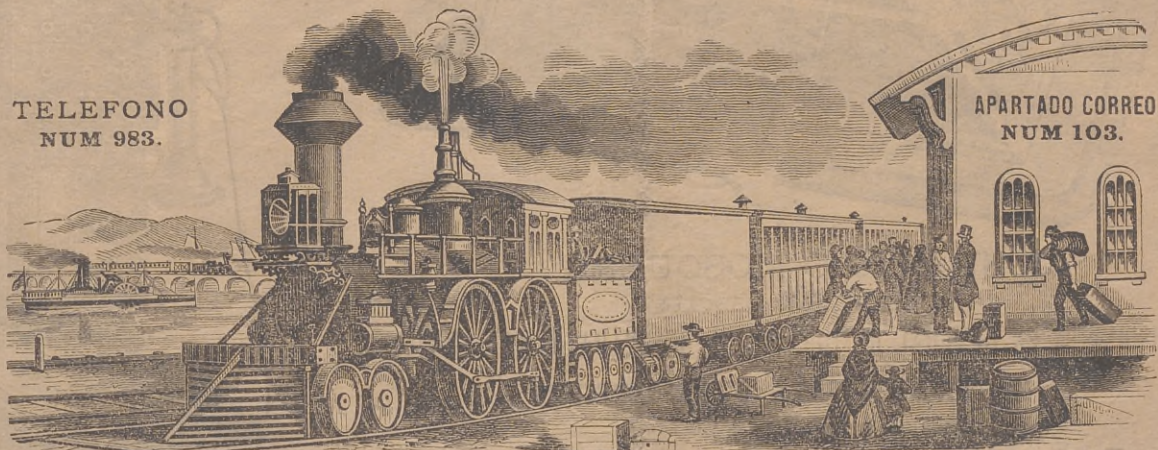


ENTERED AT THE NEW-YORK POST OFFICE AS SECOND CLASS MAIL MATTER.

GACETA DE LOS FERROCARRILES

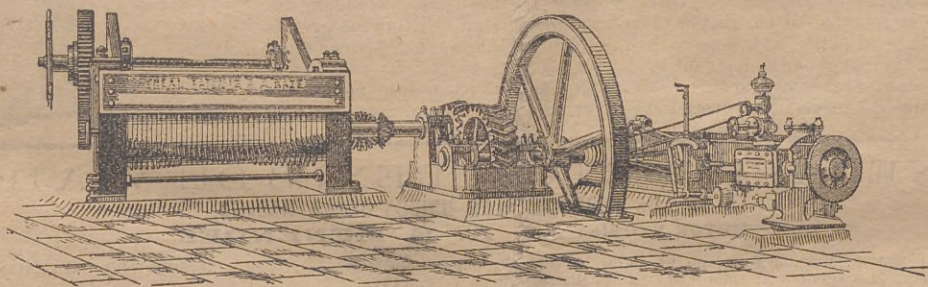
DE LA ISLA DE CUBA.

Cable: GACETA F.

TELEFONO
NUM 983.

OFICINAS: Villegas 92.

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



SOCIEDAD DE CONSTRUCCIONES MECANICAS

de SAINT-QUENTIN—Francia.

SUPERVIELLE HERMANOS—REPRESENTANTES.

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

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

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

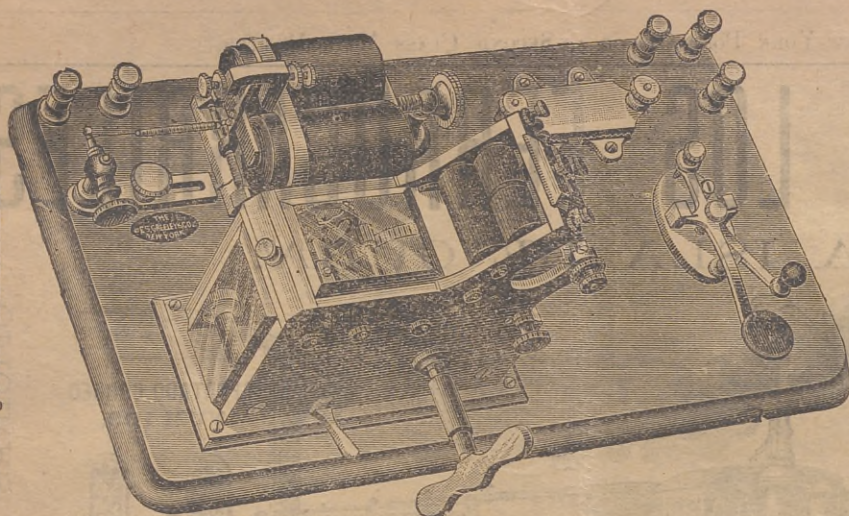
Santa Teresa de la Sra. Viuda de Oña.
Central Constancia, de los Sres. Apezteguia.
Portugalete, del Sr. Escarza.
Soledad, del Sr. Secada.
Esperanza, de la Sra. Vda. de Baró.
Matilde, id. id.
Olimpo, de los Sres. Perez y Gavilan.
Sta. Rita, de los Herederos de D^a Cristina Baró.
Diana, id. id.
Manuelito,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

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

MERCADERES 37—Supervielle Hermanos—HABANA

CIRCULACION 4,500 EJEMPLARES

Depósito general del Descargador **FERRER**



JOSE ELIGIO MOSQUERA.

IMPORTADOR

COMISIONISTA EN GENERAL DE TODA CLASE DE APARATOS ELECTRICOS

Y MATERIALES PARA FERROCARRILES

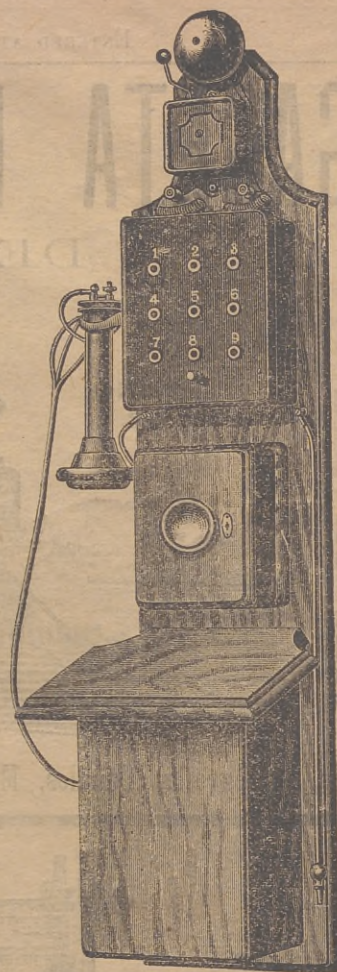
OBISPO 88, ENTRE VILLEGAS Y BERNAZA.

Teléfono 798.—Dirección Telegráfica, JELMOS.

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

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

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



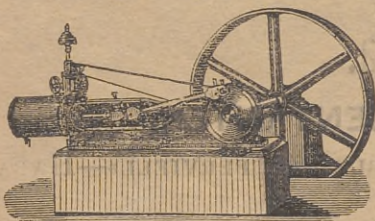
Depósito general del Descargador **FERRER**

ITINERARIO DE LOS TRENES DE VIAJEROS

DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

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

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



BOMBAS ALEMANAS

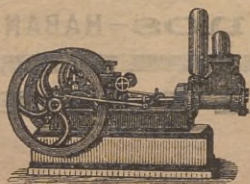
de alimentacion con válvulas para

AGUA CALIENTE.

MÁQUINAS PARA CENTRIFUGAS

Bombas de rechazo.

DONKEYS "KNOWLES"



Enrique Heesch

MERCADERES 31

TELEFONO 594—APARTADO 316

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

DE

MAGDEBURG—SUDENBURG—ALEMANIA

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

Centrifugas colgantes, Defecadoras, Calderas.

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

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

CIRCULADORES AUTOMATICOS PARA TRIPLE EFECTO

PATENTE REINHARDT Y HYATT

Para presupuestos, planos, etc.

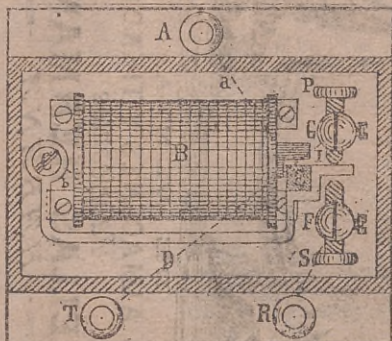
MERCADERES 31.

Anuncios varios.

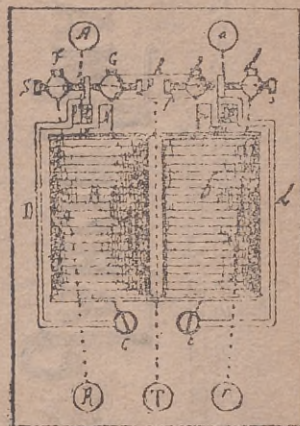
NO MAS DESGRACIAS POR EL FUROR DEL RAYO.

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 paises americanos: ENRIQUE L. ORELLANA,

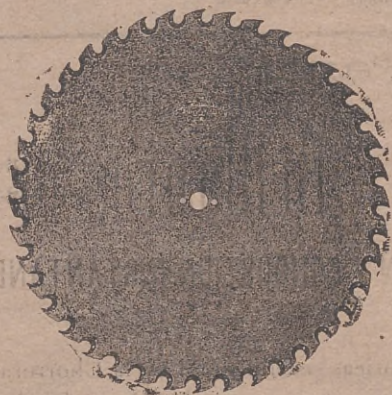
Consulado 68,—HABANA.—Consulado 68.

HENRY DISSTON & SONS (INCORPORADA.)

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

FILADELFA PENN. U. S. A.

MACHETE ESPECIAL NUM. 16.

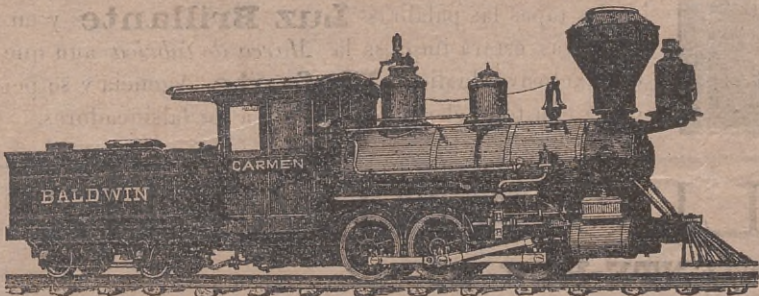


Sierra circular patente de dientes cinceles.



Se facilitan Precios y Catálogos.

VIONNET & C^o



TODA CLASE DE MAQUINARIA

PARA INGENIOS, FERROCARRILES Y VAPORES.

AGENTES

DE LAS FABRICAS SIGUIENTES:

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

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

WORTHINGTON.—Bombas de todas clases.

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

Parrillas huecas para quemar bagazo verde sin necesidad de horno especial, en uso en 20 Ingenios de la Isla y Louisiana.

Carbones de todas clases, Americanos, Ingleses y Coke.

NEW-YORK
45 BROADWAY

Cable: VIONNET.
Correo Apartado 569. Teléfono 483.

HABANA
CUBA, núm. 76.

Anuncios varios.

SEÑORAS CUIDADOSAS Y HACENDOSAS.—PRUEBEN
USTEDES EL MAGNÍFICO

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 C^{IA}

HABANA

Alumbrado para las Familias.



Luz Brillante

LIBRE DE EXPLOSION Y CONBUSTION 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.

EL CABALLO ANDALUZ

TENIENTE-REY 25

DE M. G. VALLES Y COMPAÑIA

CORREO: APARTADO 150 TELEGRAFO: VALLES—TELEFONO 292

COMERCIANTE * IMPORTADORES * DE * TALABARTERIA, * PELETERIA * Y * CARRUAJERIA.

Artículos de fantasía, llamando muy poderosamente la atención las colecciones de cinturones con hebillas niqueladas y forradas que importamos y construimos en nuestros bien montados talleres, tanto para señoritas y señoras como para niños y caballeros. Igualmente hay muy hermosos arreos de limonera y tronco, estilo de París, de los cuales tenemos un brillante surtido.

UNA VISITA

AL CABALLO ANDALUZ.

Anuncios varios.

LA DOMESTICA

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

Esta sin rival maquina la garantizamos por

DIEZ AÑOS.

LA VIBRATORIA.

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

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

Estamos autorizados para garantizar dichas máquinas por

DIEZ AÑOS.

Vidal, Graña y Compañía

A pesar de los «pesares» proseguimos siendo **Importadores y Exportadores de Maquinas de Coser.**

¿A qué ensalzar los méritos y las bondades de nuestras incomparables maquinas, Domestic y Vibratoria de Naumann, siendo como son, tan conocidas y solicitadas del público en general?

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

'Bicicletas Nauman. Son las mejores que se conocen en Europa y América. De ellas somos los únicos receptores. "Maquinas de picar vuelos" con juegos de cuchillas muy variados y de última reforma. 'Maquinas de pelar, francesas con tres juegos de peines (tres tamaños) Excelente surtido en perfumería "Maniqués automaticos y otros muchos más artículos que no mencionamos por no hacer interminable esta lista exposición.

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

74. O-Reilly 74.—Apartado.—110 Teléfono 310—Habana.

EL FENIX



EL FENIX

AGENCIA DE FRANCISCO W. PULGARON.

OFICINA PARTICULAR PARA INFORMES
LAS DEL FERROCARRIL DEL OESTE
HABANA

Y EN DRAGONES NUM. 16. TELEFONO 1694.

Garantia. El general testimonio de una no desmentida reputación de **TREINTA y CINCO años de continua práctica**

HONRADEZ PRACTICA Y SEGURIDAD.

LADISLAO DIAZ Y HERMANO

ALMACENISTAS DE MADERAS Y BARROS.
PRADO ESQUINA A SAN LAZARO HABANA.

APARTADO NÚM. 249.—TELÉFONO NÚM. 250.—TELÉGRAFO L.A.O.

Especialidad en *Módicos hidráulicos* para piso, *Losa La Bisbal*, id. *Especiales* finas de 9 pulgadas, de Marsella, de Hamburgo, etc., etc. *Azulejos*, Caños, aseadoras, *Fregaderos* y *Bañaderas*, Ladrillos catalanes, Refractarios y del país, Tejas, yeso, cementos y demás materiales concernientes al ramo.

Anuncios varios.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

PITTSBURGH, PA. E. U. DE A.

MANUFACTUREROS DE HIERRO.

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

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

Pittsburgh, Forge and Iron Comp.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

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

Oficina: Tenth St.
NEW PENN AVENUE.

Pittsburgh, Pa.
E. U. DE A.

FORJADURAS.

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

CILINDROS PARA PRENSAS DE PURGAR AZUCAR BRUTOS O ACABADOS.

