.
<i>Carmen</i>	H. Alexander.....	Navajas.
<i>Santa Filomena</i>	Leandro Soler.....	Corral Falso.
<i>Elizalde</i>	Alberto Broch.....	Isabel.
<i>Unión</i>	Sucesión de Pedro L. Fernández.....	Cuevitas.
<i>San Ignacio</i>	I. Urbistondo.....	Idem.
<i>Santa Rita</i>	Sucesión de Cristina Baró.....	Baró.
<i>Caney</i>	Serafin Mederos.....	Guareiras.
<i>Dos Hermanas</i>	Félix Sardiña.....	Idem.
<i>Por Fuerza</i>	Manuel Carreño.....	Cumanayagua.
<i>San Joaquín</i>	Sucesión de F. F. Ibañez.....	Pedroso.
<i>Socorro</i>	Socorro de Armas.....	Idem.
<i>Australia</i>	Valdés, Alvarez y Compañía.....	Jagüey Grande.
<i>Rosario</i>	Miguel Uriarte.....	Idem.
<i>Diana</i>	Sucesión de Cristina Baró.....	Ramal Atrevido 1 ^{er} tramo
<i>María</i>	Ponce Hermanos.....	Idem. id.
<i>Luisa</i>	Hermanos Rivas y Castañer.....	Idem. 2 ^o id.
<i>Atrevido</i>	José Melgares.....	Idem.
<i>Manuelito</i>	Juan Soler.....	Ramal Sanchez.
<i>Arco Iris</i>	Luis Diez de Ulzurum.....	Idem.
<i>Pepilla</i>	María Luisa y Rosa Castañer.....	Idem.
<i>Conchita</i>	Concepción Baró, viuda de Pedro.....	Ramal Conchita.
<i>Carmen</i>	José M. Crespo.....	Ramal León Crespo.
<i>Saratoga</i>	Carlos Drake y Hermano.....	Nieves.
<i>Nieves</i>	Enrique Freville.....	Idem.
<i>Esperanza</i>	José I. Dominguez.....	Cabezas.
<i>Carmen de Amorós</i>.....	.....	Idem.
<i>Herculano</i>	E. F. Valera.....	Idem.
<i>Santa Catalina</i>	Heidegger y Compañía.....	Corral Falso.

NOTA.—El número de sacos transportados por las líneas de esta Compañía desde 1^o de Noviembre del 93 al 31 de Agosto del 94 ascendió á 907,256 que fué la zafta de todas estas fincas.

Descargador Automático

DE CORRIENTES ELÉCTRICAS ANORMALES.

«El descargador de que nos vamos á ocupar representa una idea adaptada para la inserción en líneas eléctricas, á fin de descargarlas cuando una excesiva corriente pasa al través de aquéllas, como resulta en el caso de un desprendimiento eléctrico ó en el de hallarse también un conductor excesivamente cargado de una fuerte corriente para el uso del alumbrado ó para dar poder al través del telefono ó cualquier línea telegráfica. Esta invención ha sido patentada por el señor J. Ferrer Ganduxer, de Gracia, España; y, el señor Enrique Orellana, Compostela 109, Habana, Cuba, es el representante del inventor para toda la América. El Aparato comprende un electro-magneto y una palanca que soporta una armadura la cual se prolonga entre dos puntos de contacto eléctrico, un muelle retráctil para sostener la palanca de la armadura en estado normal contra la parte posterior

del muelle que se halla en contacto con éste y la línea y conexiones del terreno. El aparato contiene un doble instrumento conectado por medio de dos líneas eléctricas. El muelle retráctil está ajustado á las palancas de la armadura á fin de resistir cualquiera atracción que interrumpa la corriente normal la cual pasa por medio del aparato y las líneas, mientras una excesiva corriente es atraída hácia la armadura y la corriente descende á tierra en sentido directo, evitando el contacto con las partes de que se compone el mecanismo del aparato en la línea, más allá de los alambres del descargador.»

La descripción que antecede la hemos tomado del periódico norte-americano *Scientific American*, publicación enteramente científica como lo acredita su título. Si en el país de la electricidad han sabido fijar su atención en el *Descargador Ferrer*, es buena prueba de que en nuestra Nación aún se producen cosas buenas y nuestro patriotismo debe inspirarse siempre no tan sólo en amar á la patria sino á los hombres que con sus inventos saben dignificarla.

Felicitemos á nuestro amigo el señor Orellana, representante del señor Ferrer Ganduxer, por la buena acogida que han dando en el país vecino al aparato de que nos hemos ocupado y del cual es tan digno representante.

Estadística del Material rodante

EN LOS ESTADOS UNIDOS.

Las últimas estadísticas del equipo del material rodante existente en los Estados Unidos desde los años de 1878 á 1893 inclusive, demuestra un aumento de 16,445 locomotoras en el año de 1878 respecto de los anteriores y 36,486 en el de 1893, tomando en cuenta los años transcurridos hasta el último citado. El aumento en carros para pasajeros se ha elevado durante la misma fecha, de 11,683 á 28,624; los de equipajes, correos y expresos ha sido de 4,413 á 7,705; los de flete se elevaron de 423,013 á 1.161,300 durante el mismo período.

El número de millas de *rails* de acero ha tenido también un aumento prodigioso, pues de 33,680 que había en el año de 1880, llegó este aumento en el de 1893 á la suma de 191,857; y el consumo de las de hierro descendió de 81,967 millas que había en el año de 1880, á 37,155 en el de 1893; la proporción en el uso de los *rails* de acero da un resultado de un 83.8% en 1893 contra 29.1% en el de 1880.

La subsiguiente tabla demuestra la exactitud de nuestras referencias y da al mismo tiempo la práctica ó conocimiento de la fecha en que se estableció en aquel país el primer ferroviario.

Año.	Millas en operación.	Aumento anual.
1830....	23.....	.....
1831....	95.....	72
1832....	229.....	134
1833....	380.....	151
1834....	633.....	253
1835....	1,098.....	465
1836....	1,273.....	175
1837....	1,497.....	224
1838....	1,913.....	416
1839....	2,302.....	389
1840....	2,818.....	516
1841....	3,535.....	717
1842....	4,026.....	491
1843....	4,185.....	159
1844....	4,377.....	192
1845....	4,633.....	256
1846....	4,430.....	297
1847....	5,598.....	668
1848....	5,599.....	398
1849....	7,365.....	1,369
1850....	9,021.....	1,656
1851....	10,982.....	1,961
1852....	12,908.....	1,926
1853....	15,360.....	2,452
1854....	16,720.....	1,360
1855....	18,374.....	1,654
1856....	22,016.....	3,624
1857....	24,503.....	2,487
1858....	26,968.....	2,455
1859....	28,789.....	1,821
1860....	30,626.....	1,837
1861....	31,286.....	660
1862....	32,120.....	834
1863....	33,170.....	1,050
1864....	33,908.....	738
1865....	35,085.....	1,177
1866....	36,801.....	1,716

1867....	39,250.....	2,249
1868....	42,229.....	2,979
1869....	46,844.....	4,615
1870....	52,922.....	6,078
1871....	60,293.....	7,379
1872....	66,171.....	5,878
1873....	70,268.....	4,097
1874....	72,385.....	2,117
1875....	74,006.....	1,711
1876....	76,808.....	2,712
1877....	79,088.....	2,280
1878....	81,767.....	2,679
1879....	86,594.....	4,817
1880....	93,296.....	6,712
1881....	103,143.....	9,847
1882....	114,712.....	11,569
1883....	121,455.....	6,743
1884....	125,379.....	3,924
1885....	128,361.....	2,982
1886....	136,379.....	8,018
1887....	149,257.....	12,878
1888....	156,169.....	6,912
1889....	161,353.....	5,184
1890....	166,706.....	5,354
1891....	170,795.....	4,089
1892....	175,204.....	4,100
1893....	177,753.....	2,549

Engrandecimiento de Francia.

El engrandecimiento que de poco tiempo á esta parte va tomando el territorio francés y la influencia que viene ejerciendo en el Oeste y Noroeste de Africa, hace crecer el interés del Gobierno inglés, el cual mira con ciertos recelos semejante desarrollo por parte de los franceses. Los resultados de las operaciones en el *Soudan Francés*, en un territorio en el cual están incluidos los extensos valles y afluentes del Senegal en la parte alta del Nilo, es causa bastante para que su rival competidor se sienta inquieto. Francia es la única nación europea que posee puertos al Norte de Sahara á lo largo del estrecho, sobre la costa del Mediterráneo; de donde ha partido la idea de la construcción de un Ferrocarril Trans-Sahariano, cuya idea ha fascinado la inteligencia de los más inveterados economistas franceses y de los más incrédulos especuladores. El camino al través del gran desierto es saludable y la base de operaciones para aquel Ferrocarril en las fronteras del Mediterráneo, constituye la base fundamental de la prosperidad de los intereses de Francia, reuniendo como reúne unas condiciones de salud incuestionable y un punto estratégico para el desarrollo del movimiento mercantil. El camino del Senegal es indudablemente corto; de *From Kays*, la parte más afluyente de navegación del Senegal, sólo hay 280 millas para llegar á *Kaulikoro* sobre el rio Nilo.

Con el gran desarrollo que tomará el comercio interior en el *Soudan Francés*, vendrá el engrandecimiento de los ferroviarios porque el Gobierno de Francia está legitimamente interesado en el desarrollo de los grandes veneros de riqueza que allí se encierran.

Para comprender el incremento de las industrias, basta con reseñar las exportaciones de los productos del *Soudan* en el *Mogador*, lo que en promedio representa anualmente: 326,000 francos valor de las gomas exportadas; 377,000, en plumas; mientras que en Trípoli, la cantidad de marfil á que se le dió salida llegó á una suma de 507,000 francos y 1.825,000 en plumas de ganso.

Si esto acontece en la actualidad que sólo se sienten los efectos del pequeño impulso del desarrollo de un

ferroviario, el día que corran en aquella parte del territorio africano las sin número líneas que están llamadas á establecerse, Francia comprenderá la gran adquisición que hizo al extender sus dominios por aquellas apartadas regiones.

Necrología.