ANTIGUOS ESTABLECIMIENTOS

CAIL DE PARIS

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

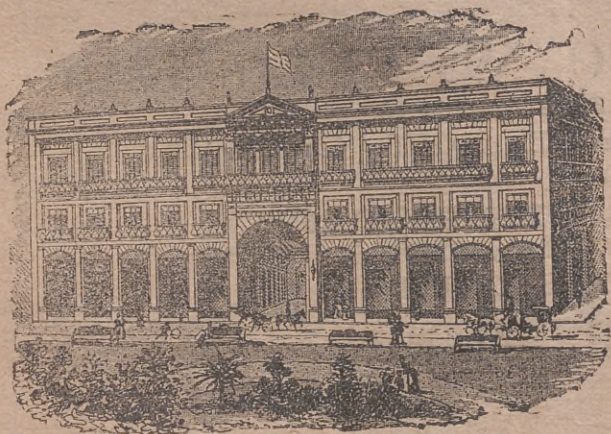
Máquinas para remoler, muy potentes, con mazas de 1 metro de diámetro y 1 metro 800, 2 metros y 2 metros 200 milésimas de largo, los engranajes, ejes y guijos, de acero.

Defecadoras y cachaceros de 50 hectolitros.—Filtros á 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.



HOTEL PASAJE.

PROPIETARIOS:

POLVOROSA & ANTORCHA

Teléfono 43.—PRADO 95.—Apartado
HABANA.

UNICO HOTEL PARA FAMILIAS.

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

Anuncios varios.

"EL IRIS"

COMPañIA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA INCENDIOS

ESTABLECIDA EN EL AÑO DE 1855.

OFICINAS: EMPEDRADO 42.

CAPITAL RESPONSABLE, ORO \$23.943.956

Siniestros pagados en billetes del B. E. \$ 114.275-70

Siniestros pagados en oro..... 1.217.750-29

Pagado á los Sres. Fernández y Solís por el siniestro de la casa y bodega y panadería, situados en los Quemados de Marianao, Real 91, ocurrido en 3 de Marzo último.....

6.209-27

Pagado á D. Ulpiano Hierro, por averías de la casa Infanta 112, y por reparaciones de averías en las casas Infanta 116 y Concordia 199 de D. Pedro F. Rocés y Ramón Jimnez, producidas por el incendio ocurrido el 18 de este mes en la casa Infanta núm. 114.....

100-00

\$ 1.224.059-56

PÓLIZAS EXPEDIDAS EN ABRIL DE 1894.

ORO.

4 á D. Pedro Vizcaya.....	\$ 3.000
1 á D. Manuel Rodríguez Fernádo.....	5.000
1 á D. José Cuongas y Cangas.....	3.000
2 á D. José María Cabargas.....	4.000
2 á D. Joaquín Alvarez y Arias.....	1.600
2 á D. Salvador Gibert y Codina.....	2.300
1 á D. Matías Ramil y Sampol.....	2.000
1 á D. Manuel Calo.....	8.000
1 á D. Corsino Bustillo.....	8.000
1 á D. Bonifacio Barquinero.....	5.000
1 á D. Ramón Gonzalez Perez.....	6.500
1 Moreno D. Juan A. Lasorda Bertauts.....	4.000
1 á D. Esteban Crems Claramunt.....	4.000
1 á D. Andrés y D. José Dopico.....	1.500
1 á D. Felix Pelaez y Alonso.....	350
1 á D. José Manuel Fernandez.....	4.000
1 á D. José Capote y Guerrero.....	1.500
1 á D. Tomás Gutierrez Fernández.....	1.500
1 á D. Sinforoso G ^a Huerta.....	400
1 á D ^a Julia Hernández, viuda de Padron.....	3.000
1 á D. José Mato y Requeijo.....	5.000
1 á D. Andrés Valdés Chacón.....	10.000
1 á D ^a Amalia Fuentes, viuda de Figueredo.....	5.000
1 á D. Braulio Lopez.....	4.000
1 á D. Manuel Granda.....	400
1 á D. Casimiro García y Díaz.....	800
2 á D. Manuel G ^a Santana.....	2.400
1 á D. Luciano Macho González.....	2.000
2 á D. Patricio Ruiz.....	3.500
1 á D ^a Teresa Montes de Font.....	2.500
1 á D. Juan y D. Andrés Barreiro.....	1.500
1 á D. Ramón Iglesias.....	20.000
1 á D. Luis Mazón.....	4.000
1 á D. Silverio Díaz Menendez.....	4.000
1 á D. Manuel Santero.....	10.000
2 á D. Francisco G ^a Clis.....	3.000
1 á D. Manuel Díaz Pantaleon.....	6.500
1 á D. Jovino G ^a y Llano.....	1.500
1 á D. Salvador Net y Puig.....	800
1 á D. Eduardo Iglesias.....	5.000

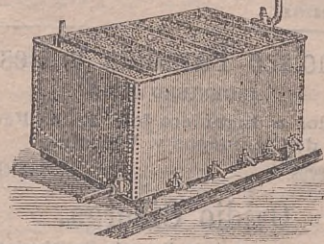
Total.....\$160.550

Por una módica cuota asegura fincas, establecimientos mercantiles, y terminado el ejercicio social en 31 de Diciembre de cada año, el que ingrese sólo abonará la parte proporcional correspondiente á los días que falten para su conclusión.

Habana, Abril 31 de 1894.—El Consejero Director, Joaquín D. de Oramas.—La Comisión Ejecutiva, Florentino F. de Garay.—Francisco Salcedo.

FILTRE BOUVIER

con Real Privilegio
y patentes en el extranjero.



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

Dirección:

ALFREDO LEBLANC

Calle Tacón 2. Apartado 11.

HABANA.

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

FARMACIA "SAN JOSÉ"

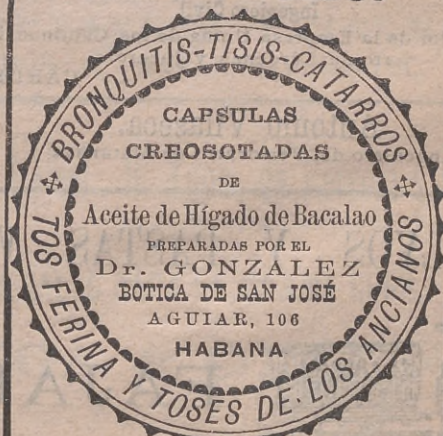
LA CREOSOTA VEJETAL

ES

UN REMEDIO PRECIOSO

en el tratamiento de las enfermedades

DEL PECHO.



Las cápsulas creosotadas del Dr. Gonzalez son tan buenas como las que vienen del Extranjero y mas baratas que ellas. Los enfermos de buen estómago que necesitan altas dosis deben tomar el

AGENTE DE BACALAO CREOSOTADO

DEL DR. GONZALEZ

que se vende en la

BOTICA de SAN JOSÉ

AGUIAR, 106,

HABANA.

DR. GONZALEZ.—AGUIAR 106.

Anuncios varios.**Alberto de Ximeno.**

INGENIERO CIVIL

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

Oficinas: Estación de Villanueva.

HABANA.

Francisco Paradela y Gestal

INGENIERO CIVIL

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

Dirección.—Cienfuegos.

Domicilio.—Reina 92.

Ovidio Giberga.

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

Concordia 32.

Habana.

Ernesto J. Balbin.

INGENIERO CIVIL

Ingeniero Auxiliar de los Ferrocarriles Unidos de la Habana.

HABANA.—Oficinas: Estación de Villanueva.

Domicilio: Consulado 100. (bajos)

Emilio del Monte.

INGENIERO CIVIL

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

CIENFUEGOS.

José Dolores García.

INGENIERO CIVIL

Ingeniero Jefe del Ferrocarril de Sagua la Grande.

Oficinas: Administración de esa Empresa.

SAGUA.

Alberto de Castro.

INGENIERO CIVIL

Ingeniero auxiliar del Ferrocarril de Sagua.

Oficinas.

SAGUA.

Herminio C. Leyva.

Reconocimiento de casas

Dirección:

Carlos III, 223.

Manuel Iribas y Gil.

Ingeniero Civil

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

OFICINAS.

CARDENAS.

Antonio Vilaseca.

Ingeniero del Ferrocarril de Matanzas.

Pablo Ortega.

Ingeniero Civil.

Estudios y contratos de Ferrocarriles.

HABANA.

Muralla núm. 20.

Daniel Simsón

Ingeniero The Western Railway of Havana Limited.

Estación Cristina.

Habana.

Ricardo V. Molina.

Ingeniero del Ferrocarril de Caibarien.

Luis Dubois

INGENIERO

Obrapia, 36.

Habana.

Raul Boulanger

INGENIERO

Obrapia, 36.

Habana.

Dr. Garganta

Especialidad: matriz, vías urinarias, laringe y sífilíticas.

Consultas de 11 á 1.

Acosta 19, esq. á Damas

EL ALMENDARES**RAFAEL GONZALEZ,**

OPTICO

Casa especial de efectos ópticos, termómetros clínicos, barómetro Microscópicos, Joyería, quincalla y perfumería.

OBISPO 54.

**Dr. Guillermo Dominguez y Roldan
y Ldo. Juan A. Suarez.**

ABOGADOS.

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

Estudio:

Empedrado 42 (bajos.)

Los Dres. Villarraza y Calixto Valdés

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

Galiano 111, entre San José y Barcelona, altos.

POLVOS Y PASTAS VEGETALES DESINCRUSTADORES**INVENTADOS POR****FAJARDO Y BARANDA.**

(CON REAL PRIVILEGIO.)



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

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

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

Anuncios Varios.



VAPORES CORREOS
DE LA
COMPANIA TRASATLANTICA
ANTES DE ANTONIO LOPEZ

El Vapor ALFONSO XII, Capitán San Emeterio.

Saldrá para Santander el día 30 de Mayo á las cinco de la tarde llevando la correspondencia pública y de oficio.

Admite carga y pasajeros para dichos puertos.

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

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

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

Recibe carga á bordo hasta el día 8.

De más pormenores impondrán sus consignatarios, M. Calvo y Ca, Oficios número 28.

LINEA DE NEW YORK

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

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

Vapor PANAMA, Capitán

Saldrá para Nueva York el 30 de Mayo 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-correo

Saldrá para Progreso y Veracruz el 27 de Mayo á las 2 de la tarde, llevando la correspondencia pública y oficio.

Admite carga y pasajeros para dichos puertos.

Los pasaportes se entregarán al recibir los billetes de pasaje.

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

Recibe carga á bordo hasta el día 5.

BAZAR DEL CRISTO

Establecimiento de Ropa, Sastrería y Camisería

DE FERNANDEZ Y HERMANO.

Villegas 91.—HABANA.—Villegas 91.



RIOJA CLARETE FINO

R. Lopez de Heredia y Compañía.

AGENTES GENERALES PARA LA ISLA DE CUBA,

DIEGO VEGA & COMPAÑIA.

COMPOSTELA NUM. 66.—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.

Anuncio de Ferrocarriles

SCHWAB & TILLMANN.

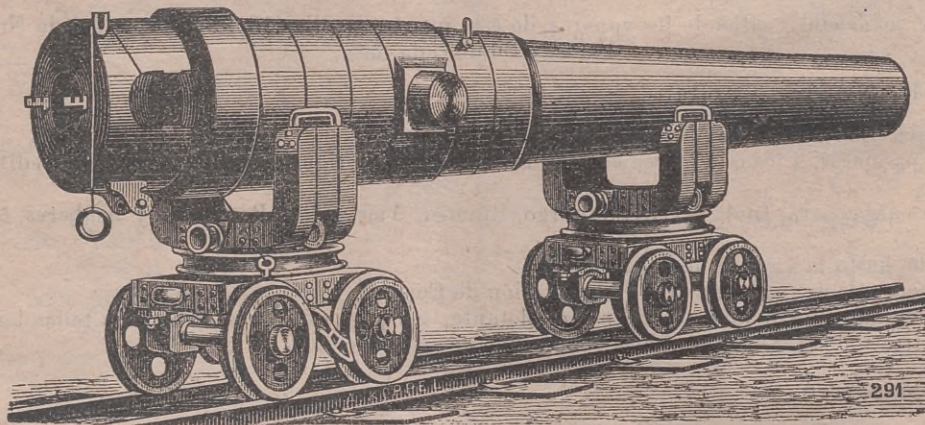
APARTADO 62.-HABANA.-SAN IGNACIO 76
UNICOS AGENTES

DE LA

Pennsylvania Steel Co.

PHILADELPHIA, E. U. DE AMERICA.

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



FERROCARRIL KOPPEL

PORTATIL, SEMI-PORTATIL Y FIJO.

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

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

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

UNICOS AGENTES EN LA ISLA DE CUBA

DE

CALDERAS

“STEINMULLER,”

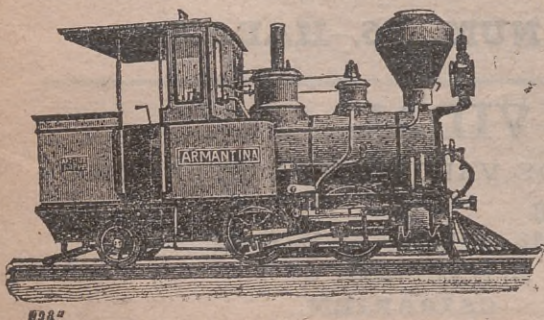
multitubulares inexplosible, enteramente de **HIERRO FORJADO**, en uso en las mayores fábricas de Europa, en los ingenios de azúcar de Java, y dando brillantes resultados en el gran

Central SAN LINO,

de los Sres. Montalvo y Hermanos, en Rodas.—Cienfuegos.

Seguras y sencillas en su manejo. Rápida producción del vapor, el cual está completamente seco.

Presupuestos, dibujos y demás pormenores están á disposición de los señores interesados.



GACETA DE LOS FERROCARRILES

DE LA
ISLA DE CUBA.Director-Propietario: y Administrador
JOSE S. FELIU.

AÑO II. Vol. 2º Habana 24 de Mayo de 1894. NUM. 20.

SUMARIO.

La crisis del Tabaco, IV. (conclusión).—Ferrocarril de Matanzas.—Nos adherimos.—Zafra transportada por los Ferrocarriles de Cardenas y de Caibarién.—Desde Sancti-Spiritus.—Estreno de la locomotora *Columbia* con grabado, por Taveira.—Sra D^a Dolores Roldan de Dominguez.—Ferrocarriles Españoles.—Ferrocarril de Puerto Rico.—Proyecto de un tranvía.—Correspondencia de Nueva York.—El Bi-metalismo, (continuará).—Congreso internacional de asuntos Ferrocarrileros.—Neurología.—Disposiciones gubernativas.—Solicitud desestimada.—Los negocios de los Ferrocarriles de carga de Chicago.—The Mutual Reserve Fund asociación.—Ferrocarriles de transportes de mercancías en la ciudad de Londres y otras de Inglaterra.—Variedades.—Crónica general.—Anuncios.

La crisis del Tabaco.

IV

(CONCLUSIÓN)

Esplanadas todas las razones que abundan en nuestro sentir, respecto de las tristes etapas porque se ha venido deslizado la industria del tabaco, señaladas también las poderosas causas que han influido á que nuestra rama no se exporte como se vino haciendo en otros tiempos, réstanos decidírnos á buscar los medios con la entereza que todo pueblo viril tiene derecho á reclamar de los gobiernos, cuando sus industrias y su agricultura están á punto de perecer.

Hemos apuntado los múltiples factores que se mueven en nuestros vecinos mercados, para dar á conocer á nuestros gobiernos primero, la cuasi absoluta esperanza que nos resta para pensar que, con tales ó cuales modificaciones pudiésemos retrotraer los hechos, y, segundo, para que no se desvíe la idea que con tanto acierto indicó un respetable colega de esta capital, alentando á los del gremio á quienes con tanto y tan buen acierto defiende y representa, para que unidos en un haz, pidan al Gobierno de nuestra Metrópoli el inmediato desestanco.

Nos separaba un tanto, había cierta discrepancia entre lo que nos proponíamos defender y hemos defendido al respecto de una parte de la idea que sustentaba el apreciable colega, á quien nos hemos referido en el párrafo anterior, más hemos visto con satisfacción suma, que se prescinde de ello para resolver, respecto de los puntos concretos, como causa capital de la cuestión, como cosa que afecta suma gravedad, y que hoy ocupa la atención de un pueblo ansioso de trabajar con el necesario éxito.

En este terreno estamos de perfecto acuerdo con el informe del Sr. Aguirre, en este terreno, nos contamos como uno de tantos soldados que, en la brecha, sin vacilar, sin inquietudes de ningún género, apoyados en la razón, defenderemos, en la corta medida de nuestras fuerzas, el plan que se proponen llevar á cabo los fabricantes y almacenistas.

El articulado del informe, del digno Secretario señor Aguirre, es cuanto bueno pudieran pretender los miembros componentes de ámbos gremios, más, sus puntos extremos son los que á nuestro juicio, vendrían á resolver el *desideratum* de la cuestión, y esos son los que á nuestro entender, deben de sostener y apoyar todo el que honradamente se interese por la prosperidad de este pueblo, en el que hasta ahora, pocos, muy pocos se han fijado.

¿Qué razón hay para no pensar que nuestros Ministros secunden el proyecto de referencia? ¿Tendríamos que lamentar una nueva decepción? Imposible parece que se deba preocupar un tanto el cerebro con semejante duda, porque antes que la defensa de los intereses

de una colectividad que goza de las primicias de los altos sueldos, están la de los intereses de seis provincias á la que no es dado suponer quieran arrastrar al abismo. Y no hay que pensar por cierto, en que, dado que esta crisis no se resuelva en el sentido en que debe ser resuelta, por los medios señalados en las conclusiones que el Sr. Aguirre ha presentado ante el gremio de Fabricantes y Almacenistas, no quedará ni un átomo de esperanza en su porvenir, pues no es dable pensar que con el aumento de producción de tabacos en los Estados Unidos, contemos, como ilógicamente piensan algunos optimistas en demasía, que el consumo vuelva y renazca otra vez como un nuevo *fénix*. Cuenten nuestros legisladores que los tratados con nuestros vecinos no nos acercarán jamás á una favorable solución en lo relativo á tabaco y ya sea por su exuberante producción, ya porque no necesita de abastecerse de los nuestros por haber creado á la sombra de tan fatal idiosincracia el fomento de la industria, nuestras exportaciones llegarán á ser nulas en no lejano día, pues no en valde y para algo han usado de una especial política, contando con nuestra debilidad, falta de táctica ó previsión.

La funesta ley Mc Kinley, que hizo elevar el precio del tabaco elaborado que de aquí se venía exportando á los Estados Unidos, á razón de cuatro y medio pesos por libra, no se derogará; razón sobrada tenemos para así creerlo, puesto que hasta el día los legisladores de la vecina república no han venido á una conclusión definitiva. La Comisión de Hacienda del Senado Americano no ha encontrado aún los legítimos medios para satisfacer á los cosecheros del país, y las noticias que dan algunos periódicos llegados recientemente de la ciudad neoyorquina, dicen que intentan paralizar las gestiones de la misma, hasta el mes de Junio del año de 1895. Dado que esto no fuese cierto y que sea un hecho tangible que la discusión termine antes de las vacaciones de verano, veremos como inequívocos signos de la fatalidad que se cierne sobre esta Isla, que el tabaco, tanto el torcido como la rama, sufrirán modificaciones insignificantes, de escasa monta, con las que seguiremos permaneciendo alejados de aquellos mercados.

Todo esto quiere decir, que el mercado Americano, continuará cerrado de un todo para nosotros, y que no habrá posibilidad en ningún sentido de que las cosas vuelvan al estado anterior de haberse votado la ley *Mc Kinley*. ¿Créen acaso los optimistas que se obtenga otra vez lo que la ley alejó primero, y lo que la protección exige en un pueblo, dónde los tales principios subsisten aún entre los niños que se están lactando?

Imposible pensar en ello, si se despoja el que juzga de todo género de apasionamiento. La pasión ha sido siempre una fatal consejera, y esta es la que con una constancia digna de mejor causa nos ha conducido á las graves situaciones porque estamos atravesando.

Conformes como estamos con las proposiciones estrechas de las conclusiones dictadas por el claro sentido de nuestro amigo el Sr. J. Aguirre, no tenemos más que decir, réstanos agregar, que ninguno de los diversos gremios de la Habana y todos los de la Isla no deben faltar á la Junta Magna, que á tan noble fin se habrá de verificar, para que con ello vea el Gobierno, que no son dos agrupaciones los que reclaman la justicia, sino todo un pueblo, herido en lo más íntimo de su corazón. Y para terminar el último de los artículos que nos habíamos propuesto publicar, diremos que hemos visto con satisfacción suma que el *Boletín Oficial de la Cámara de Comercio* de Cienfuegos, respetable colega nuestro, reproduce un párrafo de uno de los de esta serie y hace causa común con nosotros en defensa de los intereses de dos agrupaciones, que han debido merecer, y merecen de nosotros el más justo, legítimo é incondicional apoyo, en el sentido de la estricta justicia.

Ferrocarril de Matanzas.

Como previamente estaba anunciado, el día 20 del próximo pasado se reunieron en los salones del paradero de García, bajo la Vice-Presidencia del señor Surís, por delegación del señor Conde de la Diana, los señores accionistas del Ferrocarril de Matanzas, con una representación de más de 8.000 acciones.

Se dió cuenta en ella del objeto de la Junta, que ya conocen nuestros lectores y procediéndose á la votación de los nuevos señores que habían de constituir la Directiva resultaron electos los siguientes: Presidente: Sr. D. Tirso Mesa; Vice Presidente: Sr. D. José Surís; Vocales: Sres. D. Ramón Pelayo; don Guillermo de Zaldo; D. José I. de la Cámara; don Alfredo Botet; don Francisco Pons y D. Francisco Boada.

D. Tirso Mesa, resultó electo por unanimidad de votos.

Reciban los accionistas de la Empresa nuestros plácemes porque, indiscutiblemente, con esta Directiva y particularmente, con su nuevo Presidente, se determinará una era fecunda en bienes para esa importantísima Compañía.

LA GACETA, que fué la primera publicación que indicó como segura la Presidencia del Sr. Mesa, se complace en hacerlo constar así para que puedan anotar nuestros abonados que, al estampar en sus columnas alguna noticia, es porque la bebe en buena fuente.

Todavía se confirmarán quizá algunas otras que vendrán á garantizar, mucho más, nuestras informaciones.

Probablemente, de hoy á mañana, tomarán posesión de sus cargos la Junta Directiva electa.

Nos adherimos.

Nuestro apreciable colega *El Diario de la Familia*, dá cuenta de una razonada instancia presentada al Excmo. Ayuntamiento por los vecinos de las calles del Obispo y O'Reilly, en las que piden la suspensión del tránsito de las *guaguas* por dichas calles; y entre las razones que expone el colega manifiesta la siguiente que viene de molde al sin número de accidentes de que suelen verse amenazados los viandantes por las aceras de las referidas calles. Dice así: «¿Es posible hoy la circulación sin peligro? De ningún modo. Los ómnibus numerosos que ascienden y descienden esas dos vías, representan por sí solos un peligro para los pedestres, además de destrozar el pavimento, causar la desesperación al infeliz enfermo con su ruido ensordecedor y salpicar de pestilante fango elegantes y costosos letreros, vidrieras, fachadas y hasta anaqueles interiores con perjuicio del comerciante que más de una vez ha visto inutilizado un artículo de mérito.

Además de lo que hemos extractado de nuestro apreciable colega, hay la imperturbable osadía de los aurigas, quienes por ganar tiempo en momentos de determinadas obstrucciones en cualquiera de dichas calles, no tienen empacho alguno en echar los vehículos sobre las aceras sin reparar que por ellas hay un público numeroso que transita y debe de transitar con entera libertad y tranquilidad, y no como resulta las más de las veces en que el viandante tiene que llevar la cara vuelta con el fin de evitar el peligro que amenaza sus vidas en el más ligero descuido. Y no se piense que en el curso de esas calles exista un policía que cuide de que se cometan tales desmanes, pues las más de las veces esta se halla ausente y no puede intervenir, como naturales, faltando de aquellos lugares para que se eviten tales abusos.

Lógico es lo que piden los vecinos de las indicadas calles, y á ese fin unimos nuestros ruegos para impedir del Excmo. Ayuntamiento la prohibición del tránsito de todas las *guaguas* que hasta la fecha lo vienen haciendo por las mencionadas calles, por ser inconvenientes, perjudicial y peligroso, tanto para el comercio cuanto para el transeunte.

Zafas transportadas

POR LOS FERROCARRILES UNIDOS DE CAIBARIÉN.

VÍA ANCHA	2ª decena Mayo sacos	ANTERIOR sacos	Total de elaboracion tirados sacos
Central <i>Fé</i>	2,640	35,680	38,320
Ingenio <i>Matilde</i>	1,478	22,676	24,154
" <i>La Julia</i>	1,200	16,734	17,934
" <i>Convenio</i> ..	914	12,363	13,277
" <i>Rosalía</i>	1,220	15,787	17,007
" <i>Reforma</i> ...	1,082	14,590	15,672
Suma.....	8,534	117,830	126,364
VÍA ESTRECHA.			
Central <i>Zaza</i>	4,700	62,740	67,440
" <i>S. Agustín</i> ..	4,331	49,110	53,441
" <i>Adela</i>	3,757	50,339	54,096
Ingenio <i>Altamira</i> ...	1,550	22,850	24,400
" <i>San Pablo</i> ..	1,080	14,458	15,530
" <i>San José</i> ...	2,740	29,499	32,239
Suma.....	18,158	228,996	247,146

RESUMEN:

Por vía ancha.....	8,534	117,830	126,364
Id. id. estrecha.....	18,158	228,996	247,134
Totales generales...	26,692	346,826	373,498

Caibarién, Mayo 20 de 1894.

POR LOS FERROCARRILES DE CÁRDENAS Y JUCARO,

	AZUCARES		MIEL
	SACOS.	BOCOYES.	BOCOYES.
Frutos recibidos en la plaza de Cárdenas por Ferrocarril en la presente zafa hasta el día 10 de Mayo de 1894.....	942,208	.....	47,087
Frutos recibidos en la 2ª decena de Mayo.....	11,024	.....	898
Total.....	953,232	.....	47,985
Recibidos en igual fecha de 1893.	669,148	899	44,032
Diferencia á favor de 1894.....	284,084	.....	3,953
Idem en contra de 1894.....	.....	899	.....

Cárdenas 20 de Mayo de 1894.

Desde Sancti-Spiritus.

Nos escriben de ésta población diciéndonos, que el magnífico Central que con el título de *The Mapos Sugar Co* se halla situado en Tunas de Zaza, es propiedad de un rico Sindicato inglés, residente en la populosa ciudad de Nueva York, cuyos señores con una actividad vertiginosa, característica de la raza sajona, le han impreso en poco tiempo una rapidez de elaboración, la que íntimamente está ligada, como lógico resultado, al funcionamiento ordenado y admirable de la maquinaria, cosa que es ejemplar en el *Central Mapos* y que sin duda alguna habrá de contribuir á elevarlo mucho más de la categoría que hoy ocupa entre las fincas de su índole.

El *Mapos*, que no ha concluido de moler por haber empezado tarde sus faenas, tiene caña probablemente hasta la primera decena de Junio próximo, y ocupa una vastísima extensión de terreno, en su mayor parte virgen, que está considerada como de las mejores de aquellos magníficos paños de tierra que existen en la zona feracísima de Sancti-Spiritus. Muchas siembras de caña se realizan en esos campos á fin de darle el contingente necesario á las poderosas máquinas del *Mapos*.

Los conocidos Ingenieros mecánicos, contratistas é instaladores de maquinarias, señores Leony y Dominguez, establecidos en el número 48 de Broad Street, en Nueva York, y con oficina abierta en esta capital, Mercaderes número 12, son los que realizaron últimamente la magnífica instalación de los múltiples aparatos que funcionan sin interrupción ninguna pues, el contrato de estos señores fué entregarlos trabajando, lo que viene á desmentir lo que sobre este asunto dejó dicho un colega, puesto que no existió la tardanza en la instalación completa de su casa de calderas, ni han habido desde entonces entorpecimientos alguno en la maquinaria montada admirablemente por los dichos señores.

Lo que hay de cierto es que, un Central de las comunales proporciones del *Mapos* muy capaz de hacer unos 1000 sacos de azúcar diarios, necesita mucha materia prima, para dar abasto á sus potentes aparatos lo que ya se proponen corregir sus dueños, y de seguro que en los subsecuentes años, le darán todo el contingente que demanda esa finca proponiéndose además hacer de ella, una de las más poderosas de la Isla.

Entre los modernos aparatos que hoy presenta el Central *Mapos* citaremos un Triple efecto para más de 100 bocoyes de miel, defecación completa. Un tacho para 30 bocoyes. Seis calderas con tres hornos y otros muchos mecanismos difícil es de enumerar, para que la elaboración resulte rápida y creciente.

Nosotros alentamos á los señores propietarios del *Mapos*, y al Administrador del mismo, nuestro particular amigo, el competente Sr. don Daniel Callejas, con el aplauso más cordial, á fin de que perseveren en sus deseos de acrecentar ese elemento de riqueza cubana, que tantos beneficios ha de producir á la comarca espirituana.

Agregaremos que es probable, que en estos días, hayan terminado sus zafras todos los ingenios de la localidad que nos ocupa, contándose entre ellos los no menos notables: *Tuinichú*, *San Fernando* y *Natividad* que alcanzan estos últimos, una buena producción.

Para terminar estas gratas noticias solo nos resta añadir que se dice, como cosa segura, que se realizará prontamente una vía férrea desde el Central *Tuinichú* del Sr. La Rionda, hasta la finca *Casa Blanca*, y la constitución de Colmenares, por cuenta de nuestro amigo don Arturo Codezo.