Tenemos el sentimiento de participar á nuestros lectores el fallecimiento del respetable Sr. D. Gabriel Alemany y Marimon, padre político del distinguido Sr. don Francisco Cuadra á cuyo estimado amigo y demás familiares le enviamos la sincera espresión de condolencia. Descanse en paz el Sr. Alemany.

Títulos de Ingeniero Militar.

La dificultad con que se tropezaba para expedir á los ingenieros militares el título profesional que pudiera corresponderles se ha resuelto por de pronto en la forma que prescribe el Real Decreto de 28 de Mayo último, que dice así:

«Artículo 1º Los títulos académicos de Ingenieros Militares á que se refiere el artículo 51 de la ley de Presupuestos de 1893 á 1894 se expedirán por el Ministerio de la Guerra.

Art. 2º El Ministro de Fomento dictará las disposiciones conducentes á que los poseedores de los títulos mencionados en el artículo anterior puedan ejercer su carrera en trabajos particulares.»

Como se vé, la dificultad sólo está aplazada, pues ahora tendrá que decidir el Ministro de Fomento á cuál de los títulos de Ingeniero civil habrá de equipararse el título de Ingeniero militar.

Guía del accionista.

COMPañÍA DEL FERROCARRIL DE SAGUA LA GRANDE.

El día 1º de Octubre próximo en las oficinas de esta Empresa (Obrapía 22) se dará comienzo al reparto del segundo dividendo que por cuenta de las utilidades del actual ejercicio, corresponde á los señores accionistas.

El tipo repartible es el de 3 p% en oro quedando señaladas las horas para su cobro de 11 á 12 del día indicado y siguientes hasta su cómputo.

FERROCARRIL DE GIBARA Y HOLGUÍN.

El día 1º del mes actual practicó esta Empresa el sorteo para amortizar una obligación hipotecaria en 1º del próximo de Octubre y resultó agraciada la que aparece con el número 83.

El tenedor de ella por lo tanto la presentará al cobro el citado día 1º de Octubre, en casa los señores Sobrinos de Herrera, San Pedro 6.

También á partir del día precitado y en esas mismas oficinas se pagará el cupón número 9 á los señores que lo posean.

SECCION INDUSTRIAL.

Las grandes industrias Alemanas.

Entre las grandes industrias que en Alemania van tomando por cada un día que transcurre mayor incremento, hállase en primera línea la de la fabricación de la cerveza. Esta que, hace remotísimos años yacía acaparada en pocas y determinadas manos asume en la

actualidad gigantescas proporciones. Citaremos entre las establecidas poco ha la *Aktienbrauerei Zum Lowem-brau* de Munic, en Baviera, que ha tenido una producción en el último año de 52.000,000 de litros del pálido nectar: con semejante producto esta Compañía se ha puesto indudablemente por sobre muchas de gran abolengo histórico.

Para dar una idea perfecta de lo que abarca esta industria bástanos con decir en este artículo que la producción que ha tenido desde su fundación la fábrica de que nos ocupamos ha sido de 200,000 á 250,677 hectólitros en el relativo corto intervalo de 8 años; y del 1873 al 1892 lo que sigue:

1873 á 74	196,764	hectólitros.
74 „ 75	231,724	„
75 „ 76	195,304	„
76 „ 77	219,094	„
77 „ 78	211,389	„
78 „ 79	217,000	„
79 „ 80	204,208	„
80 „ 81	206,146	„
81 „ 82	212,323	„
82 „ 83	227,875	„
83 „ 84	192,075	„
84 „ 85	236,750	„
85 „ 86	307,006	„
86 „ 87	350,195	„
87 „ 88	405,796	„
88 „ 89	464,191	„
89 „ 90	501,777	„
90 „ 91	511,951	„
91 „ 92	420,677	„

Este enorme desarrollo se ha obtenido en esta sola fábrica aun á pesar de la enorme competencia que tiene la industria que nos ocupa en los Estados Unidos del Norte America, por las potentísimas máquinas que posee, y su crecimiento tambien ha sido superior al de muchos establecimientos del último país citado, debido principalmente á la hermosa y siempre igual calidad de los productos de la materia prima de Alemania, de entre los que ha hecho la principal selección la respetable firma aludida

La especialidad de los productos de este género que se importan de Alemania hacen incuestionable en primer término el perfecto embotellado de este líquido para los climas tropicales y tambien la especial calidad del artículo para los mismos en cuyo cambio no desmerece en manera alguna la mercancía aun á pesar de la enorme diferencia topográfica que existe entre ambas partes del planeta. En todos los países tórridos dan gran importancia á esta singularidad, más hay que convenir en lo ya manifestado para comprender desde luego el punto ventajoso que tiene Alemania sobre el resto del mundo, para que este líquido obtenga según clasificación el primer lugar entre los competidores europeos y americanos.

Esta industria sostiene un sin número de familias que hacen una vida relativamente cómoda, y para que se comprenda el núcleo de seres que de ella dependen reproduciremos la cantidad de malta consumidas por las principales fábricas de aquel país durante el año fiscal de 1891 á 1892 la cual alcanzó la exagerada cifra de 1.303,019 hectólitros y 45 litros.

Está probado evidentemente que aun en estos climas nadie se perjudica con esta bebida si de ella se hace un uso moderado.

Podemos decir en definitiva que Alemania marcha al frente del resto del mundo en este ramo de la industria humana.

SECCION DE NAVEGACION.

Siniestros Marítimos.

La Administración del *Bureau Veritas* acaba de publicar la lista de los siniestros marítimos, ocurridos durante el mes de Abril de 1894, referentes á todos los pabellones.

De esta publicación entresacamos la siguiente estadística:

Barcos de vela señalados perdidos.

7 alemanes, 13 americanos, 3 daneses, 7 franceses, 3 griegos, 24 ingleses, 2 italianos, 12 noruegos, 1 portugués. Total: 72.

En esta cifra van comprendidos 5 barcos que se suponen perdidos por falta de noticias.

Vapores señalados perdidos.

1 alemán, 1 americano, 1 argentino, 1 belga, 1 francés, 14 ingleses, 1 italiano. Total 20.

En cuyo número están incluidos 2 vapores que se suponen perdidos porque no se sabe nada de ellos.

CAUSAS DE LAS PÉRDIDAS.

Barcos de vela

Varados, 33; abordaje, 3; incendiados, 3; zozobrados 14; abandonados, 6; excluidos, 8; supuestos perdidos, 5. Total: 72.

Vapores.

Varados, 12; abordaje, 4; zozobrados, 2; supuestos perdidos, 2. Total: 20.

El nuevo puerto de Túnez.

Hé aquí la estadística del movimiento del puerto de Túnez desde 1º de Junio de 1893—fecha de su apertura—á 31 de Diciembre del mismo año, ó sea durante los siete primeros meses de hallarse abierto á la navegación:

Pabellones.	Vapores.	Veleros.	Tonelajes.
Inglés.....	16	6	8,946
Austro-húngaro.....	8	3	5,933
Belga.....	8		7,002
Francés.....	281	4	197,656
Griego.....	4	1	2,976
Italiano.....	3	101	9,533
Otomano.....	1	2	1,857
Sueco y noruego.....	1	3	1,608
Tunecino.....		105	1,288
Totales.....	322	225	237,799

El total de las mercancías transportadas es de 65,842 toneladas.

Puente túnel.

Un Ingeniero francés acaba de proponer al Gobierno otomano el instalar entre Constantinopla y Scutari, para atravesar el Bósforo, un puente túnel, soportado por pilas submarinas que uniría las dos orillas á una profundidad de 12 metros, bajo la superficie normal del mar.

La longitud de este puente túnel sería próximamente de 2,500 metros, y estaría enlazado con los ferrocarriles existentes, si bien las locomotoras no lo recorrerán permitiendo esto aminorar la construcción. La tracción de los trenes se hará por medio de cables metálicos.

Los gastos podrán ser elevados á 30 millones de francos.

Buques corta hielos.

Durante el último invierno se han practicado en Wladivostock interesantes experimentos con los buques corta hielos. El Gobierno ruso hizo venir de Cronstadt el vapor *Silatch* á fin de matener el puerto abierto durante toda la estación invernal.

En sus comienzos los resultados obtenidos fueron del todo favorables, más á medida que los fríos se hicieron más intensos y el hielo aumentó su espesor, fué imposible mantener practicable el canal durante todo el tiempo comprendido entre el 1º de Enero y el 10 de Febrero. A excepción de estas seis semanas los barcos pudieron llegar á los muelles sin grandes dificultades.

SECCION DE ELECTRICIDAD

Alumbrado transitorio de los túneles.

Hay cosas de tan fácil realización, que lo que extraña es que no se hallen establecidas hace tiempo: una de ellas es el alumbrado automático de los túneles al paso de los trenes, ó si se quiere la recíproca, el alumbrado de los coches al paso por los túneles.

Desde que la electricidad ha entrado de lleno en el dominio de las aplicaciones provechosas, ese alumbrado es posible en uno y otro caso.

En los Estados Unidos.—porque de algun tiempo á esta parte de los Estados Unidos han de venir todos los progresos,—en Chicago, hay vías que atraviesan subterráneamente el rio, y en una de ellas está ya establecido un sistema de alumbrado eléctrico que permite al tren encender las luces al entrar en el túnel y apagarlas al salir.

Dada la energía eléctrica necesaria, á cualquier electricista se le ocurre una combinación á propósito para obtener ese objeto, porque la misma pieza rígida que unida al tren y tropezando contra otra movable situada en el circuito de luz puede cerrarlo, puede tambien á la salida tropezar contra otra pieza del mismo circuito para abrirlo. El tren que venga en dirección contraria á su vez obtendrá luz de idéntica manera, obrando análoga é inversamente.

Aparte las horas de la noche, la mayor parte de los trenes efectúan su recorrido de día y apesar de ello allí donde hay túneles, es reglamentario que los coches al pasar por allí tengan luz. ¿No es más cómodo que sean los túneles los que tengan luz al paso de los trenes?

Tracción eléctrica

Como todo lo que se refiera á este tema es de grandísima importancia y de toda actualidad, nuestros lectores verán con gusto que insistamos sobre ello, dando á conocer los ensayos y estudios que sean de algún interés.