Los estudios para la construcción del Ferrocarril del Central *Tuinichú* hasta la ciudad se están practicando con toda felicidad.

Si este Ferrocarril y demás adelantos citados, llegan á verse establecidos, mucho bien adquirirá todo ese Término Municipal, y á Sancti-Spíritus, no le adelantará entonces en cultura y civilización, ninguna otra población de la Isla, pues estas obras serán su complemento para ello.

Correspondencia de Nueva York.

Sr. Director de la GACETA DE LOS FERROCARRILES.

Nueva York Mayo 17 de 1894.

Muy señor mío y estimado amigo: Comienzo mi interrumpida correspondencia no sin pedirle antes mis mayores excusas. Las ocupaciones de mi profesión han sido tales y de tanta magnitud, que he tenido que abstraerme por completo del gusto que siempre me ha prestado comunicarme con su digna é ilustrada publicación.

Oscuro se presenta el horizonte político económico para este país y más oscuro sin duda para el nuestro, que no cuenta con el grado de riqueza de este pueblo. Los proyectos para la nueva tarifa (*Wilson*), creo que dormirán el sueño de los justos, pues se proyecta por los productores azucareros y por el *Trust* de refinadores, el plan de pedir un *receso* para la discusión y ter-

minación de la misma que podrá llegar, cuando menos, hasta el mes de Junio del año de 1895, época en que, si se juzga prudente, podrá ó no terminarse el debate según convenga ó no á los interesados en que se prolongue ó acorte este estado de cosas: veremos despues de todo por que lado se irá, si al *vado* ó á la *punte*, mientras tanto, Cuba tendrá que sufrir los horrores que traerá consigo esta situación.

Los delegados de las clases obreras de tejidos de multitud de estados, se han congregado en el lugar conocido con el nombre de *Lyceums of Labor*, en la ciudad de *Filadelfia*, para discutir el tiempo ú horas de labor. Los individuos que forman las diversas delegaciones representan á varias sucursales de la *National Textile Union*, y esta Asamblea es la cuarta que anualmente se celebra desde su fundación. Estos delegados representan los votos de 26.000 obreros. No queda duda que las organizaciones obreras van tomando una enorme fuerza de cohesión y disciplina en este país, con las que cada día sufren tremendas decepciones los dos partidos políticos que se disputan el poder, pues ya podemos afirmar positivamente que en sus Reglamentos, no se limitan solo á la cuestión social sino que tambien se inclinan á la parte política.

Las principales causas son sin duda los terribles monopolios de los *Trusts*, en los que la parte débil, y la vulnerable es la clase obrera, que, ya se está cansando de resistir pacientemente á los poderosos monopolizadores de esa moderna escuela, pues no solamente explotan á los productores de otras naciones, sino á la sufrida clase trabajadora, que día por día acrecienta sus riquezas con detrimento siempre de las clases consumidoras, que componen la mayoría, es decir, la ménos acomodada.

El Dr. York Davis, de Filadelfia, acaba de realizar un trabajo científico de provechosa utilidad pública. En él consigna los siguientes datos sobre el uso de aguas potables en todos los centros de población y dice: De todos los alimentos que requiere el hombre el agua debe ser considerado el primero entre todos. Con el agua perfectamente potable, químicamente apreciada, se alimenta y sostiene la vida del individuo más débil, conserva todo el sistema en perfecta salud haciendo trabajar todo su mecanismo con perfecto orden y debe ser estimado en primera linea antes de los cereales, legumbres y carnes. Se pueden señalar muchos casos como ejemplos afirmativos. Un hombre puede vivir con cualquier clase de dieta, más nunca sin el agua; esta entra en los tejidos, transforma la sangre y le imprime fluido al cuerpo; la digestión no puede verificarse careciendo en absoluto del uso del agua y este es el vehículo, por decirlo así, para trasportar las condiciones nutritivas de los alimentos sólidos. Debemos convenirnos ciertamente de que el alimento seco produce cierto envenenamiento en la sangre, del que debe cuidarse todo individuo.

Las enfermedades contraídas por el uso de un agua impura son las especialmente llamadas: cólera, fiebre tifoidea y difteria. Y no he querido dejar de señalar este estudio en mi correspondencia Sr. Director, porque en nuestro país no se atiende á la Higiene tanto cuanto lo requiere y demanda todo pueblo que pretende ser culto en todas sus manifestaciones.

Se viene verificando de cierto tiempo á la fecha una numerosa exportación de metálico hácia Europa, la cual dice ó puede decir, dado en las condiciones en que nos hallamos, que podremos tener otra reproducción exacta de un nuevo *black friday*.

El magnífico vapor «La Champagne», de la Compañía Transatlántica francesa, ha sido puesto á flote, se ha salvado prodigiosamente uno de los más hermosos barcos que atraviesan el Atlántico.

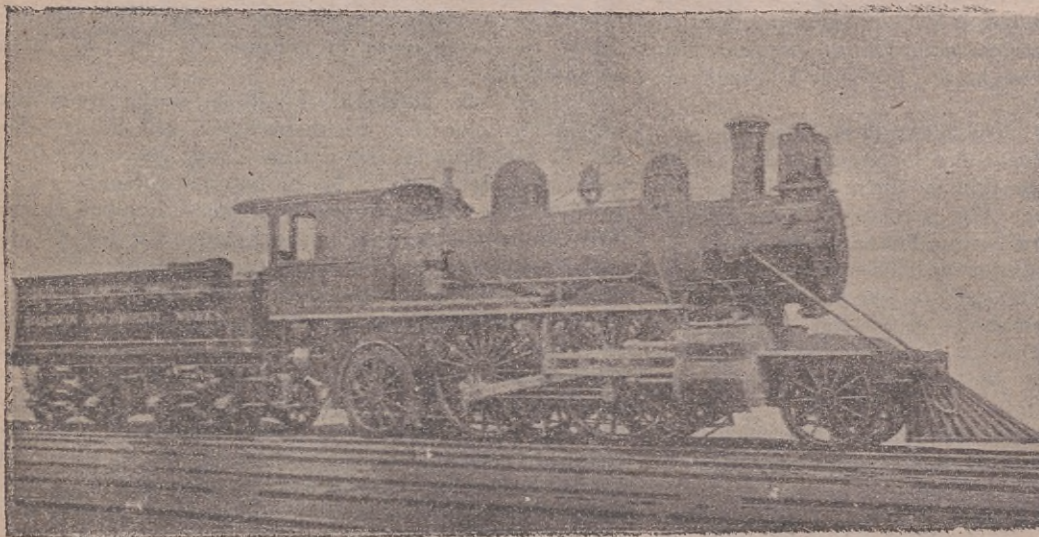
Sin otro particular queda como siempre á su disposición su affmo. amigo y s. s.

K. T. Q. MENO.

Estreno de la gran locomotora "Columbia."

The Railroad Gazette, da cuenta del estreno de la espléndida locomotora *Columbia*, construida por la Compañía *Baldwin*, de *Pensylvania*, en los siguientes términos: La locomotora *Columbia* que estuvo exhibiéndose en *The World Fair* ó *Exposición de Chicago*, durante el tiempo de la misma, ha sido probada recientemente por la Compañía *Baltimore y Ohio*, haciendo quince viajes redondos entre *Baltimore* y *Philadelphia*, desde el día 7 de Abril hasta el 29; habiendo realizado el viaje redondo del día 28 de *Washington* á *Jersey City* y de esta última ciudad á *Baltimore*, en un cortísimo espacio de tiempo. Esta máquina posee cuatro cilindros compuestos; tiene dos pares de ruedas de siete pies de alto; un par más pequeño de 54 pulgadas de diámetro y dos más en su parte trasera de las mismas dimensiones que las anteriormente señaladas. La caja de fuego *Fire Box* está situada en la parte posterior de las últimas ruedas, dejando espacio suficientemente amplio para el maquinista y fogonero en el lugar destinado al trabajo de éstos. No contiene barras de conexión en los dos pares de ruedas, anteriores y posteriores, de 54 pulgadas de diámetro, pero cada par de ellas están conectadas con las de 7 pies de alto para la seguridad de sus movimientos por su parte interior por medio de un sencillo mecanismo.

Las principales dimensiones de la máquina indicada cuyo grabado acompañamos son:



Cilindros, 13 y 22×36 pulgadas.

Peso total, 126,640 libras (63 toneladas y media).

Diámetro de la caldera, 54 $\frac{3}{4}$ pulgadas.

Superficie del calórico de las cajas de fuego, 128 $\frac{23}{100}$ pies cuadrados.

Superficie del calórico de los tubos, 1,478. 13 pies cuadrados.

Según las noticias especiales recogidas por Mr. S. M. Vanclain cerca de su más rápido viaje, resulta que, esta locomotora, salió conduciendo los trenes números 510 del departamento del Norte y 503 del Sur, con los que ha trabajado desde entonces hasta la fecha. En las ordenanzas el tiempo que se debe invertir, para las recorridas de los trenes, se indica el que debían emplear aquellos desde *Philadelphia* á *Cantón*, término Este de la ciudad de *Baltimore*, ó sease 91 millas y 6 décimos de distancia, cuyo trayecto lo recorrió la locomotora *Columbia* en 2 horas y dos minutos, y en dos horas realizó el viaje de retorno hácia el Norte, habiendo economizado en ámbos viajes la no escasa diferencia de 18 minutos y tres segundos, del tiempo señalado en las cédulas porque se rige aquella Empresa.

Los grados que hay de diferencia en el terreno entre

Cantón y *Philadelphia* son en extremo irregulares. Del punto de salida al río *Susquehanna* los grados inferiores no bajan de 30 á 42 pies de cada milla, los que con gran frecuencia se encuentran en cada dos ó tres millas. *Toy's Hill*, que está situada en las cercanías del río citado anteriormente y á 39 millas poco más ó menos de *Cantón*, se halla á una altura de 200 pies al respecto de resto de las localidades por donde pasa el indicado tren, luego le sigue *Harmony*, en *Deleware*, que no deja de tener sus grados alternativos. El resto del camino es absolutamente fácil.

Después de la primera y segunda prueba de lentos viajes, fueron cambiados y sustituidos los bronce del *Tender* por otros de plomo y bronce.

En Abril 12, 13, 14, 15 y 16, los trenes mencionados fueron arrastrados sin ninguna interrupción, aún apesar de las enormes dificultades y de las paradas que tuvo que hacer. El vapor en las calderas se producía casi instantáneo con el uso del carbón bituminoso.

En determinados viajes se intentó el uso exclusivo del *coke*, más fué necesario mezclarlo con carbón bituminoso para que diese el resultado á que se aspiraba.

En Abril 22, la locomotora *Columbia* tiraba de 9 carros, de *Cantón* á *Philadelphia*, rindiendo su viaje dentro del tiempo señalado por el reglamento. El tren que arrastraba tenía un peso en conjunto de más de 500 toneladas y solo se consumió media parte del carbón contenido en el *Tender*. La mejor anotación de sus viajes, habiéndose usado tan solo la sencilla expansión, con

78 pulgadas, ha sido verificada el 28 de Marzo, cuyo tren contenía en conjunto la máquina y ocho carros habiendo adquirido la ventaja que se ha dejado señalada más adelante. Tanto en este viaje como en el anterior, el combustible usado fué una combinación de carbón y *coke*.

La distancia que media entre *Washington* y *Jersey City* es, en números exactos, 222 millas 8 décimos,

las cuales las recorrió la máquina modelo *Columbia* en cuatro horas 36 minutos. Deduciendo tres minutos por ejemplo, por cada una de las 16 paradas, podemos afirmar que el viaje de que se ha dado cuenta en el anterior párrafo fué rendido en 3 horas y 48 minutos, y no contamos en este cálculo, la distancia de 9 millas en que marchaba el indicado tren á dos tercios de fuerza.

El *Tender*, cargado de *coke*, contenía lo necesario para recorrer un trayecto de 271 millas.

En el viaje de retorno de *Jersey City* á *Cantón*, lo hizo á un máximo de velocidad de 45 $\frac{7}{10}$ por hora, incluyendo las paradas en ocho estaciones. Si fuésemos á excluir el tiempo invertido por causa de estas detenciones, correspondería el tiempo invertido al reparto de las millas corridas á razón de 50 $\frac{8}{10}$ por hora. La marcha fácil, ausente de los accidentes que se reflejan en las máquinas cuando se recorren los trayectos á gran velocidad, dicen que esta locomotora, con un tiro de nueve carros puede rendir en un día la distancia que media entre ámbas ciudades, ó sean 422 millas.

No se ha dado ningún caso en que al recorrer la locomotora *Columbia* tan grandes distancias, haya habido necesidad de refrescar con aceite las barras ó ejes de

la misma, pues estas se hallaban totalmente exentas de calor.

No queremos quitar los méritos á las diversas locomotoras producidas por otras fábricas, es incuestionable que se están produciendo tan perfectas como las mejores y más acabadas, más la *Columbia* dá pruebas inequívocas de poseer múltiples ventajas de las que con rarísima excepción se pueden ver reproducidas en las de último modelo.

Sra Doña Dolores Roldan de Dominguez

Con profunda pena participamos á nuestros lectores que la respetable, bondadosa y caritativa señora doña Dolores Roldan de Dominguez, se encuentra guardando cama desde hace días, sufriendo una penosísima enfermedad.

Sean nuestros compañeros de redacción, señores don Bernardo y don Guillermo, esposo é hijo respectivamente de la apreciable paciente, así como, sus demás familiares, que nuestros votos solo se dedican á pedir, un pronto restablecimiento para la que, por muchos conceptos, es acreedora al aprecio unánime de este pueblo.

Así lo permita la Divina Providencia.

Ferrocarriles Españoles.

(NOTICIAS RECIBIDAS POR EL ÚLTIMO VAPOR CORREO.)

El Ministro de Estado ha dado cuenta en Consejo de Ministros, verificado á fines del pasado mes, de una comunicación de los comisionados en París que están negociando la construcción del *Túnel Internacional* para el Ferrocarril de Noguera Pallaresa.

Los franceses estiman poco clara la condición de que las obras del túnel no comenzarán hasta estar terminadas las de defensa acordadas por el Ministerio de Guerra, así es que se alega por los mismos franceses que esta circunstancia hace indefinida la fecha en que pueda comenzar la perforación del supradicho túnel.

El Ministro de la Guerra quedó en estudiar el asunto, pidiendo los informes necesarios y en breve dará una respuesta.

La descripción del Ferrocarril de Madrid á Vicálvaro, pasando por la Necrópolis y cementerios del Este, la hace un colega en la forma que sigue:

Aprobada y concedida la construcción de esta nueva línea ferrea por Decreto de 22 de Febrero último á favor de los señores don Francisco Benito Nebreda, don Godofredo Pacheco y don Zenón Laforga deben comenzar en breve los trabajos de este Ferrocarril, preciso para unir el pueblo de Vicálvaro á Madrid, á la cual ya está unido por la línea general de Madrid á Zaragoza y Barcelona.

Con este Ferrocarril se facilita la rapidez y economía importantes en la traslación de cadáveres y cortejos fúnebres á los cementerios de *Nuestra Señora de la Almudena* y civil, situados á unos 6 kilómetros de la ciudad lo cual le hace representar á un acompañante de duelo una pérdida de tiempo de 4 horas y un gasto de 12 pesetas 50 céntimos además de evitarse la incomodidad que produce hoy, un camino malo y cegoso.

La nueva Empresa se propone transformar ese servicio reduciéndolo á una hora y una peseta 25 céntimos de gasto.

Dicen de Murcia que el Ferrocarril de Cartagena á Francia, no llena completamente su misión partiendo de dicho puerto, pues el tráfico de la costa del Mediterráneo, exige prolongar esta línea lo más directamente

hasta el estrecho de Gibraltar, porque natural es que se trate de acortar las distancias férreas con todos los puertos del litoral.

La línea en construcción de Murcia á Granada por Lorca, así como la de Linares á Almería y la proyectada de Calasparra á Almería por Lorca, deben combinarse con la de Cartagena á Francia, según autorizada opinión de personas peritas que se ocupan de negocios ferroviarios y en la esperanza de la realización del Ferrocarril del Noguera Pallaresa, han comisionado á un distinguido Ingeniero para que con urgencia redacte un proyecto definitivo de esta línea á fin de conseguir la concesión y realizar las obras con toda actividad.

El túnel de las Adoratrices, situado entre Bilbao y Begoña ha quedado perforado.

Esta es la última obra de importancia que quedaba de realizar de la línea férrea de Bilbao á Lezama, cuyos trabajos adelantan rápidamente.

El día 1º de este mes débese haber abierto al servicio público la nueva vía ferrea desde Ciaño á Soto el Rey, Asturias.

En Monóvar se construirá un servicio de tranvía que una este pueblo con la Estación del Ferrocarril.

Leemos en un periódico de Santander que parece ser que un fuerte capitalista de Bilbao se quedará con el proyecto de un Ferrocarril desde Santander á Ontaneda y Alceda por Torrelavega.

Allanadas las dificultades que impedían los trabajos de construcción del Ferrocarril de Plasencia á Astorga, han vuelto á reanudarse desde los primeros días del mes corriente, en las secciones comprendidas entre Salamanca y Astorga.

La Empresa de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, ha habilitado ya el servicio de viajeros en los apeaderos de los puntos de Bonete, Higuera, El Cásar de la Guardia, de Villaverde, Mala Verdes, La Gabarrera, Los Hitos, Marañón, Consolación y Villarrubia.

Se ha presentado al Congreso últimamente una proposición sobre la construcción de un Ferrocarril económico para explotar las minas de Sierra Alamilla y transportes de productos de varias localidades de la provincia de Almería. La longitud total de este proyecto de vía abarca unos 40 kilómetros. También han sido presentadas otras dos proposiciones; la una, sobre las prolongaciones hasta Guernica del Ferrocarril de Bilbao á Lezama y la otra para la construcción de un Ferrocarril que partiendo de Guernica y pasando por Lequeitio termine en Ondarroa.

Las obras del montaje del material rodante para el Ferrocarril económico de Olot á Gerona estan adelantadas grandemente.

Además de las dos máquinas que se concluyeron días pasados, se termina otra y dos vagones para viajeros y algunos de carga están en vísperas de ser utilizados.

Según los datos que aparecen en la *Memoria* que ha publicado el concesionario de la línea ferrea económica de Albacete á Orcera resulta que una vez terminada en su totalidad la línea y puesta en explotación rendirá anualmente 3.610,653 pesetas y los gastos son idem 1.505,000 pesetas, dará un saldo á favor de 2.105,653 pesetas, que representan un interés de más de un 20

por 100 de beneficio sobre los 8.222,008-26 pesetas que se fija el presupuesto de gastos del establecimiento de dicho Ferrocarril.

Nuestros estimados cofrades la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y *El Agente Ferroviario* encuentran estos cálculos de rendimientos, algo optimistas.

Segun la *Revista Minera*, la Sociedad de Ferrocarriles de montaña, que ha realizado el de Monistrol á Monserrat, se propone construir ahora uno que desde San Gervasio vaya á lo alto del Tibidabo, que implica 1,228 metros de distancia con una pendiente media de 28 por 100, llegándose á una altura media de 510 metros sobre el nivel del mar. Los carriles sesarán de 25 kilogramos sujeto á traviesas metálicas. El cable tendrá una resistencia de 160 á 170 kilogramos por milímetro cuadrado, á pesar de que basta con 16 para la explotación, de modo que la reserva de fuerza excede con mucho á la presente. La explotación se dará con dos trenes; uno ascendente y otro descendente en doble vía, por manera que solo se necesita el empleo de la fuerza necesaria para vencer los rozamientos y la diferencia de peso que pueda haber de un tren á otro.

El presupuesto de instalación que presenta la Sociedad es.

	PESETAS
Concesión y trabajos preparatorios.	20,000
Expropiaciones, parque, restaurant, etc..	170,000
Infraestructura de la línea.	282,500
Supraestructura, edificios, máquinas, etc.	530,000
Imprevistos.	97,500
	1,100,000
Los ingresos por 190,000 personas.	230,000
Con un gasto de.	80,000
De donde resulta para el capital.	150,000
un interés muy cercano al 15 por 100.	

Para construir la línea, la Sociedad ofrece una emisión de 2,200 obligaciones de 500 pesetas que amortizarán á razón de 20,000 pesetas al año.

En la Junta general de los Ferrocarriles de Bilbao á Durango y Zumárraga, verificada el 15 de Abril próximo pasado se puso á discusión el punto de conveniencia para estudiar y llevar á cabo la fusión de estas dos líneas y la de Elgoibar á San Sebastian, que tendrá su trozo de esta ciudad á Zarauz en explotación en el mes de Junio proximo, y al efecto se nombró una comisión compuesta de tres señores accionistas, que con las otras dos representaciones de dichas vías férreas, llevarán á cabo el estudio y propondrán las bases mediante las cuales podrán fusionarse esas líneas hermanas con beneficio, indudablemente para todas ellas.

En la línea férrea de Bobadilla á Algeciras, entre San Pablo y Gaucin, ha ocurrido un nuevo corrimiento de tierras de bastante importancia, haciéndose necesario el trasbordo de viajeros y equipajes.

La opinión pública, dice el *Monitor del Comercio*, está por allí justamente alarmada por la frecuencia con que queda interceptada la circulación en dicha línea y verdaderamente que sobran motivos por que estos desperfectos ocurren ya casi diarios.

La compañía de los Ferrocarriles del Norte de España celebró Junta General de accionistas en el mes de Abril y he aquí las resoluciones recaídas.

1º—La Junta general, después de haber oído la lectura de la Memoria del Consejo de administración, la aprueban en todas partes, y concede todos sus poderes al Consejo para que continúe con el gobierno las negocia-

ciones entabladas y para que firme, si ha lugar, los convenios que procedan en interés de la Compañía.

2º—La Junta general confirma y ratifica la autorización dada al Consejo de administración por la resolución la Junta general del 31 de Mayo de 1892, que dice así: «La Junta general autoriza al Consejo de administración para crear y emitir obligaciones sobre las líneas nuevamente construídas ó en construcción que estén libres de hipoteca.—Estas obligaciones serán de un valor nominal cada una de 500 pesetas, con el interés anual del 3 por 100 ó del 5 por 100, según acuerde el Consejo para cada emisión; y no podrán exceder en el primer caso de 124,000 obligaciones y en el segundo de 82,000 en su conjunto, habiendo de ser reembolsables á la par durante el período de concesión de la línea sobre el que se emitan.—Cada emisión será especial de la línea á que se asigne, teniendo primera hipoteca sobre ella.—El Consejo determinará todas las demás circunstancias que puedan ser precisas en cada caso;» y concede, además al Consejo los poderes necesarios para modificar el tipo, la duración y el modo de amortización de dichas obligaciones, así como el determinar si el pago de intereses y de amortización se verificará en pesetas ó en francos, y los puntos en que hayan de verificarse los pagos, otorgando al efecto las escrituras que puedan ser necesarias, conservando ó cancelando sus hipotecas, ó procediendo en cualquiera otra forma.

Autoriza igualmente al Consejo para que use de dichos recursos negociándolos ó verificando cualquiera operación de crédito sobre ellos.

Autoriza también al Consejo de administración, si este lo considera necesario para atender á los compromisos de la Compañía, á enagenar los bienes de toda naturaleza, propios de la misma Compañía, que esten libres de hipoteca.

3º—La Junta general autoriza, por su parte al Consejo de administración, en el caso de que las circunstancias no permitiesen á la Compañía pagar los intereses y la amortización de las obligaciones, á suspender, temporalmente, el sorteo de las obligaciones á amortizar, y su reembolso.

4º—La Junta general en previsión de que las precedentes medidas no fuesen realizables ó no fuesen bastantes, á juicio del Consejo de administración, para la marcha regular de la Compañía, autoriza, finalmente, al Consejo para adoptar cualesquiera otras determinaciones que el estado de la Compañía haga necesarias, procediendo judicial ó extrajudicialmente, y pudiendo abrir cualesquiera negociaciones con sus acreedores.

Ferrocarril de Puerto Rico.

Los señores Silva, Renadín y Rodríguez, Administrador, Ingeniero Director, é Ingeniero Subdirector, respectivamente, de la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico, han realizado últimamente un viaje de inspección por la línea comprendida entre la capital y Hatillo, cuyo resultado será continuar los trabajos entre Hatillo y Camuy, abrigándose también el propósito de continuar paralizadas las obras con dirección á Mayagüez, á fin de que dicha importante ciudad pueda quedar unida á Ponce.

El Bi-metalismo.

La opinión general es, desgraciadamente, que el asunto es puramente académico, discutible si se quiere en círculos filosóficos ó financieros, pero de muy poca ó ninguna importancia para el hombre práctico, cuyas ideas de precios y valores son, naturalmente, gobernadas por las noticias comerciales, la estadística de acciones y los artículos financieros en los periódicos.

Nos proponemos hoy, probar la vital importancia que tiene el bi-metalismo para nosotros todos, y que sin duda debemos de tener un inteligente interés en el asunto. Para lograr nuestro objeto empezaremos por algunos datos estadísticos.

Hasta el año de 1873 la razón á la cual podían entre cambiarse el oro y la plata era fija, porque las fábricas de moneda de Francia y de otros países europeos, estaban abiertas al mundo entero para la fabricación ilimitada de ambos metales, en la base fija de $15\frac{1}{2}$ onzas de plata por una onza de oro.

Podemos decir generalmente, que durante el siglo ultimo, la unidad de moneda nacional que constituía el tipo de valores en los países principales, estaba virtualmente fijada en los dos metales, siendo la plata generalmente el tipo nominal, y el oro tasado con ella, á la dirección de cada Gobierno.

En el Reino Unido de la Gran Bretaña, rijió este sistema desde 1717 á 1816, habiéndose fijado la razón del oro con relación á la plata en $1 \text{ á } 15\frac{21}{100}$.

En los Estados Unidos de América el tipo de oro y plata juntos se adoptó originalmente en 1786 con una razón de $1 \text{ á } 115\frac{25}{100}$. Este se cambió en 1722 fijándose el $1 \text{ á } 15$ y en 1834 el $1 \text{ á } 16$.

En 1803, el tipo unido á razón de $1 \text{ á } 15\frac{1}{2}$ fué adoptado definitivamente por Francia y en 1865 fué extendido y confirmado por la Liga Latina que consiguió por último de Francia, Italia, Bélgica, Suiza y Grecia.

Gracias á esto, los cambios entre los países cuyos tipos monetarios eran de oro y de plata, se mantuvieron prácticamente uniformes y la plata tan universalmente como el oro, sirvió de moneda en el mundo entero.

La acción de Inglaterra en 1816, de adoptar el oro como tipo único, no influyó para interrumpir la fijeza de la razón entre los dos metales, en tanto que las fábricas de monedas del continente europeo quedaban abiertas para la acuñación sin restricción de la plata. Pero cuando Alemania, que antes había tenido un tipo de plata, introdujo en 1873 el oro como tipo único, quedó destruido el antiguo equilibrio, viéndose obligados Francia y los otros países bi-metalistas, en vista de las grandes ventas de plata verificadas por Alemania, á suspender la acuñación libre.

Esta acción hizo bajar el precio de la plata cotizado en oro y este precio desde entonces ha oscilado violentamente, influyendo en todos los cambios internacionales entre los países cuyo tipo es de oro y los que tienen el tipo de plata. En el caso de la India por ejemplo, el rupí, que antes valía unos dos chelines (medio peso) ha bajado hasta valer sólo un chelin $3\frac{1}{2}$ peniques (unos 6 r. vn. 10 cent.) aumentando la incertidumbre respecto á su valor de cambio por oro, en el porvenir.

La sustitución del oro por la plata, y el aumento de cambios que tiene que hacer el oro como consecuencias, ha causado una «apreciación» de este metal y una baja en el premio de todos los géneros (medidos por oro) viéndose en todos estos resultados, que son altamente perjudiciales para el comercio, las industrias manufactureras y agrícolas, lo mismo que en el aumento del trabajo necesario para dar empleo á la población rápidamente creciente del mundo.

Habiendo entrado un poco en la cuestión desde el terreno de la estadística nos apresuramos á describir prácticamente lo que es el bi-metalismo.

Es una proporción para establecer por la ley:

1° Que las Fábricas de moneda de las naciones principales del mundo estén abiertas para la acuñación de cuanto oro y plata se presenten en ellas.

2° Que este oro y plata se acuñe en moneda legal; teniendo la relación de la cantidad de plata pura en las monedas de plata, á la cantidad de oro en las monedas de oro, que decidan las altas partes que hacen el contrato.

3° Que los deudores tengan derecho, salvo alguna

estipulación expresa que se haya hecho antes, á pagar sus deudas en monedas de cualquiera de estos metales según le plazca.

El objeto principal de esta ley sería establecer, lo que siempre ha existido, que es un campo aproximadamente igual entre las monedas de oro y las de plata en el mundo todo.

En 1873, los Estados Unidos, que hasta entonces habían sido bi-metálicos, después de su terrible guerra civil y con un papel moneda de imposible conversión, desmonetizaron la plata, y Alemania, habiéndole exigido á Francia una indemnización de guerra de 200 millones, resolvió adoptar el tipo de oro (inducido á ello sin duda el Príncipe Bismark por sus consejeros, que todos creían deberse la supremacía de Inglaterra, á tener ésta el tipo del oro) y empezó á verter su plata desmonetizada en los mercados de Francia. Esta, alarmada acaso, á la perspectiva de perder su oro para enriquecer á su aborrecida rival y conquistadora, y gimiendo aún por su derrota, cerró sus fábricas de moneda para la acuñación libre de la plata, los otros países de la Unión Latina siguieron su ejemplo y entonces empezaron las dificultades monetarias que aún duran.