En el coche de Mr. K. Kummings ensayado en Chicago, el motor está formado por un dinamo en serie de 24 volts y potencia de dos caballos, llevando el árbol ó eje de la armadura una rueda dentada que engrana con un piñón llevado por un eje intermediario, el que por medio de un tambor y de una cadena comunica el movimiento al eje posterior del coche; siendo la corriente suministrada por una batería de acumuladores de la capacidad de 200 ampere-horas y colocados bajo los asientos de los pasajeros.

Las pruebas demuestran que en terreno plano se pueden adelantar de 15 á 18 kilómetros por hora, con una fuerza variable entre $\frac{1}{4}$ y 2 caballos, según la naturaleza del suelo se preste á la rotación.

Premio Giffard para 1896

El tema sobre el cual ha de versar el trabajo que sea premiado, es la transmisión de la potencia motriz por medio de la electricidad, ya se trate de aplicar esta transmisión á las máquinas más útiles de un taller, ya á las minas, á los Ferrocarriles, &^a

Es exigido que las Memorias que aspiren al premio contengan una reseña histórica del asunto; el premio es de 6,000 francos.

Vía férrea eléctrica aérea

Los ingenieros de la vía férrea de Baltimore-Randellstown, han decidido, según leemos en *L'Electricista*, experimentar el sistema de vía férrea, empleando acumuladores. Al efecto se construirán, en la proximidad de Baltimore, 7 kilómetros de esta proyectada vía, que sirvan de ensayo.

Locomotora Heilmann

Esta locomotora eléctrica de la que nos hemos ocupado, presta servicio diario entre Paris y Nantes.

Calefacción eléctrica en los coches de Ferrocarriles

Es este tema que teórica y prácticamente sigue en estudio en el extranjero.

Los medios empleados de aire comprimido y vapor circulando por él en los distintos carruajes, no resultan eficaces si no en los coches próximos á la locomotora. Los de agua caliente en caloríferos, usuales en España, ya sabemos á que atenernos en cuanto á su eficacia, verdadera solo durante un rato, y por esa ineficacia se ha ensayado en algunas líneas extranjeras emplear el acetato de sosa, que tiene la propiedad de retener el calor, sin que el resultado sea bastante satisfactorio.

De aquí que siempre sea de actualidad el hasta hoy problema de la calefacción eléctrica; problema solo en cuanto á la economía, pues teórica y practicamente está demostrada su posibilidad y la ventaja que presenta.

Navegación eléctrica

Cada día nos convencemos más de que el problema está resuelto en el sentido de lo que el epígrafe dice, y de que no está lejano el día en que los buques en lugar de hacer escalas para cargar carbon, lo harán para cargar sus acumuladores, lo que ya supone grandísima ventaja, por el menor espacio ocupado á bordo, la mayor rapidez y limpieza.

Todos los días se ve sobre el Nervión en Bilbao, andar con gran rapidez un bote eléctrico y en Londres, Paris y en alguna otra población, esos barcos eléctricos prestan ya un servicio regular.

En Venecia se trata de establecer este servicio en sustitución de las históricas góndolas.

La electricidad y la agricultura

Leemos en un periódico:

«Un fraile ha inventado un aparato que se llama *Geomagnetífero*, que distribuye por el suelo cultivado corrientes eléctricas, que favorecen el desarrollo de la vegetación.

Un mástil lo más alto posible (de 12 á 13 metros), que se clava en el suelo y por medio de aisladores de porcelana sostiene un hilo de hierro galvanizado que termina en la parte superior en una corona de alambres de cobre divergentes y destinados á recoger la electricidad atmosférica.

De la parte inferior sale una red de hilos que la distribuyen por el suelo.

Las pruebas hechas en un campo sembrado de patata aparecen concluyentes. La Comisión de la Sociedad de Agricultura de Montbrisson dice en su dictamen, entre otras cosas, lo siguiente:

«Vegetación exuberante

«Renovado el experimento en una viña dió iguales ó mayores resultados.»

Hasta aquí lo copiado.

Es indudable que la electricidad nos reserva en un porvenir no lejano grandes sorpresas, y como es en la agricultura donde aún se halla virgen en aplicaciones su uso, por más que muchas han sido ya indicadas, esas maravillas las esperamos en el cultivo de los campos.

Alumbrado eléctrico de los trenes en los Estados Unidos

Recientemente se han practicado ensayos coronados de feliz éxito, en la línea de Chicago-Saint-Paul para el alumbrado eléctrico de los trenes

Un dinamó de un caballo-vapor, colocado en el vehículo y accionado por el eje suministra una corriente suficiente cuando la velocidad alcanza cierto límite. A ménos de 30 kilómetros, la producción de la electricidad cesa, pero las cosas están dispuestas de manera que las lámparas continuen funcionando durante 5 horas próximamente despues de cesar la corriente.

El carruaje con el que han hecho los ensayos ha recorrido muy cerca de 2,000 kilómetros sin que haya sido defectuoso el alumbrado una sola vez. Además este sistema es según parece más barato que el de petróleo ó gas, sin ofrecer peligro alguno de incendios.

SECCION MECANICA.

Alimentación de aceite para las Calderas

Mr. F. U. Adams, inspector en jefe para el estudio de los diversos combustibles en la ciudad blanca—Chicago—escribe lo siguiente á la *Revista de la Marina* sobre sus últimos descubrimientos respecto del medio fácil de alimentar las calderas de los remolcadores con el uso del aceite.

La carta dice así: «Aún no he dado á conocer oficialmente nada sobre este asunto, mas prometo hacerlo en breve tiempo; sin embargo de ello, quiero dar una corta relación, si no acabada del todo, que dé una idea cuando menos de lo que llevo hecho respecto de ese producto oleoso como vehículo de combustión.»

«El Consejo Municipal de la ciudad de Nueva York ha arrendado de la Compañía de Remolcadores, el de la misma condición *Blac Balle* núm. 2, con el fin de que se lleven á cabo algunos experimentos, habiendo yo asegurado de antemano un permiso del departamento de la Tesorería de Washington con el objeto de llevar á cabo algunas pruebas para quemar el aceite en tanques situados cien piés ó más de la caja de fuego de dicho remolcador. A este efecto se han dejado colocados dos tanques en el remolcador, cubriendo parcialmente el espacio antes ocupado para depósito de carbones. Estos tanques contienen 050 galones de aceite. Los depósitos receptores del combustible están arreglados de manera que no se agite el líquido encerrado en aquellos receptáculos. Una pequeña borna se halla colocada en el cuarto de máquina la que fuerza la salida del aceite del tanque á otro pequeño tanque de presión que contiene una capacidad de 20 galones, del cual parte á los quemadores. En la primera prueba fueron usados dos quemadores solamente, y no se obtuvo el

éxito que se esperaba á consecuencia del sonido que producía y al mismo tiempo la insuficiencia en mantener la suma de vapor requerido para el andar natural.

Se acaba de verificar una prueba reciente con el remolcador *Black Ball* á *Wankegan*—ida y vuelta—una distancia de 70 millas—y en competencia con el *Bob Feed*, á fin de graduar el consumo de aceite y carbón flojo y el costo relativo de ambos materiales. En dicha prueba el *Black Ball* consumió 650 galones de aceite cuyo costo no ascendió á más de \$11.⁶²/₁₀₀, y el *Teed* quemó 6 y media toneladas de carbón cuyo valor asciende á \$21. Ambos remolcadores mantuvieron siempre la capacidad de vapor necesaria durante el tiempo invertido en la prueba de que se lleva dada cuenta, y como que el *Teed* es un vapor más ligero que su competidor, llegó á realizar una proporción de 12 millas por hora contra 11, y más presión que se le anotó al *Black Ball*. A causa de esto, ciertos periódicos defensores acérrimos del uso del *carbón flojo* para la navegación, apoyan este combustible como de superior clase entre todos los reconocidos hasta el día.

Por consecuencia de esta reciente prueba en la que el *Black Ball* fué demostrado por su competidor el *Feed*, se le hicieron algunas mejoras, consistiendo la principal en un extra quemador, muy pequeño, el que será usado para mantener la presión del vapor, mientras esté sin andar.

En el caso del combustible de aceite puede elevarse la presión calórica á 85 libras en cualquier tiempo con un consumo de dos galones por hora, lo que supone un costo de 70 centavos por día. Para hacerse el mismo trabajo con el uso del carbón flojo es indefectible hacer un consumo de 1 y media tonelada del indicado combustible, cuyo precio no baja de \$5.

Pronto daremos á conocer las últimas noticias que recibamos sobre este particular.

VARIEDADES.

Tolerancia estomacal

Esta gran necesidad para obtener los mejores resultados en la curación de las enfermedades, se logra administrando á los enfermos la legítima *Emulsión Creosotada de Rabell*. Sus benéficos efectos son bien recomendados.

El que suscribe, Dr. en Medicina y Cirujía.

Certifico.—Que la *Emulsión Creosotada* preparada por el Dr. Rabell, á juzgar por el empleo que de ella vengo haciendo, se tolera fácilmente siendo notablemente beneficiosa en los casos de *catarro crónico y dilatación bronquial*, facilitando la expectoración; así como en los casos de *tuberculosis pulmonar* contribuye á disminuir la tos y la fiebre, colocando á los pacientes en circunstancias propicias para obtener el mejor éxito posible en su tratamiento.

Sancti-Spiritus Agosto 4 de 1892.

Dr. Sebastián Cuervo Serrano.

Publicaciones recibidas

Los semanarios que recibimos son los siguientes: *El Figaro*, *La Habana Elegante*, *El Liberal*, *El Pilareño*, *La Carta del Sábado*, *La Higiene*, *El Eco Montañés*, *La Revista Católica*, *El Tabaco*, *El Economista*, *El Correo de Asturias*, *El Boletín Ferroviario* (2º número), *La Revista de Agricultura*, *La Primavera*, *La Batalla* y *El Debate* de Guanabacoa, *La Fusta* de Regla, *Las Antillas* de San Nicolas, *Sagua Elegante*, *Revista Villacareña*. y *El Mosaico* de Sta. Clara.

Plano de la Habana.

El Sr. Riera, Ingeniero electricista de la Red Telefónica de esta ciudad, acaba de ofrecer al público un ele-

gante plano de la Habana muy utilísimo y de sumo interes, donde ha seguido escrupulosamente las modificaciones exigidas por el nuevo trazado de la población.