(Continuará).

(Del Ingeniero Español de Londres.)

Congreso internacional

DE ASUNTOS FERROCARRILERS.

La próxima reunión del *Congreso Internacional de asuntos Ferrocarrileros* se llevará á efecto en Londres, en el mes de Junio del año de 1895, y podemos juzgar desde luego que será digna de encomio por todos conceptos y que hablará muy alto en favor de los constructores ingleses. La elección hecha cerca del lugar en que esta reunión se habrá de verificar es inequívoco signo del éxito que de aquella se obtendrá, porque es indiscutible la gran parte de supremacía que tienen los constructores de Inglaterra.

Los constructores americanos habían tenido siempre una representación exigua en los pasados congresos. La única Empresa que ha enviado á ellos su representación fué la de Pensilvania, la cual tiene un individuo nombrado miembro permanente á este fin, y éste ha sido el indicado como delegado al Congreso Internacional por la mencionada Compañía tantas veces cuantas ha sido necesario, distinguiéndose notablemente en el verificado en Milán el año de 1887. Hay que advertir un hecho raro y es el que, el gobierno de los Estados Unidos jamás ha podido unir las voluntades de los directores de todas las Empresas ferroviarias con el fin de dar una representación nutrida en ninguno de los congresos internacionales verificados hasta la fecha. Todos los demás poderes civilizados tienen sus representantes.

Sucede precisamente lo contrario en la actualidad respecto del futuro Congreso, y se intenta interesar á todas las Compañías á fin de que den sus poderes á un buen número de sus representantes.

El primer Congreso se verificó en Bruselas en el año de 1885; el siguiente fué en Milán en el año de 1887; el subsecuente en París en el año de 1889 y el último en San Petesburgo el año de 1892. El asiento permanente de esta Asociación está situado en Bruselas, donde los trabajos ejecutivos están llevados bajo la inmediata dirección del Secretario permanente *Mister Louis Weissebruch*, ingeniero del departamento de Ferrocarriles del Gobierno de Bélgica. La Comisión se reúne dos veces al año en Bruselas. El *Comité Ejecutivo* se compone de siete miembros, los que se reúnen tantas veces cuanto los asuntos de dicho Comité lo reclaman. Se compone la Comisión de más de treinta miembros, una tercera de los cuales son elegidos en cada sesión del Congreso, y el ex-Presidente además, el

que al cesar queda de miembro permanente de dicha Comisión. Ninguna nación puede enviar al Congreso más de nueve delegados.

Le Bulletin es su periódico oficial, y aparece en la arena tantas cuantas veces lo crean necesario sus directores á fin de dar á conocer á cada instante los inventos y trabajos de mayor utilidad, más al mismo tiempo edita importantes documentos técnicos. En 1892 y 1893 constaron sus publicaciones de 5235 páginas, en las cuales se encierra una enorme masa de informes de ciencias, artes é inventos, trabajos y adelantos ferrocarrileros y mecánicos. Colaboran en dicho periódico las mayores autoridades europeas.

El Congreso está compuesto de individuos procedentes de las Administraciones ferroviarias de Europa ya sean públicas ó privadas. Creemos firmemente que todos los Ferrocarriles europeos, de grande ó pequeña importancia, han nacido ó han tomado su cuna á la sombra de esa Corporación científica. Podemos decir lo mismo al respecto de algunos ferrocarriles del Sur América y Méjico y muchos de los que circulan en las *Colonias Inglesas*. Todos los gobiernos europeos tienen representación en el Congreso.

Las cuotas que pagan sus miembros son en extremo pequeñas. Los gobiernos contribuyen con una cuota anual para su sostenimiento, mas nunca se ha fijado lo que cada cual habrá de abonar: cada uno dá lo que cree conveniente. Inglaterra por ejemplo paga, según entendemos, 400 pesos al año. Las Administraciones de los Ferrocarriles pagan al año la suma de 20 pesos y un *plus* de 5 centavos por cada una de sus millas, con un *máximum*, en caso de que esta Administración sea trasatlántica, de 120 pesos.

Para que un delegado pueda ser admitido al Congreso, debe hacer constar que el Ferrocarril que representa tiene 30 millas de línea; se hace mención especial de los elevados de Londres y los contenidos en el *Underground*. Las Compañías de la propiedad del Congreso puedan enviar delegados una proporción de las millas que contienen, en un promedio de dos á ocho. Estos delegados deben ser individuos al servicio de dichas Compañías.

El Congreso está dividido en cinco secciones: *a*, medios y trabajos; *b*, locomotoras y material rodante; *c*, tráfico; *d*, asuntos generales; *e*, ferrocarriles ligeros.

Necrología.

La GACETA DE LOS FERROCARRILES hace llegar al apreciable amigo Sr. D. Ricardo Narganes, su más sentida expresión de pésame por la inesperada muerte de su señor hermano don José, ocurrida el pasado domingo en esta ciudad.

También nos ha sorprendido en grado sumo, la muerte del estimado señor don Carlos Alberto Sierra y Troncoso, Procurador de esta capital y fundador de la *Revista del Foro*.

Encuentren su viuda é hijos el consuelo necesario en su triste desamparo y sepan que nos unimos de todo corazón á la pena que les embarga.

Disposiciones gubernativas

El Gobierno Civil de Puerto Príncipe ha autorizado á la Empresa del Ferrocarril Urbano, para dar principio á las obras de construcción de la vía que partirá de la Plaza del Paradero á la de la Caridad.

Dicha autorización se hace á reserva de tramitar el expediente que corresponde y llenar los requisitos legales del caso.

Solicitud desestimada.

Se ha desestimado por la Intendencia General de Hacienda la solicitud hecha por la Compañía del Ferrocarril de Matanzas pidiendo extensión de derechos arancelarios para varios efectos destinados á la línea y se ha dispuesto se esté á lo resuelto en la R. O. de 5 de Marzo de 1893.

Proyecto de un tranvía

El señor Gobernador General, en acuerdo fecha 9 del actual, ha concedido á don Francisco Borja y Pastor, autorización para hacer los estudios previos del proyecto para establecer una red general de tranvías por las calles de esta capital, movidos por la electricidad ó por fuerza animal, bajo las condiciones siguientes:—1º El petitorio depositará en la Administración principal de Hacienda de la Habana quinientos pesos que para responder á los daños y perjuicios que pueda ocasionar con dichos estudios; cuya fianza le será devuelta cuando presente el proyecto correspondiente, previa justificación de haber abonado todos aquellos perjuicios.—2º Presentará el proyecto de las obras en el Gobierno general, redactado con sujeción á los formularios vigentes y con arreglo á lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento para la ejecución de la Ley general de Obras públicas, dentro del plazo de un año, entendiéndose caducada esta autorización sino lo verifica dentro de este plazo.—3º Esta autorización no crea derecho alguno que pueda ser objeto de reclamaciones de ninguna especie, ni limita la facultad del Gobierno para hacer iguales concesiones.

The Mutual Reserva Fund Asociation.

Hemos tenido el gusto de recibir la visita del señor F. Lloreda, sub-Agente de la Compañía de Seguros de vida llamada cual el título con que encabezamos este suelto, y después de haber leído el balance último que nos presentó de la aludida firma, no podemos menos de aconsejar á todo aquel que cuente con los necesarios recursos corra á asegurarse con nuestro amigo el Sr. Lloreda, que tiene su oficina en el hotel Pasaje, donde dicho señor está dispuesto á dar cuantas esplicaciones soliciten cerca de los medios y más noticias para obtener una poliza.

¿Quién que cuente con lo necesario para sufragar las primas de un eficaz seguro no toma una poliza en beneficio de una madre, esposa ó hijos? Aconsejamos á los más en vista de la gran miseria que se cierne sobre este pueblo, acudan en solicitud de lo que hoy por hoy, es lo más útil y positivo,

Los negocios de los Ferrocarriles

DE CARGA EN CHICAGO.

El volúmen de los fletes y tráfico de granos y miscelánea, que afluyen del interior, acusan mayor suma de la que se venía anunciando. Las entregas verificadas por las diez líneas de *Granger*, en la pasada semana, son como sigue: 60,095 barriles de harina y 3,190,000 fanegas de granos, y durante la semana anterior á esta última, el movimiento fué el siguiente: 94,830 barriles de harina y 2,758,000 fanegas de granos, y en la de Abril 28, 87,117 barriles de harina y 2,281,090 fanegas de granos. Las entregas de cabezas de ganado en la misma ciudad han sido: 51,782 vacas, toros y terneros, 123,600 puercos y 65,900 carneros durante el tiempo transcurrido en la primera semana que hemos señalado. En cambio

el producto de las minas de carbón ha decrecido considerablemente, debido á las huelgas de los mineros.

No se nota una gran actividad en las entregas de mercancías de Chicago hácia el interior del estado, debido sin duda á la paralización que se viene observando en todos los negocios aun á pesar de encontrarnos en plena primavera, época en que no dejan de animarse un tanto los negocios.

Las entregas de granos en Chicago por las Compañías más importantes del Oeste son las siguientes, durante la semana terminada en el día 5 de Mayo, comparada con las de la misma semana en los años de 1893 y 1894.

COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES.	1894. Granos.	1893. Granos.	1892. Granos.
Central y Noroeste....	707,000	319,000	322,000
Central de Illinois....	307,000	445,000	238,000
C. I. & P.	446,000	20,000	345,000
C. B. & Q.	615,000	724,000	877,000
Central y Alton.....	186,000	85,000	162,000
Id. y Este de Illinois.	41,000	21,000	76,000
C. M. & St Paul.....	448,000	197,000	489,000
Wabash.....	155,000	118,000	134,000
C. & Grt. W.....	190,000	141,000	141,000
A. F. & St Fé.....	82,000	210,000	245,000
L. N. A. C.....	13,000	1,000	1,000

Total, fanegas.... 3.190,000 2.281,000 3.030,000

Los siguientes datos demuestran la cantidad de barriles de harina trasportadas á Chicago por la principales líneas de los ferrocarriles del Oeste en la semana que terminó en Mayo 5, comparados con la suma acarreada á la ciudad en los años anteriores de 93 y 92, en la misma fecha.

COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES.	1894. Harina.	1893. Harina.	1892. Harina.
C. & N. W.....	1,500	26,532	21,989
Ill. & Cent.....	600	450	.....
C. R. I. & P.....	16,983	3,450	5,375
C. B. & Q.....	2,020	17,549	15,749
C. & Alton.....	5,250	1,200	5,425
C. & E. Ill.....	.....	600	.....
Wabash.....	1,200	1,200	1,915
C. & Grt W.....	4,942	17,336	7,013
A. F. & St Fé.....	600	.....	420
L. N. & C.....	.....	.....	.....

Total, barriles.... 33,095 68,317 57,906

Las siguientes cifras, demuestran las fanegas de granos entrados en la ciudad de Chicago por las principales líneas del Oeste, durante el mes que terminó en 31 de Abril, y un estado comparativo respecto de lo descargado en la misma ciudad, durante el mes de Abril de los años de 1893 y 1892.

Compañías de Ferrocarriles.	1894. Granos.	1893. Granos.	1892. Granos.
C. & N. W.....	2.468,000	2.047,000	1.313,000
Ill. Cent.....	1.053,000	1.769,000	1.854,000
C. R. I. P.....	1.490,000	119,000	1.468,000
C. B. & Q.....	1,689,000	5.200,000	2,617,000
C. & Alton.....	531,000	201,000	641,000
C. & Ill.....	130,000	290,000	249,000
C. M. & St Paul..	1.859,000	1.456,000	1.774,000
Wabash.....	778,000	227,000	361,000
C. & Grt W.....	316,000	761,000	424,000
A. F. & St Fé.....	627,000	636,000	671,000
L. N. A. & C.....	57,000	4,000	2,000

Total..... 10.998,000 12.710,000 11.374,000

Las entregas de barriles de harina en Chicago, por las mismas Compañías, durante el mismo mes de Abril, comparadas con las de los años de 1893 y 1892.

COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES	1894. Harina.	1893. Harina.	1892. Harina.
C. & N. W.....	75,139	94,271	106,412
Ill Cent.....	450	6,750	4,905
C. R. I. & P.....	65,419	7,650	20,600
C. B. & Q.....	52,972	69,924	70,131
C. & Alton.....	15,150	3,848	15,450
C. & E. Ill.....	2,350	600	250
C. M. & St Paul.....	141,275	107,900	90,945
Wabash.....	1,229	3,791	4,841
C. Grt. W.....	76,332	50,372	62,559
A. F. & St Fé.....	.....	1,650	612
L. N. A. & C.....	.....	150	.....
Total.....	430,016	346,906	387,305

El subsecuente estado, demuestra el número total de carros empleados para los embarques de ganado de toda especie hácia las poblaciones del Este:

	CARROS.
B. & O.....	390
C. & Erie.....	788
C. & Gd. Fr.....	1,548
L. Shore.....	2,773
Mich Cent.....	515
N. Y. C. & S. L.....	329
P. C. C. & St Luis....	98
P. H. W. & C.....	1,300

Total de carros..... 7,741

Durante los cuatro primeros meses de este año, el número total de reses, incluyendo carneros, bueyes, vacas y puercos, recibidos en Chicago, del interior, de las diversas haciendas de crianzas de la zona del Oeste, ascendió á 948.695 reses mayores, 2.592,850 puercos y 1.039,654 carneros.

No ha ocurrido en el transporte de ese considerable número de reses, ningún accidente, caso de bastante importancia y que es digna de anotarse y tenerse en cuenta para cuando se ofrezca citar como ejemplo de disciplina entre los subordinados, que se cuentan en gran número, y en donde existe una verdadera red de ferrocarriles tan extensa como variada.

Ferrocarriles de transporte de mercancías

EN LA CIUDAD DE LONDRES Y OTRAS DE INGLATERRA

En Inglaterra existe un importante departamento que se titula *Ferrocarriles de Transporte de Mercancías*, el que se halla perfectamente organizado, y no hay indicio de que exista ninguno de su clase en otros lugares, con excepción de los Estados Unidos. En las calles de Londres donde abundan los vehículos de esta Compañía, el número de caballos empleados en el acarreo de Mercancías por medio de carros deslizados por diversas líneas ó vías de acero, alcanzan la importante cifra de 3.700. Un gran número de éstos, no pertenecen á la propiedad de la indicada Empresa. Los señores Pickford y C^a, poseen ó son propietarios de algunos de aquellos en no corta cantidad, cuyos individuos tienen establecido este negocio, no tan solo en Londres sino también en muchas poblaciones del Reino Unido, por un espacio de tiempo de no escasa importancia.

En números redondos, la línea *Great Northern* posee 2000 caballos empleados en el transporte de efectos en la indicada ciudad de Londres; de estos, 1.500 están empleados en el acarreo de cargas pesadas, 200 en la con-

ducción de mercancías ligeras y 300 dedicados unos al aumento de los tiros y para respuestos los otros en los casos de necesidad.