Comprende el plano no solo del antiguo perímetro de la ciudad sino sus barrios extramuros del Vedado, Cerro, Jesus del Monte y Casa Blanca con la villa de Regla.

El plano de la Habana del Sr. Riera se halla de venta en los puntos siguientes: *La Habanera*, Mercaderes 29, *La Propaganda Literaria*, Zulueta 28 y en la librería de Wilson, Obispo 41 y 43.

Enviamos las gracias al Sr. Riera por el ejemplar que nos dedica.

Edmundo Carré

Ha fallecido Edmundo Carré, que fué el primer fabricante en Francia de los carbones para el alumbrado eléctrico inventados por su hermano Mr. Ferdinand Carré. Su fabricación de carbones y otras relacionadas con las invenciones de su citado hermano, le valieron una buena fortuna, con la cual hizo algunas buenas obras para su país natal, recabando un solar para construir un palacio municipal, una escuela pública y el terreno para una calle transversal en su pueblo natal, Moislains. Se calcula que llegó á vender hasta 10 millones de metros de carbón para arcos voltaicos.

Tráfico del Canal de Suez.

Durante el transcurso del año de 1893 han cruzado el Canal 3,341 barcos, los que representaron 7.659,000 toneladas de arqueo, habiendo ingresado por el concepto de derechos la suma de 68.000,000 de francos. De acuerdo con los últimos datos estadísticos emitidos por las oficinas de *Navegación por el Canal de Suez*, han transitado, por los barcos de pasaje que han hecho la navegación por el mismo, 186,495 individuos y han dejado un producto á favor de la Compañía de 1.864,000 francos. El 94¼ % de estos han cruzado durante la noche; el resto de la proporción durante las diversas horas del día. La duración proporcional del tránsito de los barcos por el Canal ha sido de 16 horas y 53 minutos por cada un día. Nueve de los buques que atravesaron de uno á otro mar, estaban alimentadas sus calderas por medio del petróleo; y fueron sus nacionalidades las siguientes: 2,405, Ingleses; 272, Alemanes; 190, Franceses; 178, Holandeses; 71, Austro-Húngaros; 67, Italianos; 50, Noruegos; 34, Otomanos; 29, Españoles; 24, Rusos; 10, Portugueses; 5, Egipcios; 3, Americanos; 1, Belga; 1 Brasileño y 1, Japonés.

Combustión sin humo.

La *Revista de Información* dá cuenta de lo siguiente: En Alemania se ha inventado un método para eliminar el humo al quemarse el carbón de piedra; y el resultado ha sido tan satisfactorio, que los inventores han hecho contratos con algunas de las grandes fábricas del país y con varias de las principales Compañías de vapores. Por medio de este nuevo método el carbón se reduce primero á polvo tan fino como el de harina; este polvo es inflamable y se introduce por un tubo en la fornalla por medio de una corriente de aire, regulada automáticamente; y, tan pronto como el polvo penetra en la fornalla se enciende formando una intensa llama. Al mismo tiempo se introduce oxígeno por medio de un nuevo mecanismo, con el cual se evita que el polvo descienda al fondo de la fornalla y flote en el espacio, quemándose hasta la última partícula, sin producir humo ni ceniza. El fuego puede encenderse ó apagarse en un momento y la presión puede mantenerse á la altura que se desée; mientras que el trabajo y el desperdicio que hoy causan las fornallas en que se consume el carbón de piedra se reduce considerablemente.

DIRECTORIO DE LOS EMPLEADOS DE LOS FERROCARRILES DE LA ISLA DE CUBA.

FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

Jefes de Trenes.

NOMBRES		CARGOS QUE EJERCEN		
Don	Anastasio Gutiérrez Fuentes.....	Conductor de mercancías suplente.		
"	Ramón Ferreiro Fernández.....	Id.	id.	id.
"	Francisco Sabadí Arus.....	Id.	id.	id.
"	Antonio Ramos Fundora.....	Id.	id.	id.
"	Emilio Solor Almohalla.....	Id.	viajeros	id.
"	Domingo Loynaz Suarez.....	Id.	id. y mixto	id.
"	Casimiro Jimenez Alfonso.....	Id.	mercancías.	
"	Andrés Toyo López.....	Id.	id.	

Servicio Sanitario.

Dr. D.	Juan de Dios García.....	Médico Jefe.
" "	José Clairac.....	Médico auxiliar.
" "	Hermenegildo Valdés.....	Id. id.

Servicio Marítimo

Don	Agustin Barrera Dabarra.....	Patrono de vapores.
"	Ramón Miliá Abelleira.....	Id. id.
"	José Antonio Cabezal Anido.....	Timonel.
"	Daniel Pita Díaz.....	Id.
"	Daniel Rey Seijas.....	Id.
"	Manuel Arias Díaz.....	Id.
"	Manuel López.....	Marinero.
"	Miguel Piñón López.....	Id.

Si las hojas de esta planta fueran cortadas, groseramente secadas y puestas en pacas muy apretadas, podían tener algún valor para hacer papel. Para fijar este punto sería necesario remitir á Inglaterra como $\frac{1}{2}$ tonelada de pacas de hojas secas con objeto de que los fabricantes de papel puedan hacer ensayos en suficiente grande escala.

FIBRA DE LA PIÑA SILVESTRE

Esta fibra se extrae de la *Bromelia Sylvestre* y aunque es fina, sedosa y de un color muy blanco cuando está bien preparada, no es tan buena como la de la otra piña. Por muchos años fué confundida con el Ixtle ó *Lechugilla* de México y el escritor incurrió en el mismo error en las apreciaciones que hizo respecto á esta fibra en el informe de 1879 aunque los detalles de la descripción dada se refieren á la fibra de la piña silvestre y no á la del Ixtle.

Esta especie se encuentra abundantemente en todos los países tropicales, y no hay colección que no contenga soberbias muestras de esta fibra: algunas traídas por mí desde Paris, presentada por el comisionado general mexicano, están entre las más finas que yo he visto, con un largo por término medio de 4 pies siendo la fibra suave, blanca y brillante.

La piña silvestre abunda sobre las montañas rocosas de las Indias Occidentales y particularmente

libras por toneladas de hojas cortadas las puntas.

Concediendo por el excesivo desperdicio que este experimento da la cosecha de fibra de la hoja de piña cortada fresca, de 45 á 60 libras por toneladas de 2,240 libras de hojas, que es un buen resultado. Un punto importante es de notarse, al estudiar el peso de los diferentes lotes de hojas, que pasan por las máquinas en estos experimentos y es el hecho probado de que las hojas escojidas, en cuanto á su tamaño, que no dan tanto rendimiento de fibra con las hojas sin escojer.

El lote n° 1 fué de 820 libras de hojas de todas clases y 202 de hojas escojidas. Habiendo dado el total de las 1,022 libras de hojas 25 libras de fibra, correspondieron 21 libras de fibra á las 820 de hojas sin escojer y solo 4 libras de fibra á las 202 de hojas escojidas. Reducidas á equivalentes, la producción de las primeras fué á razón de 57½ libras por toneladas, mientras que la de las últimas fué solo de 44½ libras de fibra por toneladas de hojas.

En cuanto al valor de la fibra de la piña no pueden darse números exáctos porque todavía no se lleva á la bolsa como un producto comercial. No cabe duda alguna de que si esta fibra pudiera producirse en cantidad y con economías de costo, las fabricas de tejidos la pagarán á un precio que compensará con utilidad. El precio del mercado se fijará por la demanda y la oferta.

La cuestión de maquinaria entra sin embargo

Servicio Marítimo.

NOMBRES.	CARGOS QUE EJERCEN.
Don Antonio López Funcarta.....	Marinero interino.
„ Manuel García Castillo.....	Sereno.
„ Adolfo Grana Richard.....	Guardian.
„ Manuel Castaño.....	Patron del lanchon «Adela».
„ Gustavo Gregnes.....	Marinero de id. id.

Seccion de Tráfico y Movimiento.—Linea de Bahía.

Don Miguel García Alonso.....	Jefe de la Estación de Minas.
„ Juan Doval Armas.....	Id. id. Campo Florido.
„ Luis F. Jimenez.....	Id. id. San Miguel.
„ José María Faura y Ruiz.....	Id. id. Jaruco.
„ Vicente Francisco Vergel.....	Id. id. Bainoa.
„ Felipe A. Mesa.....	Chuchero id.
„ Gonzalo Gómez Fernández.....	Jefe de Estación de Aguacate.
„ Norberto Alberto Enrique.....	Auxiliar interino id. id.
„ Miguel Duarte Gutiérrez.....	Telegrafista id.
„ Gonzalo Barreto Collado.....	Chuchero Averhoff.
„ Pedro Mesa Mirabal.....	Id. Relaj.
„ Emilio Puentes Mora.....	Jefe de Estación del Empalme.
„ Juan María López García.....	Chuchero Oeste id.
„ Carlos Fuimiraud Rodríguez.....	Id. Este id.
„ Federico Villoch Escarza.....	Jefe de Estación de Ceiba Mocha.
„ Jacinto Mateo Gandul.....	Id. id. Acosta.
„ Ricardo Roque Díaz.....	Id. id. Benavides.
„ José Pérez y Romero.....	Guarda barrera.
„ Domingo Medina González.....	Jefe de Estnción de Guanábana.
„ Arturo López Coloma.....	Id. id. Ibarra.
„ Isidoro Jurado y Yanez.....	Id. id. Caobas.
„ Alfredo Valdés Díaz.....	Escribiente de id.
„ Francisco de la Rosa y Herrera.....	Jefe de Estación de Limonar.

(Continuará)

por mucho en el problema y como las hojas son pequeñas se necesita limpiarla prepararla y extraer la fibra en una sola manipulación para que pueda pagarse el trabajo. Estimando que entren 10 hojas en libra, se necesitarán 20,000 para hacer una tonelada que como lo hemos visto produce de 50 á 60 libras de fibra. Las máquinas sde Sandford y Mallory de que nos ocupamos en otro lugar capaces de limpiar de 5 á 8,000 hojas por día producirían en esa proporción solamente de 12 á 18 libras de fibra por día, lo que haría el producto muy caro. Si las fibras se usaran en la fabricación de telas delicadas no hay duda de que alcanzaría un precio considerablemente más alto que el del producto de la otras hojas textiles que hemos descrito en este informe. El departamento llevará adelante sus experimentos con esta fibra y dará á los fabricantes oportunidad para examinarla.

El Dr. D. Morris Vice-director del Royal Kew Garden de Londres publicó las siguientes notas sobre la fibra de la piña, que son suficientemente interesantes y ameritan su íntegra reproducción.

Aunque al presente no es un verdadero producto comercial, tiene esta fibra un porvenir de importancia ante sí. Es más fina y más fuerte que la de todas las otras plantas textiles y en las islas Filipinas donde la piña de las Indias Occidentales se ha naturalizado por todo el país, se hace un precioso tejido con la fibra que se llama *tela de piña* (nipespiña). Una soga de fibra de piña de 3½

pulgadas de circunferencia resistió un peso en Calaitta de 57 quintales sin romperse.

Hay varias muestras de fibra de la piña silvestre, *Bromelia sylvestris* Willd, de las Indias Occidentales America central y Cayos, pero no hay notas de su valor comercial. Una muestra que se supone ser de esta planta, fué enviada ultimamente de Trinidad, y sobre ella dijeron los corredores lo que sigue. «Todavía no es de uso comercial, pero está destinada en nuestro concepto á un «brillante porvenir: fibra fina, suave, flexible, fuerte, de buen color y bastante larga, su precio debe «ser de 30 libras esterlinas en adelante, por tonelada».

La fibra de la *Jamaica pinguin Bromelia pinguin* L. no aparece ser de gran valor. Esta planta cubre cientos de acres en los llanos y tierras bajas de Jamaica y se han hecho esfuerzos desde hace algún tiempo para preparar la fibra para uso comercial. El informe de los corredores acerca de una muestra de 90 libras fué como sigue: «Fibra «larga, estoposa, (touselled,) debil, de mal color, «basta, nada fuerte y solo á proposito para tirarla. «Parecida al cáñamo estopa de Santa Helena pero «no tan bueno. Creemos que á 12 libras esterlinas «por tonelada es todo lo más «que puede valer».

Varias muestras de esta fibra de *Pinguin* de Jamaica y otros puntos, limpiadas á mano y con máquina, puede verse en el museo de Kew Garden núm. 2.

“ARAMBALZA”

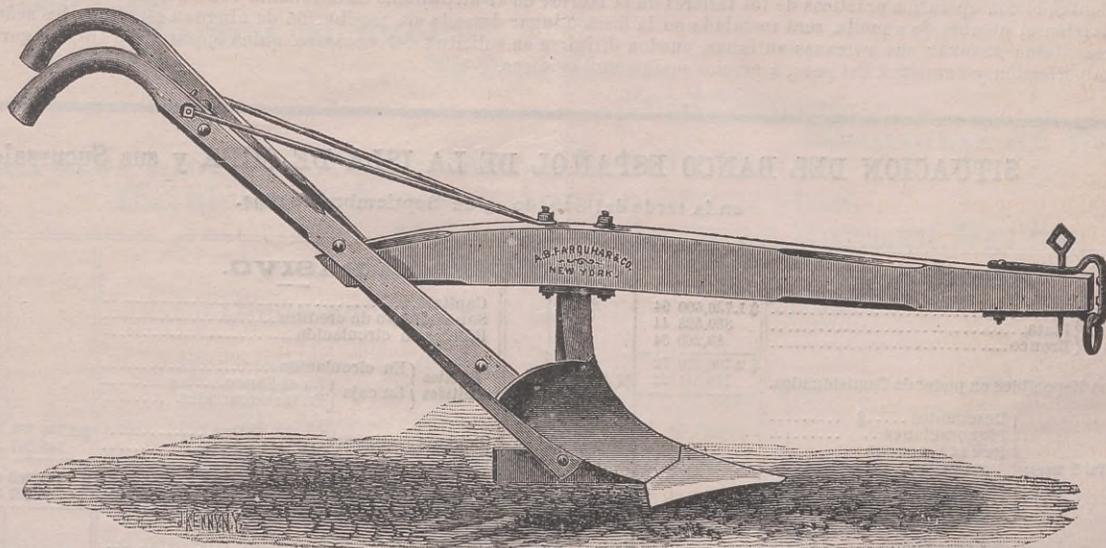
EGUSQUIZA Y L. ARAMBALZA

Importadores de toda clase de instrumentos de agricultura, maquinaria y ferretería en general.

ARTICULOS GARANTIZADOS.

LAMPARILLA NUM. 11 $\frac{1}{2}$ Y S IGNACIO NUM. 52.

HABANA.



APARTADO DE CORREO N.º 468.
CABLE “ARAMBALZA.”

Unicos importadores en Cuba de los celebrados instrumentos de agricultura de la gran fábrica americana de A. B. Farquhar & C.º, cuyas especialidades son las siguientes:

Arados de acero «Clipper» marca «Aguila» de todos tamaños, inmejorables en su clase, tanto por la sólida construcción, como por las formas especiales que tras largos años de práctica hemos adoptado para los diferentes terrenos de esta Isla, cuidado con las imitaciones, exigir siempre la marca «Aguila» con el nombre de A. B. Farquhar & C.º, entrelazados á la misma.

Gradas blindadas y corrientes de varios tamaños.

Molinos de diferentes tamaños para maíz.

Cortadores de forraje, surtido en tamaños.

Desgranadores con y sin aventador para maíz.

Aventadores para café, arroz y maíz.

Carretillas de todas clases y tamaños.

Carretillas para envasar azúcar en sacos.

Palas de buey para zanjas.

Sembradoras de maíz.

Malacates ó norias á fuerza motriz ó animal.

Máquinas fijas y portátiles para todos usos.

Caldaras verticales y horizontales.

Sierras á vapor de diferentes tamaños.

Construyen además cuanta clase de aperos de labranza se les ordene, previo diseños y medidas.

Unicos agentes de los acreditados

Donkeys de vapor «Blake» con surtido constante en existencia para todos los servicios y tamaños en general, como son:

Donkeys de presión para alimentar calderas, bombear guarapo y otros líquidos diferentes.

Idem duples de presión para los mismos usos antedichos.

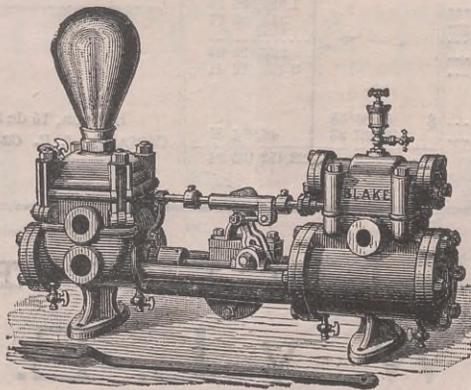
Idem duples de presión especiales para rechazo.

Idem especiales para bombear meladuras á los tanques y para servicios menores.

Idem duples para bombear meladuras á los tanques y para servicios menores.

Idem especiales de presión para bombear cachaza y para alambiques.

Idem especiales duples de presión para bombear cachaza y alambiques.



Donkeys de varios modelos para regadío.

Idem de varios modelos para pozos profundos.

Idem de varios modelos para incendios.

Idem con calderas combinadas.

Idem especiales para bombear contra vacío.

Idem especiales para buques.

Además, enviamos y facilitamos catálogos, planos y presupuestos para ordenar toda clase y tamaños de **BOMBAS** para tachos al vacío seco ó húmedo.

— **BOMBAS** especiales para acueductos.

— **BOMBAS** especiales para minas.

— **BOMBAS** especiales para Estaciones de Ferrocarriles, y cuantos modelos se soliciten por dimensiones fijas.

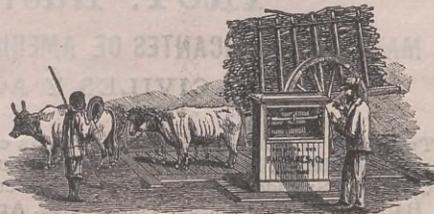
Agentes exclusivos de la gran compañía manufacturera de las tan afamadas balanzas de «Fairbanks,» surtido general de romanas existentes para toda clase de establecimientos, Ferrocarriles é ingenios, á saber:

ROMANAS para mostrador de todos tamaños con peso de kilos y libras.

ROMANAS portátiles de todos tamaños con peso de kilos y libras.

ROMANAS ocultas para almacenes y para pesar azúcar en los ingenios con peso de libras y kilos.

ROMANAS especiales para pesar carretas de caña con peso de kilos y libras.



ROMANAS para pesar carros de Ferrocarril vía ancha, con peso de libras y kilos.

ROMANAS especiales para pesar carritos de azúcar verde, con peso de libras y kilos.

ROMANAS de cabria para pesar bocoyes, con peso de kilos y libras.

ROMANAS especiales para bancos y banqueros, con peso de libras y kilos.

También nos hacemos cargo de ordenar cualquier tamaño de romana que se requiera por catálogo con las instrucciones debidas, al efecto facilitaremos todos los planos é informes necesarios.

Trampas de vapor «Fogarty.»

Reguladores «Foyarty» para graduar la inyección del agua á las calderas, llamamos la atención de los señores hacendados sobre la utilidad que reporta este pequeño aparato automático.

Unicos representantes en la Isla de Cuba de la gran fábrica de llavería para todos los servicios titulada «Ludlow» cuyo nombre es garantía sólida de los artículos que manufactura.

Agentes generales de la empaquetadura «Seldens.»

Para precios é informes dirigirse al nuevo local que la antigua casa de Arambalza tiene abierto en las calles de Lamparilla 11½ y San Ignacio 52.

INTERESANTE A LOS SEÑORES HACENDADOS.

Contando con operarios prácticos de los talleres de la fábrica de «Fairbanks,» cada romana vendida por esta casa que representa con autorización el nombre de aquella, será instalada en la finca ó lugar deseado sin retribución de ninguna especie, y los señores hacendados que necesitasen renovar sus romanas antiguas, pueden dirigirse en solicitud del mecánico, quien ejecutará el trabajo garantizando nosotros la perfección y exactitud del peso, á precios sumamente módicos.

SITUACION DEL BANCO ESPAÑOL DE LA ISLA DE CUBA y sus Sucursales

en la tarde del Sabado 15 de Septiembre de 1894.