El costo original de los animales no es de ningún modo lo que afecta más serio aspecto á este que nunca baja de trescientos cincuenta pesos por parejas, hay que agregar la manutención, albergue, hospitales etc., etc., que alcanza una cifra de gran consideración, además de éstos, otros de no escasa monta que suponen también un cargo de bastante importancia.

Otro de los aspectos interesantes de este negocio es las provisiones hechas para el tratamiento de los cuadrúpedos cuando se hallan enfermos. Además de no carecer de albitares, medicinas, etc., en los establos y hospitales hay cuartos separados para el estudio y curación de determinadas enfermedades.

Recopilando en conjunto la suma de gastos que representa en promedio al cabo del año cada caballo, podemos asegurar que este no baja de seis pesos, cantidad bastante importante y que causa asombro al tratarse de un negocio que á simple vista afecta una forma de no gran importancia. Y no queda duda que las Empresas de este género distribuyen enormes utilidades cuando se trata de poblaciones de un gran movimiento mercantil.

VARIEDADES.

Progresos notables de una Compañía ferrocarrilera.

La Compañía de Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires dice, que durante el último semestre del año de 1893, los ingresos de esta línea produjeron un total bruto de 1.365,266 pesos, y que los gastos generales ascendieron á 622,114 pesos, quedando un balance líquido á repartir entre sus accionistas de 743,152 pesos, resultando un aumento de utilidades, respecto del año 1892, de 20,825 pesos. La cuenta de gastos generales durante el último semestre del año de 1892 al de 1893 dió una proporción de un $43\frac{31}{100}$ p% y un $45\frac{57}{100}$ p% de los recibos respectivos. La longitud de esta línea es al presente de 403 millas, habiendo tenido un aumento desde el año de 1892 al de 1893 de 338 millas.

Dividendo notable.

La Compañía ferroviaria de Rio Claro, Sao Paolo (Brasil), ha pagado un dividendo de un 10 p% á sus accionistas por las utilidades repartibles en el último semestre del año de 1893, haciendo un total con el 7 p% repartido en el primer semestre del mismo año de un 17 p%.

Viaje rápido al Lake Shore.

El tren especial que condujo á Mr. Cornelio Vanderbilt y otros varios oficiales de la línea del millonario neoyorquino titulada *Lake Shore & Michigan Southern*, empleó en su viaje de recorrida de Cleveland á Erie, (95 millas de distancia) 95 minutos. En el trayecto sólo hizo el tren indicado una parada de 4 minutos, tiempo suficiente para hacer agua. De *Collinwood* á *Saybrook*, (42 millas de distancia) empleó 36 minutos, y de *Kingsville* á *Dock Junction*, (33 millas) el tiempo empleado fué de sólo 28 minutos, ó un equivalente de 70 millas y $\frac{1}{5}$ por hora. La locomotora que verificó esta recorrida procedía de los talleres de *Brooks*, de 10 ruedas, número 18.

Métodos Nuevos

para colocar Tuberías en Locomotoras Eléctricas.

Le Bulletin de l'Industrie Francaise describe el modo de aplicar tuberías para el uso de locomotoras

eléctricas. El nuevo sistema viene á sustituir el excepcional peso de los tubos aplicables en las aguas corrientes de París que se hallan colocadas en atarjeas etc., de 1'50 metros de circunferencia.

Las tuberías que permanecían sobre las atarjeas de la indicada capital fueron conducidas hasta sus aberturas en wagones y se colocaron luego en su lugar por medio de cábricas de 2000 kilos de fuerza y montadas en un solo aparato.

Colocados los tubos dentro de las atarjeas fueron transportados éstos simplemente en el carro llamado *Portador*, cuya construcción (la del carro) está formada por dos bigas unidas á un círculo de hierro, siendo todo de planchas y esquinas de hierro forjado, montado en cuatro ruedas de llanta de goma. Cuatro guías horizontales conservan la alineación del *wagon*. La conducción de las tuberías por la parte inferior de las galerías se efectuó por medio de una locomotora eléctrica enganchada al portador y marchando como en el suelo de la galería. La locomotora era de construcción sencillísima, de una armadura de madera y un eje á cada teniendo rodillos de guías laterales en los ángulos de su armadura. Comunicaba el movimiento á los ejes un motor de tres caballos de fuerza, colocado en el centro de la armadura por intermediarios engranes y dos poleas con correas cruzadas y respectivamente abiertas para marchar hácia adelante ó viceversa. La corriente se produjo por 40 elementos secundarios situados en el espacio no ocupado por la maquinaria. Los elementos surtían de luz necesaria á la localidad para la realización de todos los trabajos, y aquéllos eran recargados todas las noches por medio de una máquina y dinamo portátiles, instalados en la superficie, cerca de las aberturas de las atarjeas.

Lo más notable del asunto es el uso de una locomotora que funciona por acumuladores, es un trabajo muy nuevo, en el cual hubiera sido imposible la aplicación de una locomotora al vapor, sin medios especiales de ventilación y aún así, solamente con grandes y graves inconvenientes.

Irregularidades y desigualdades de los trabajos en los Dinamos.

El calor animal en ciertas partes de la dinamo puede depender de varias causas, que á continuación enumeramos.

Cualquiera que sea la causa, sin embargo, es una falta que se puede descubrir muy pronto y sólo hay que poner la mano en las varias partes del dinamo para ver si la temperatura es, ó no, anormal. Cuando el calor no es demasiado para ser soportado en la mano, no hay peligro, pero si sucede lo contrario, debemos proceder enseguida á descubrir la causa de la indebida calefacción. Si se nota humo ó olor á quemado, es prueba que el defecto es grande y hay que parar desde luego el dinamo.

Siempre que ocurre una elevación anormal en la temperatura del dinamo mientras está trabajando, hay que localizar la falta y ver, donde es que tiene lugar. Está claro que la parte que está más caliente es la defectuosa, pero es algo difícil descubrir cuál sea, mientras la máquina está en marcha, pues las demás partes se calientan por conducción.

El modo más seguro y racional de averiguar el lugar, es de parar el dinamo y esperar á que se enfríe perfectamente. Entonces se vuelve á hacer marchar y después de algunos momentos de trabajo, se para otra vez y retocan las varias partes con las manos. Es entonces muy fácil de encontrar la que está más caliente, pues no han tenido tiempo las demás de calentarse. En términos generales podemos decir, que cuando un dinamo está trabajando normalmente, ninguno de sus componentes deben tener una temperatura de más de 40 grados centígrado, más que la de la atmósfera que la rodea. Para

calcular la temperatura, debemos, tener tan pronto como se haya parado el dinamo, colocar un termómetro contra las diferentes partes, teniendo cuidado de protegerlo contra la irradiación, por medio de una tela ó trapo; bajo estas condiciones el termómetro indicará la temperatura de las diferentes partes del dinamo antes que hayan tenido tiempo de enfriarse notablemente. Conocida la temperatura del aire circundante se puede deducir fácilmente la elevación de la temperatura producida por el trabajo del dinamo.

Con esta prueba localizamos el defecto en una de las partes del trabajo del dinamo, armadura, imanes ó chumaceras, es posible clasificar las varias causas del defecto según se verá en la siguiente tabla:

A. Calefacción de la armadura. (a) Corriente excesiva en la armadura; (b) Circuito corto en las bobinas de la armadura; (c) Corriente Foucault en el núcleo de la armadura; (d) Humedad de las bobinas de la armadura.

B. Calefacción de los imanes; (a) Corriente existente en la armadura; (b) Humedad de las bobinas; (c) Corriente Foucault en las piezas de polo.

C. Calefacción de las chumaceras; (a) Lubricación defectuosa; (b) Polvo ó sustancias extrañas en los cojinetes; (c) Un eje torcido fuera de la alineación ó mal torneado; (d) Los cojinetes muy apretados ó fuera de línea; (e) Estar apoyado contra los cojinetes el centro de la polea ó el collarín del eje; (f) Estar demasiado apretada la correa; (g) Estar demasiado cerca la armadura de una de las fuerzas del polo.

A. Calefacción de la armadura. Cuando el defecto se debe á estar demasiado cargado el dinamo, se producen grandes chispas en las escobillas.

(Continuará).

Ferrocarril alemán en el Asia Menor.

Recientemente ha sido construido un ferrocarril en el *Asia Menor* el cual se extiende, desde *Ismid*, puerto de mar á 60 millas al Este de Constantinopla, y 309 millas por el Sur, hasta Angora.

No sólo los *rails* sino los puentes, las traviesas y los postes telegráficos son de hierro y acero, cuyas nueve décimas partes han sido construidas en Alemania, principalmente por la Compañía de *Krupp*.

En la distancia que recorre ha sido necesario levantar sobre 1,200 puentes, cuyas medidas varían entre 590, 458, 445 y 327 pies de largo. Hay además 16 túneles para acortar las distancias medias entre diversos pueblos por donde atraviesa, uno de los cuales tiene 1430 pies de longitud.

Este es el único ferrocarril que penetra hasta el presente en la parte interior de la *Turquía Asiática*. Las líneas existentes en *Esmyrna* se hallan situadas cerca de la costa.

Los constructores de este ferrocarril piensan extenderlo un poco más, con lo que quedará comunicada la ciudad de *Angora* con el Eufrates, cerca de los extremos de la Armenia.

CRONICA GENERAL.

Nuevos periódicos.

Nos han hecho su primera visita los interesantes periódicos *El Pensamiento* de Guanabacoa y *El Imparcial* de Sancti Spiritus.

Bienvenidos sean ambos colegas.

El favorito de las damas de gusto.

El magnífico Rhum Quinquina, tónico para el cabello, fabricado por los Sres. Crusellas, Hermano. y C^o, es el mejor de cuantos se conocen y el más barato que se ven-

de. Por la excelentes cualidades que reúne, es favorito de nuestras damas. Y además ¿quién por su infimo precio no se provee de artículo tan útil y necesario?

A comprarlo, pues, damas y jóvenes elegantes; no altera el color natural del pelo, y es mejor que los aceites y pomadas extranjeras, que nadie sabe de qué sustancias están hechos; mientras que los Sres. Crusellas, Hermano y C^o garantizan que su Rhum es inofensivo.

Éxitos continuos.

La popular *Emulsión Creosotada de Rabell* obtiene continuos éxitos, pues son infinitos los casos de enfermedades del pecho, la garganta y los pulmones que se han curado.

Hemos oídos grandes elogios también sobre el maravilloso resultado que dá en el raquitismo de los niños y en la anemia de las mujeres jóvenes.

En todas las buenas Boticas hay constante surtido de este producto.

D. Felipe Arús, Licenciado, en Medicina y Cirujía y vecino de Palmira:

Certifica: que cada vez que ha acudido á la *Emulsión Creosotada de Rabell*, para llenar indicaciones precisas, en la mayoría de los casos el éxito más completo ha coronado sus deseos; y que la repugnancia que al principio produce el medicamento, pronto ha sido vencida por los enfermos sometidos á su uso, tolerándola luego sin esfuerzo alguno. Lo que certifica para constancia y satisfacción del Dr. Rabell, á quien se debe tan excelente preparación.

Palmira Setiembre 28 de 1892.

Ldo. Felipe Arús.

Pésame.

El Sr. D. Rafael Romero y Castañeda, socio comendatario de la casa importadora de vinos y aguardientes establecida en Compostela núm. 66 bajo la razón de Diego Vega y C^o ha fallecido ultimamente en Jerez de la Frontera.

Al participarnos los mencionados señores tan triste nueva, nos hacen saber que, estando previsto este caso en la escritura de la sociedad, en nada altera las condiciones de su respetable firma, rumbo de sus negocios ni marcas de los productos, los cuales y según está también consignado en la escritura, son propiedad de la referida casa.

Enviamos con este motivo el pésame más sentido á la conocida y respetable sociedad de Diego Vega y Compañía haciéndole extensivo á los familiares del señor Romero.

A la vez deseamos un viaje feliz por España al señor D. Diego Vega, salido el día 20 del actual.

La Habana Elegante

Hemos tenido la agradable oportunidad de probar los cigarros de la nueva fabrica titulada *La Habana Elegante*.

Se los recomendamos sinceramente á nuestros amigos porque reúnen condiciones excelentes para todo buen fumador.

Su dueño, el estimado joven cubano D. Luis E. Ehing, procura que estos cigarrillos sean la nota alta de todos los amantes de lo bueno, por lo que no ha omitido gastos ni sacrificios de ningún genero en obsequio de su confección.

Tienen otro original atractivo usar estos cigarros porque en todas las cajetillas ó envases, se dará un buen retrato *Mignon* de fotografía, de todos los jóvenes conocidos de la Habana, Guanabacoa, Regla y otras poblaciones de la Isla.

El deposito de los cigarros de *La Habana Elegante* se halla establecido en Obispo núm. 7 y ya circulan por las calles de esta ciudad elegantes carros para su distribución en Cafes, Kioscos y bodegas.

El seguro de los viajeros en Inglaterra.

Las cuestiones de seguros están hoy á la órden del día; el seguro de los viajeros es de los más discutidos; así pues es curioso consignar que existe en Inglaterra una Sociedad, la *Railway Passengers Assurance*, que en breve celebrará su cincuentenario. Esta Sociedad fué fundada en 1849, cuando empezaba á crearse la red de ferrocarriles.

A pesar de su larga existencia la Sociedad no va del todo mal, pues el año último sus ingresos se han elevado á 255,000 libras esterlinas con ligero aumento sobre los del ejercicio precedente. En cambio ha tenido que pagar primas considerables cuyo importe se elevó á 147,000 libras, ó sea cerca del 60 por 100 de los ingresos.

La cruz Roja.

«Habana 21 de Mayo de 1894

Sr. Director de la GACETA DE LOS FERROCARRILES.

Pte.

Muy Sr. nuestro: Esta su casa, es harto conocida del público y de nuestros buenos clientes, entre los que nos honramos en contarle á Vd.

Y no nos permitiríamos solicitar su atención para ofrecérsela de nuevo, si al hacerlo no tuviéramos el gusto de participarle que la hemos trasladado á la calzada de Galiano número 98, en cuyo vasto edificio se hallan instaladas convenientemente nuestras máquinas y talleres, con toda la amplitud y comodidades que exige el aumento de nuestra producción.

Esto nos permitirá ejecutar con la mayor exactitud los nuevos pedidos con que se sirva Vd. favorecernos, quedando en espera de estos y aprovechando tan grata oportunidad, para reiterarnos de Vd. muy atentos. S. S. Q. B. S. M. J. Vales.

Agradecemos la atención.

Sociedad cooperativa de Vehículos Mecánicos.