ACTIVO.				PASIVO.			
Caja... { Oro.....	\$ 1,736,500	94		Capital.....			\$ 8,000,000 ..
{ Plata.....	880,528	44		Saneario de creditos.....			1,373,304 66
{ Bronce.....	89,260	34		Billetes en circulación.....			1,337,050 ..
	\$ 2,706,379	72		Billetes emitidos { En circulación.....			
Fondos disponibles en poder de Comisionados.	119,541	22	\$ 2,826,220 94	{ En el Banco.....	\$		
				{ En las sucursales.....			
Cartera.	{ Descuentos.....\$			Cuentas corrientes..... { Oro.....	\$ 2,105,333	39	
	{ Pignoraciones..			{ Plata.....	145,001	83	2,250,335 22
	{ Préstamos con garantía.....			Depósito sin interés..... { Oro.....	\$ 671,283	54	
	{ Letras á cobrar..			{ Plata.....	30,197	34	701,480 88
	{ Letras negociables.....						
	{ Hta. 3 meses { Descuentos.....			Dividendos.....			77,052 27
	{ Hta. 6 meses { Préstamos con garantía.....			Corresponsales.....			375 01
	{ Préstamos con garantía.....			Amortización é intereses del Empréstito de Ayuntamiento de la Habana.....			3,102 50
	Créditos hipotecarios.....			Expedición de Efectos Timbrados.....			11,773 51
	Descuentos, préstamos y letras á cobrar á 90 días.....	1,912,123	85	Hacienda pública, cuenta Efectos timbrados.			3,732,368 57
Idem idem á más tiempo.....	1,094,535	19	Idem cuanta de recibos de contribución.....			3,553,710 18	
Obligaciones del Ayuntamiento de la Habana. { Domiciliadas en Habana.....	\$ 3,444,700	..	Municipios, id. de recibos de contribución ..			3,220 95	
{ 1ª Hipoteca..... { Nueva York.....	2,998,000	..	Recaudación de contribuciones.....			100,897 98	
Empréstito del Ayuntamiento de la Habana..			Beneficio en la recogida de billetes de la emisión de guerra.....			366,259 23	
Tesoro, Deuda de Cuba.....			Anticipo al Empréstito de \$4,000,000.....			344,000 ..	
Hacienda Pública, cuenta Depósito.....			Intereses del Empréstito de \$4,000,000.....			5,631 70	
Hacienda pública, cuenta recogida billetes emisión de guerra.....			Cuentas varias.....			49,756 50	
Efectos timbrados.....			Reserva por quebranto en la conversión de plata, pendiente de reclamación.....			345,895 77	
Recibos de Contribuciones.....			Intereses por cobrar.....			178,955 63	
Recaudación de contribuciones.....			Ganancias y pérdidas.....			37,041 38	
Recaudadores de contribuciones.....						22,472,193 94	
Hacienda pública cuenta especial.....							
Expedición de Efectos Timbrados.....							
Propiedades.....							
Diversas cuentas.....							
Gastos de todas clases.							
Instalación.....	\$ 4,980	58					
Generales.....	42,013	93					

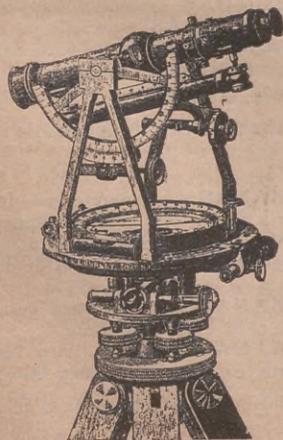
Habana, 15 de Stbre. de 1894.—Vº Bº El Sub-Gobernador, Haro—El Contador, J. R. Calvaho.

ESTABLECIDO EN 1845.

W. Y L. E. GURLEY

TROY.—Nueva York.—E. U.

LOS MAYORES FABRICANTES DE AMERICA DE INSTRUMENTOS PARA INGENIEROS CIVILES Y AGRIMENSORES.



Tránsitos. Teodolitos, Niveles de todas clases, Brújulas, Compases, Planchetas, Miras Parlantes, Cadenas, Lienzas, Rolletes, Aparatos para medir Corrientes &c
Completo Surtido de Instrumentos y útiles de dibujo, éstuches de Matemáticas, Anemómetros, Barómetros, Odómetros, Telescopios, Anteojos de Campo.
Se hacen cargo de pedidos de los Libros Científicos mas recientes.
Se envia grátis el Catálogo ilustrado de la casa. Larga experiencia en surtido para la exportación.

Se habla el Castellano siendo una especialidad de esta casa su comercio con los países Hispano Americanos.

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 Selwyn, Habana

REPRESENTANTE EN LA ISLA DE CUBA.

Apartado 396.

Mercaderes 22.

AGENCIA A.

PEGUDO E HIDALGO

EXPRESO DE LA ISLA

OFICIOS 90.—HABANA.—TELEFONO 90

Despacho de carga y boletines desde las CINCO de la mañana á OCHO de la noche para todos Ferrocarriles de la Isla de Cuba y sus combinaciones para vapores.

CHOCOLATES

DE

MATIAS LOPEZ

LOS MEJORES DEL MUNDO

Los Chocolates de Matias Lopez están recomendados por eminencias médicas de Europa, y en la Habana han sido los UNICOS que merecieron la aprobación y recomendaba el reputado higienista doctor don Antonio Caro (q. e. p. d.)

Pídase en todos los establecimientos los legítimos Chocolates de Matias Lopez y se evitarán los malos efectos que proporcionan otras desconocidas marcas.

DEPOSITO CENTRAL

50 O'REILLY.—HABANA.—O'REILLY 50

Casa importadora de vinos generosos y para mesa, de las marcas más acreditadas.

Unico representante de la casa F. LEÑA RENDON & Co., de Jerez de la Frontera.

ALMACEN DE VIVERES

RAMON TORREGROSA

O'REILLY 50.—HABANA.—TELEFONO 789.



EMPRESA
DE
VAPORES ESPAÑOLES CORREOS DE LAS ANTILLAS
DE SOBRINOS DE HERRERA.
LINEA DE SAGUA Y CAIBARIEN.
ITINERARIOS

Vapor CLARA.

Saldrá de la Habana todos los lunes á la 6 de la tarde; tocará los martes en Sagua y, saliendo el mismo día, llegará á Caibarien los miércoles por la mañana.

De Caibarien saldrá los jueves á las 8 de la mañana y, tocando en Sagua el mismo día, llegará á la Habana los viernes por la mañana.

Vapor ADELA.

Saldrá de la Habana todos los viernes á la 6 de la tarde tocará los sábados en Sagua y saliendo el mismo día, llegará á Caibarien los domingos por la mañana.

De Caibarien saldrá los martes á las 8 de la mañana y, tocando en Sagua el mismo día llegará á la Habana los miércoles por la mañana.

TARIFA

	DE HABANA Á		DE SAGUA Á		DE CAIBARIEN Á	
	Sagua.	Caibarién.	Habana.	Cabarién.	Sagua.	Habana.
Pasajes en 1ª	\$ 8 50	\$ 13 ...	\$ 8 50	\$ 5 30	\$ 5 30	\$ 13 ...
Iden en proa.....	4 25	6 50	4 25	2 50	2 50	6 50
Iden en „ en cantidad.....	3 ...	6 ...	3 ...	2 ...	2 ...	5 ...
Mercancías	60	60	60	30	30	60
Viveres, Ferreteria Loza.....	40	40	40	40	20	40
Arroz, Harina, Manteca y Vino.....	30	30	30	30	30	30
Tercios tabaco en rama.....	...	...	35	...	...	35
Losas Ladrillos y Tejas.....	40	40	40	20	20	40
Sacos de azucar.....	...	...	30	...	20	30
Dinero en plata y prenderia.....	$\frac{1}{4}$ p ⁰⁰	$\frac{1}{4}$ p^{00}	$\frac{1}{4}$ p^{00}	$\frac{1}{4}$ p^{00}	$\frac{1}{4}$ p^{00}	$\frac{1}{4}$ p^{00}
Oro	$\frac{1}{4}$ p ⁰⁰					

NOTAS.—Los niños en lactancia, hasta un año de edad, no pagaran pasaje: los de un año hasta siete, pagaran medio pasaje, y abonarán pasaje entero los mayores de siete años.

El lanchage de la carga que vaya para Caibarien y la conducción de la que vaya desde la Isabela á Sagua la Grande, serán de cuenta de la Empresa.

Tanto en Caibarien como en la Isabela Sagua, la carga se recibe al costado del vapor.

La carga que vaya para Chinchilla pagará 28 centavos por caballo, además del flete del vapor.

El ganado, los caballos de lujo, el aguardiente, pipas y bocoyes vacíos, la maquinaria, maderas y demas artículos no comprendidos en esta Tarifa, pagarán flete convencional

Los conocimientos de arroz, harinas, manteca y vino, se harán por separado de los demás efectos.

La cubicación para el cobro de fletes, se hará por el peso ó el volumen segun convenga á la Empresa entendiéndose por caballo de carga las 200 libras ó los 8 pies cúbicos.

CONSIGNATARIOS.—En Sagua la Grande, Sres. Puente y Torres. En Caibarien Sres. Sobrinos de Herrera.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY
PITTSBURGH, PA. E. U. DE A.

MANUFACTUREROS DE HIERRO.

Nos es grato anunciar el nombramiento que hemos hecho del **SEÑOR E. LAVELAN** como Agente General de esta Compañía para la Isla de Cuba, con Oficina en la Habana, calle de Mercaderes número 4 (altos).

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.

"EL IRIS"

COMPANIA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA INCENDIOS
ESTABLECIDA EN EL AÑO DE 1855.

OFICINAS: EMPEDRADO 42.

CAPITAL RESPONSABLE, ORO \$24.703.956

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

Siniestros pagado en oro hasta 31 de Mayo de 1894.....\$ 1.227,043-55

Pagado en el mes de Julio siguiente á D. Juan Torroella, por reparación de las averías de la casa Principe Alfonso número 105..... 26-75

Pagado en dicho mes de Julio á D. Victoriano Fernando, por reparar las averías de un crucifijo en la casa Prado número 46..... 13-60

Pagado á D. Manuel S. Argudin en el mes de Agosto próximo pasado, por averías en la locería Mercaderes 29½..... 328-52

Siniestros pagados en oro..... \$ 1.227.412-72

PÓLIZAS EXPEDIDAS EN AGOSTO DE 1894.

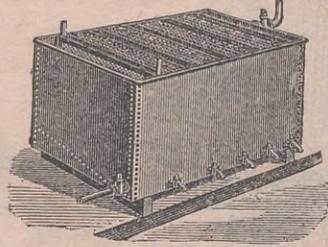
ORO.

3 á D. Martiriano Gutiérrez Bustamante y herederos de D ^a Carmen Gutiérrez y Bustamante.....	\$ 12,000
1 á D ^a María Josefa Freijo.....	400
1 á D ^a Emelina Miranda y García, vda. Fdez. del Campo.....	3,000
1 á D. Manuel García.....	1,500
1 á D. Ernesto Edelman y Robinson.....	4,500
1 á D. Manuel García y Alvarez.....	2,000
1 á D. Manuel Lopez Picos.....	4,000
1 á D. Pedro Alemany y Paredalla.....	3,000
1 á D. Antonio Compio y Pedregal.....	2,000
1 á D. Tomás C. Llens y D ^a Mercedes Gallard de Vieta.....	2,500
1 á D. Juan Parrondo.....	20,000
1 á D. Gregorio Guerra y Díaz.....	2,800
1 á D. Santos García.....	10,000
1 á D ^a María Santana.....	3,000
1 á D. Ramón Iglesias.....	20,000
1 á D. José Ramón Martínez.....	6,000
1 á D ^a Nieves Durafiona de Goicochea.....	30,000
1 á D ^a Carmen María Alvarez de Otero.....	30,000
Tótal.....	\$156,700

Habana, Agosto 31 de 1894.—El Consejero Director, José Cruse-las.—La Comisión Ejecutiva, Evaristo Gutierrez.—Bernardo I. Dominguez.

FILTRE BOUVIER

con Real Privilegio
y patentes en el extranjero.



Este nuevo aparato de-cantador á circulación con-tinua, 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.

SE VENDE

una magnífica máquina de ROSS para moler caña de 5½ pies de trapiche.

En estas oficinas Villegas 92 y en San Lázaro 138, informarán.



TRABAJOS PARA EMPRESAS
DE
FERROCARRILES, BANCOS
Y
COMERCIO EN GENERAL.

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 sacco, 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, continua 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.



¡Hasta que muera!

YO SOY ASI

J. VALLES

EL REY DE LA BARATURA

Por 30 cts. quiere V. un

Sombrero de paja, con cinta de seda y sudadero fino, vaya á casa de **J. Vallés** que allí los hay de venta.

Por 50 cts. le da un

Sombrero de feltro, Picnic, **este es J. VALLES.**

Por \$1-50 le da un

Bombín Jonhson, **este es J. VALLES** el que los vende.

SAN RAFAEL 14½

TELEFONO 1015.

LOS GATARROS

Y LAS NUMEROSAS ENFERMEDADES DE LOS

BRONQUIOS, PULMONES Y LARINGE, EL RAQUITISMO, LA ANEMIA, LAS ESCROFULAS

TIENEN UN PROBADO Y MARAVILLOSO MEDIO DE CURACION CON LA

EMULSION CREOSOTADA de RABELL

ES DE GRATO SABOR Y FACIL DIGESTION

Los niños *raquíticos* se nutren y desarrollan rápidamente. Las mujeres *anémicas* se vigorizan y adquieren alegría y vida.

Todos los médicos recomiendan este eficaz y seguro remedio, cuyos compuestos—**Aceite de Bacalao, Creosota Vegetal é Hipofosfitos**—están sancionados categóricamente por el mundo médico.

—PIDASE SIEMPRE—

EMULSION CREOSOTADA DE RABELL.

EN TODAS LAS BOTICAS Y DROGUERIAS.

GUANO LEGITIMO DEL PERU.

DE VENTA EN

64, CUBA NUMERO 64.

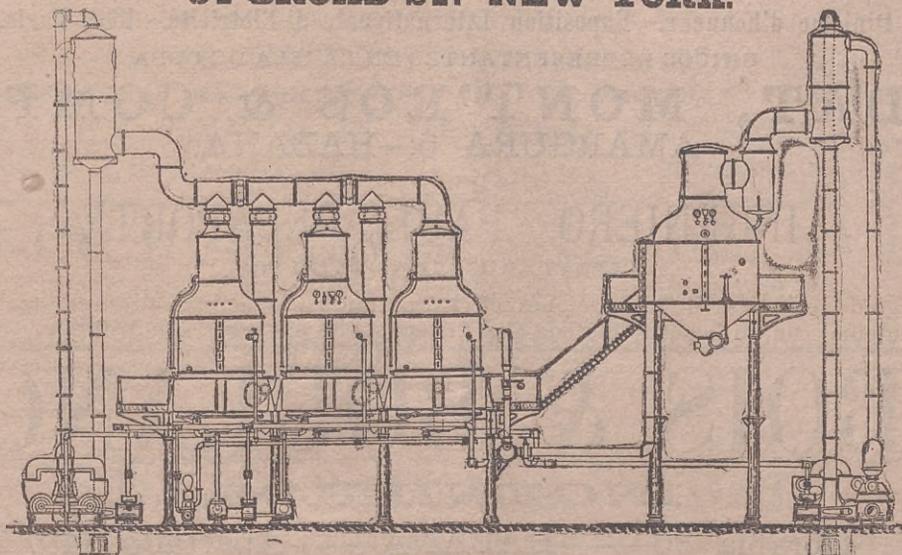
CASA DE **J. F. BERNDES & Co.**

LEONY & DOMINGUEZ

84 BROAD ST.—NEW YORK.

OFICINA EN LA HABANA

MERCADERES 12.



TELEFONO núm. 7.

APARTADO CORREO 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.

LA REVISTA DE FERROCARRILES

DE

CHICAGO

Illinois E. U.

SEMANARIO ILUSTRADO EN INGLES.

DEDICADO A LAS OBRAS Y NOTICIAS DE LOS DIVERSOS RAMOS DE FERROCARRILES.

El que mejor presenta la práctica Americana en la construcción, mantenimiento y operación de las líneas ferroviarias.

Los lectores que deseen los más corrientes y fidedignos informes acerca de los ferrocarriles americanos, así como el progreso en Ingenieria Civil y Mecánica relacionado con el ramo, deberán suscribirse á la

RAILWAY REVIEW.

Suscripción anual \$3-56 cts. oro americano.

DIRECCION

THE RAILWAY REVIEW.

818, THE ROOKERY.—CHICAGO, Ill. E. U.

MAISON BREGUET

FONDEE EN 1783.

Société anonyme, Capital: Frs. 3.000,000

Diplome d'honneur.—Exposition Internationale d'Electricité.—1881, Paris.

UNICOS REPRESENTANTES EN LA ISLA DE CUBA

BRIDAT, MONT'ROS & COMPANY
AMARGURA 5.—HABANA.

INGENIERO, PAUL DELAPORTE

CIENTFUEGOS—APARTADO 80.

Se hacen cargo de toda clase de instalaciones eléctricas, pudiendo facilitar presupuestos para plantas completas. Cuentan además con un depósito de toda clase de accesorios eléctricos, que realizan á precios económicos

DUBOIS & BOULANGER

INGENIEROS.

Obrapia 36—HABANA—Apartado 649.

Agentes exclusivos de los Talleres de Construcción de Aug. Lécop 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.

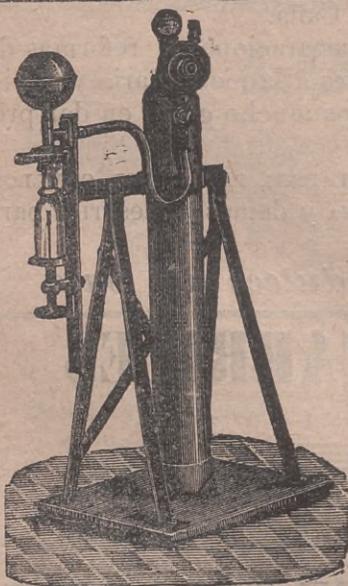
Calderas de todas clases y sistemas.

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.



MAQUINAS PARA LA FABRICACION DE AGUAS GASEOSAS

SELTZ, SIDRA ACHAMPAÑADA & &

SE VENDEN EN LA HABANA

CALLE DE MERCADERES NUMERO 7.

FOR LOS

SRES. LEONHARDT & Co.



RIOJA CLARETE FINO

R. Lopez de Heredia y Compañía.

AGENTES GENERALES PARA LA ISLA DE CUBA,

DIEGO VEGA & COMPAÑIA.

COMPOSTELA NUM. 66.—HABANA.

DEPARTAMENTO HISPANO AMERICANO
DE LA
NEW YORK LIFE INSURANCE COMPANY.
COMPAÑIA DE SEGUROS DE VIDA, ESTABLECIDA EL AÑO 1845.
SUB-DEPARTAMENTO DE LA ISLA DE CUBA.

COMPAÑIA PURAMENTE MUTUA QUE NO TIENE ACCIONISTAS. TODAS SUS POLIZAS SON INDISPUTABLES Y PRESTA DINERO SOBRE LAS MISMAS

Ingresos en 1893, \$33.863,646-95

Sobrante \$17.025,630-18.

CAPITAL EN ENERO 1° DE 1894: \$148.700,781-21.

PEDRO BUSTILLO, Gerente.

Mercaderes 8, (altos) Habana.

ANTI-INCRUSTANTE NON-PLUS-ULTRA

IMPORTANTE A TODOS LOS QUE UTILIZAN CALDERAS O GENERADORES DE VAPOR

El resultado de muchos años de experimentos concienzudos, cuyo éxito ha sido cada vez más satisfactorio, permite introducir ahora esta sustancia como **REMEDIO INFALIBLE PARA EVITAR LAS INCRUSTACIONES EN LAS CALDERAS O GENERADORES DE VAPOR**, pues esta preparación que **NO CONTIENE NINGUN ACIDO** se combina químicamente con las materias disueltas en el agua y causantes de las incrustaciones, produciendo solo un fango amorfo é insoluble que *no perjudica en lo más mínimo las planchas ni las otras partes metálicas de las calderas.*

Agente exclusivo para Cuba y Puerto Rico. **JOSE S. FELIU.** Villegas 92 Habana.

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.**

CARROS PARA CAÑAS
ESTAQUERAS MOVIBLES Y GIRATORIAS
PATENTE DE DON JUSTO PEREZ CAGIGAL.

VENTAJAS.

Simplica, facilita y abarata la descarga. Evita pérdidas de estacas y que estas vayan á los molinos.

Aplicable el sistema á carros en uso. Se piden carros completos; ó solamente juegos de estaqueras.

DIRECCION.

D. JUSTO PEREZ CAGIGAL, Central *San Agustín*.—Remedios.

D. JOSÉ HERRERO, Almacén del Sr. Ariosa.—Caibarién.

SRES. KRAJESWSKI Y PESANT, Aguiar 92, Apartado 390.—Habana.

INFORMARAN LUGARES DONDE HAN SIDO INSTALADOS

D. PASTOR E. VALERA Central *San Agustín*..... } REMEDIOS.
SRES. MARTINEZ Y FERNANDEZ, Central *Reforma*..... }

CARBONES AMERICANOS
POR CARGAMENTOS

ATRAVESAÑOS de CIPRES, LADRILLOS y BARRO REFRACTARIO SUPERIOR CALIDAD
ANTI-INCRUSTADOR PARA LA LIMPIEZA Y CONSERVACION DE LAS CALDERAS DE VAPOR.

C. J. GLYNN & Co.

TELÉFONO 573.—SAN IGNACIO 50.—APARTADO 374.

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.

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 MARCHIONATO.

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

MONTE 425, 427 Y CASTILLO NUMERO 19.

Teléfono número 1,037.—Habana.

Cogane 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, PRESA.
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 100 ^a	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.

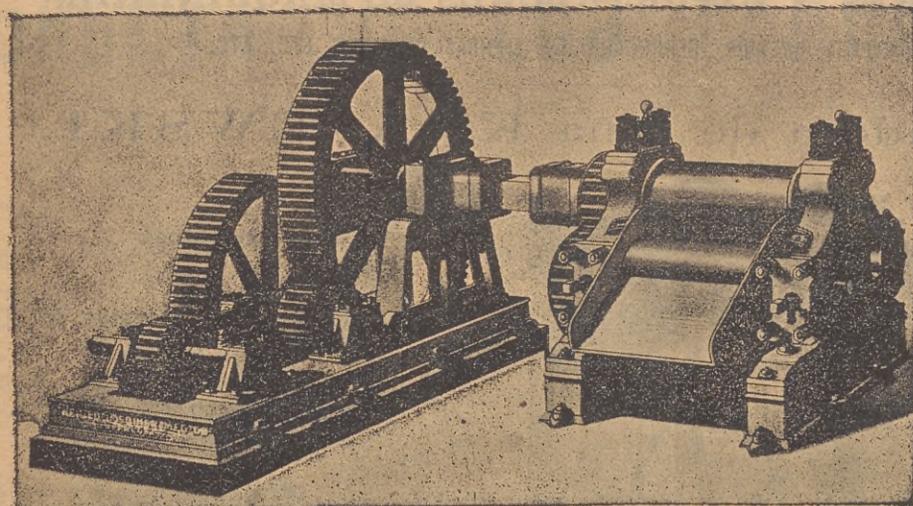
Baratillo núm. 2.

Teléfono núm. 166.

COSTA, VIVES y COMP.

CARBÓ Y COMP.

COMERCIANTES.

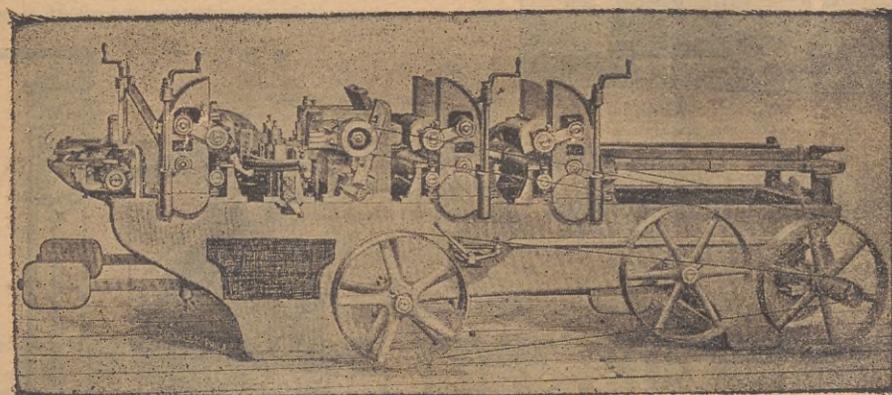


IMPORTADORES
DE MAQUINARIA Y ACCESORIOS
PARA LAS INDUSTRIAS
EN GENERAL

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.

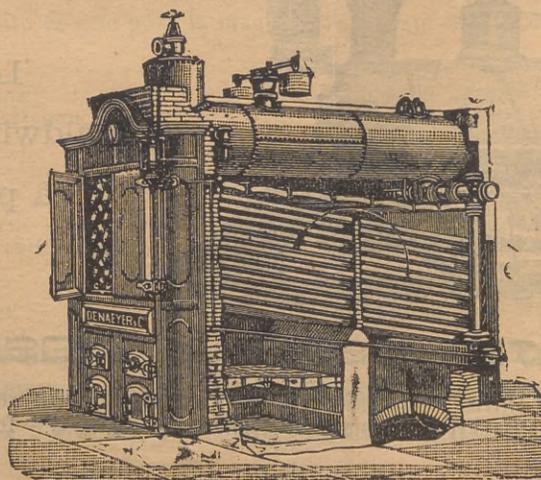
H. Alexander.

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.

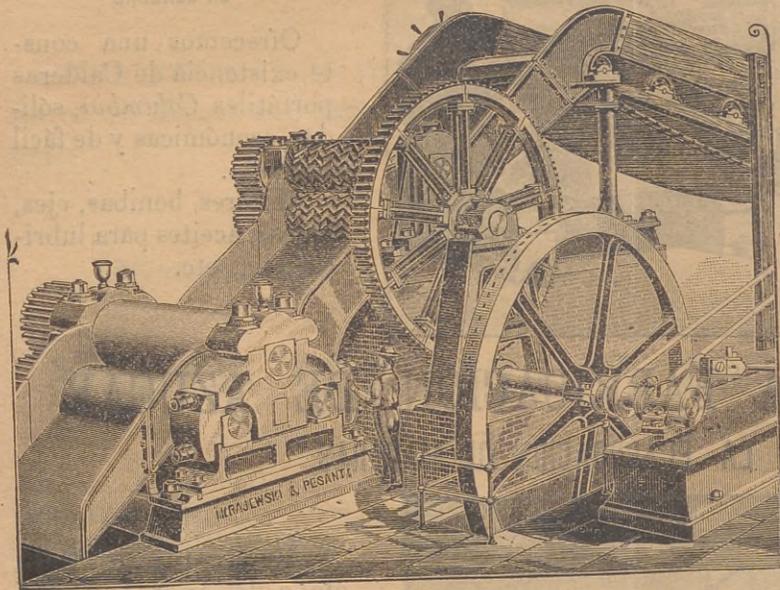
Almacenes y Escritorio: San Ignacio 17 y 19. Correo Apartado 385. Cable: ALEXANDER. Habana.

KRAJEWSKI & PESANT, NEW YORK.

CONSTRUCTORES Y EXPORTADORES DE MAQUINARIA.

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

Desmenzadora de caña KRAJEWSKI.



Estas máquinas

ESTÁN

instaladas en **67** ingenios de
la Isla de Cuba,
Isla de Santa Cruz, y
Louisiana E. U.

La desmenzadora **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.

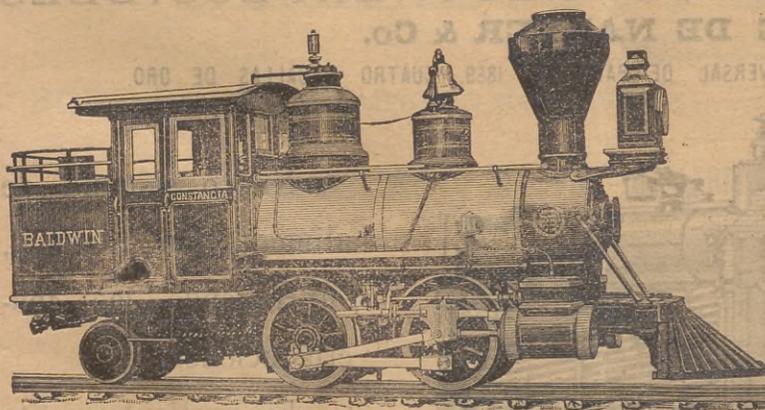
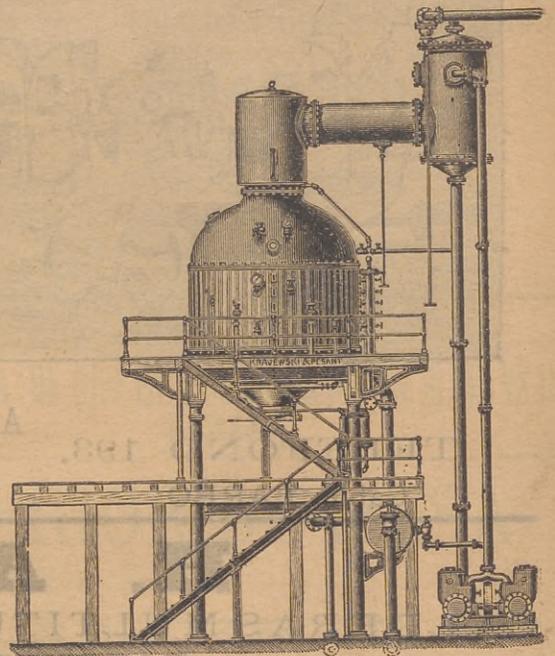
Es esta desmenzadora la única que da tan satisfactorios resultados, ofreciendo mayores ventajas que la remolida, ó sea el uso de un segundo trapiche común.

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 1815 New York.
Representados en la Isla de Cuba, por D. Alfonso Pesant. Aguiar 92.—Apartado 390.—HABANA.—Telefono 213