Ha quedado constituida en Madrid la Sociedad cooperativa de Vehículos Mecánicos nombrándose la Junta directiva, que la componen los siguientes respetables señores: *Presidente*, Excmo. Sr. Marqués de Bogaraya, exgobernador y exalcalde de Madrid; *Vicepresidente*, Excelentísimo Sr. Conde de Romrée; *Vocales*: D. Mariano Belmas, arquitecto; D. Juan E. de Bona, director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*; Excmo. Sr. Marqués de Roncalí, D. Enrique Villanueva y D. Juan Gómez Hemas, *administrador estatuario de la Sociedad*.

El mismo día de la constitución de dicha Sociedad, llegó á la corte el primer carruaje que ésta á ensayar, y que según las noticias que se nos comunican, es sumamente elegante, de los llamados tipo *Duque*, aunque un poco más alto que los que generalmente vienen usándose.

El agente de movimiento es el petróleo de 700 grados de densidad, y puede llevarlo para 60 kilómetros de marcha. Este carruaje puede desarrollar una velocidad de 6 á 20 kilómetros por hora, subiendo pendientes del 8 por 100, siendo su manejo y dirección sumamente fáciles.

Según cálculos, el coste de marcha, una vez introducido en España este nuevo medio de locomoción, será el de 5 centímetros por kilómetro recorrido, á causa de los derechos que adeuda, el petróleo, ó sea 50 céntimos de peseta por hora, suponiendo una velocidad media de 10 kilómetros en cada una,

Toros.

El 20 del corriente, se verificó en la plaza de Carlos III, una corrida de toros, con el laudable fin de llevar á cabo el nuevo Matadero que piensan construir los Encomenderos.

Para dar mayor realce á la fiesta, los Guías del Capitán General, hicieron el despejo de plaza, siendo muy aplaudidos por la buena instrucción y todos sus movimientos fueron ejecutados á toque de corneta.

De la corrida no diremos nada, ¡con decir que se vol-

vió un potrero, donde se cansaron en echar al redondel becerros de todas edades! Los espadas, *Boto y Rolo*, en el cuarto becerro abandonaron la plaza, para embarcarse en el vapor que zarpaba para la Península.

Ha llegado á nuestras manos un programa de las corridas de toros, que en la ciudad de los dos ríos se están dando, y nos han llamado la atención dos cosas; una, lo que promete *Villarillo*, y la otra *el arte de Mazzantini*.

Para que vean hasta dónde llega el *tupé* del señor *Villarillo*, prometía en esta corrida, poner banderillas de *á cuarta y en silla y matar recibiendo*. ¿Usted poner banderillas en *silla*? Vamos, no juege, eso está bueno para los de Villamelón: si sabremos nosotros del pié que cojea el castellano postizo: por lo visto este señor es de Santa María todo el mundo. ¡Está usted fresco! Le tiene un miedo á los pitones horroroso. En lo de *recibir*, como no sean los reales, —lo que es á los *becerros* y no toros,—no sabemos qué iba á recibir. Sino es capaz de hacer ni una cosa ni otra ¿á qué anunciarlo?

La otra es, según Montesima, *el arte de Mazzantini*, ya lo saben los aficionados, como se tiene que decir, para el señor Montesima, eran un mito Pepe-Hillo, Montes, Costillares, Paquiro, Cúchares, Lagartijo, Frascuelo y algunos más que han sido la gloria del toreo. ¿Usted sabe lo que ha dicho? Hoy día forman en primera línea Angel Pastor, Cara-ancha, Guerrita, Espartero, Curro y el Gallo; tenga por entendido Montesima que pone en evidencia al espada Mazzantini: por otro lado no hemos visto en este señor maestría alguna, al menos cuando estuvo esta capital; á nuestro juicio es un mator de toros y sus estocadas por lo general resultaban *golletazos*.

Aquí han trabajado toreros de mucha más fama que el señor *Mazzantini* y han sido el *Curro*, *Cuatrodedos*, *Guerrita*, *Lagartija*, *Hermosilla*, *Frascuelo*, (hermano) *Centeno*, *Minuto* y el *Gallo*; estos diestros tiene más maestría.

¡¡GRAN REMEDIO!!

Pídase para todas las enfermedades del PECHO, de los PULMONES y de la GARGANTA, la maravillosa

EMULSION

CREOSOTADA

de RABELL.

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

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

TODOS LOS MEDICOS.

S. LOPEZ.

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

MODICO INTERES, PRECIOS CONVENCIONALES.

S. LOPEZ

COMPOSTELA 53.

HABANA.

Imprenta Militar Muralla 40.—Habana.

Anuncios varios.

O. B. STILLMAN.

BOSTON.

FABRICANTE Y CONTRATISTA

Ofrece á los Sres. Hacendados sus bien conocidos

Triple Efectos.

Tachos al Vacío.

Defecadoras.

Centrífugas.

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 Machine Co.*

Del *Webster Calentador al Vacío.*

Del compuesto para calderas *Litofuge.*

PARA MAS PORMENORES DIRIJIRSE A

Wm. M. Schlesinger

REPRESENTANTE EN LA ISLA DE CUBA.

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

1862, M. M. DELGADO.—1870, DELGADO Y LLERA.—1873, J. LLERA

DIRECCION: CORREO BOX N° 1838.

CABLE: «LLERA.»—NUEVA YORK.

Oficina número 138, Pearl street.

J. LLERA

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

FERROCARRILES,

Telegrafos é Ingenios.

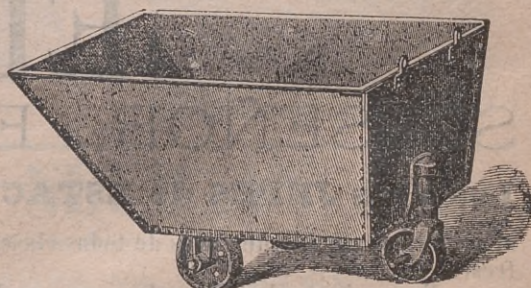
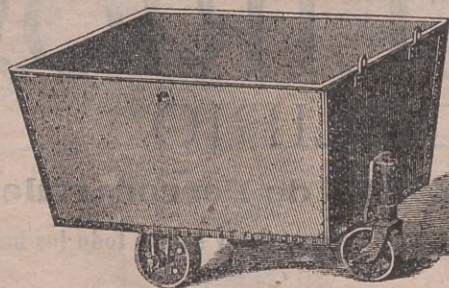
AGENTE

DE LAS MUY AFAMADAS

Locomotoras

DE

BROOKS



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

ESPECIALIDAD EN LADRILLOS REFRACTARIOS

CONSIGNACIONES Y COMISIONES EN GENERAL

CARRO DE ACERO PARA ENFRIAR AZUCAR.

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

J. LLERA, New-York.—Representante en la Isla de Cuba, Sr. D. ENRIQUE H. SMITH,

MERCADERES NUM. 22.—TELEFONO 614.—APARTADO 396.—HABANA.

Anuncios varios

AGUA PURGATIVA NATURAL DE LOSER JANOS.

Recomendamos eficazmente á nuestros médicos receten y administren en todos los casos de afecciones gastro-intestinales, catarros y cuanto dependa de la mucosa, el

AGUA PURGATIVA NATURAL DE LOSER JANOS.

Las bases principales que contiene, según el análisis químico y en la proporción de $22\frac{64}{1000}$ de Sulfato de sosa y $18\frac{83}{1000}$ de Sulfato de magnesia constituye el mejor y más poderoso *Aperitivo natural*.

LA REINA DE LAS AGUAS PURGANTES.

Depósito principal

BOTICA AMERICANA
OBISPO 63

Exigir la firma del
propietario

Losier Janos

Unicos importadores: A A VALDES Y COMP.

Apartado 484—Obrapia 12.—Teléfono 283
HABANA.

EXCELENTE VINO DE MESA

COTO de TORRE-TALLADA

PREMIADO CON LAS MAS ALTAS DISTINCIONES
EN LA EXPOSICION DE CHICAGO.



AGENTES GENERALES PARA LA ISLA DE CUBA

Schwab & Tillmann.

Teléfono 82.—SAN IGNACIO 76.—Apartado 724.
HABANA.

¡EL DELIRIO!

SI, SEÑOR, ES UN DELIRIO

Lean los **JEFES de ESTACIONES, CONDUCTORES de Ferrocarriles**

el grandioso surtido de sacos de todas clases y formas, los más nuevos, los más elegantes, y sobre todo los más frescos.

Es preciso verlos y tocarlos para cerciorarse de la verdad.

J. VALLES.

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

J. VALLES.

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

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

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

Más barato que yo, ¡Nadie!—**J. Valles.**—Teléfono 1015. San Rafael 14¹.

Anuncios varios.

SEMBRADORA DE CAÑA, PATENTE OLIVERA.

de OLIVERA Y ACEVEDO.



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

Conduce suficiente semilla para doce cordeles, teniendo la gran ventaja con esta máquina de poderse sembrar todo el día puesto que la caña queda tapada inmediatamente después que cae en el surco. Garantizamos su solidez y una siembra perfecta.

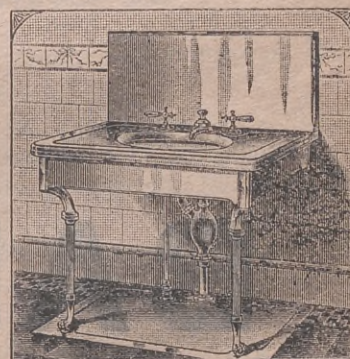
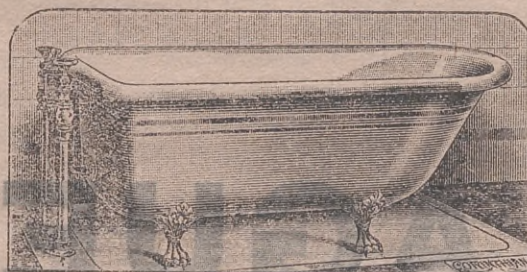
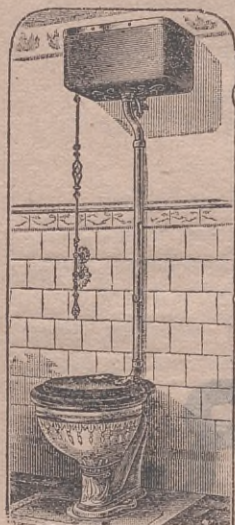
Unico representante en la Isla de Cuba.—E. LAVELAN.—Mercaderes 4, (altos).—Cable EMA.

BARROS Y EFECTOS SANITARIOS

DE

PONS Y COMPAÑIA.

EGIDO Núms. 4 y 6.



NEUHAUS, NEUMANN & Co.

MERCADERES 35.—HABANA.

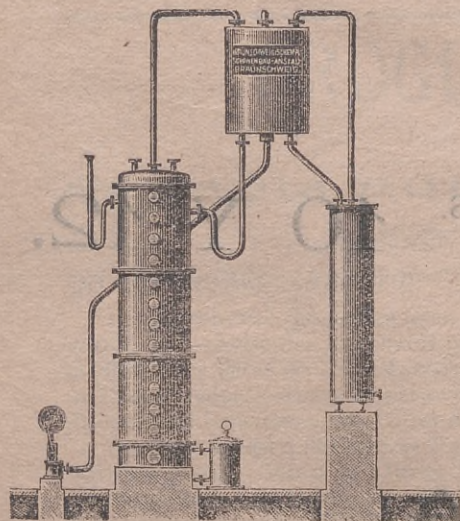
REPRESENTANTES DE LOS GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA
PARA INGENIOS

DE BRUNSWICK.—ALEMANIA.

FUNDADOS EN 1853.

TURBINAS PARA BLANQUEAR AZUCAR
CON DESCARGA POR EL FONDO.

PATENTE BAUMGARTH.



Anuncios varios.

VINOS DE MESA TINTO

ALELLA Y NAVARRO

UNICO REPRESENTANTE EN ESTA ISLA

BALAGUER.

LAMPARILLA N^{ROS.} 10 Y 12.

HABANA.

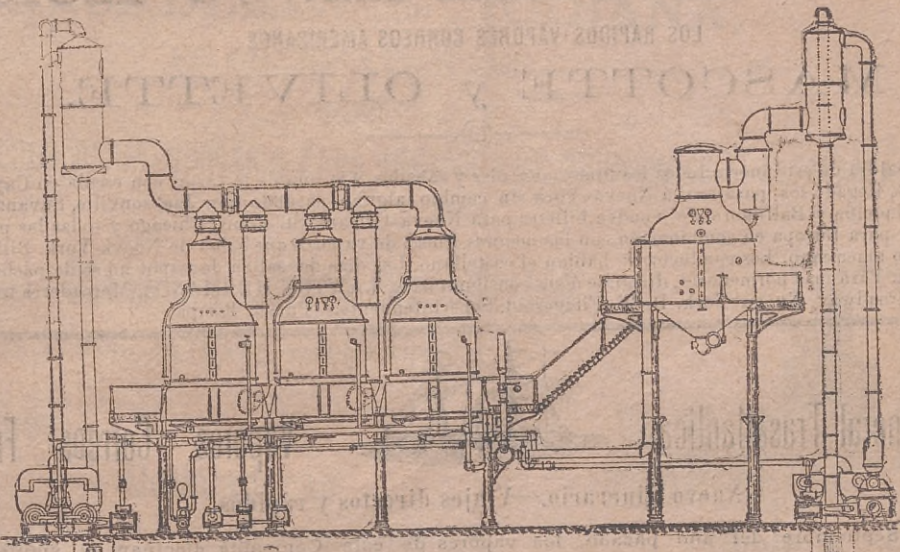
Anuncios varios.

LEONY & DOMINGUEZ

48 BROAD ST.—NEW YORK.

OFICINA
EN LA
HABANA

MERCADERES
Núm. 12



TELEFONO
Nº 7.

APARTADO
CORREO
Núm. 480

INGENIEROS MECANICOS, CONTRATISTAS, E INSTALADORES

de toda clase de Maquinaria

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

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

CONSTRUCTORES Y CONTRATISTAS DE

Triple efectos, Defecadoras, Hornos de bagazo, Máquinas de moler. Centrífugas "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 PORTATEMPLE, CADENA y demás accesorios para CONDUCTORES y toda clase de herramientas para montar talleres.

Maquinaria especial para la fabricación de dulces del país.

DROGUERIA "LA CENTRAL"

DE LOBE Y TORRALBAS

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

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

IMPORTADORES DIRECTOS DE LOS MERCADOS PRODUCTORES Y LOS MEJORES FABRICANTES.

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

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

Anuncios varios



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 días 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, Superintendent.—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 días 6. Salidas de la Habana para Europa, los días 16.

De mas pormenores impondrán Amargura núm 5 Sus Consignatarios.

BRIDAT, MONTROS y Co.

THE UNDERWRITING

AND AGENCY ASSOCIATION LIMITED

COMPAÑIA DE SEGUROS MARITIMOS

COMPUESTA DE MIEMBROS DEL LLOYD INGLES

Para seguros y pormenores dirigirse á los agentes: J. Mz. de Pinillos y Comp.

Oficios 70,—Habana.—Teléfono 4.

EL ELIXIR DE VIDA

BASADO EN LAS TEORIAS

DEL EMINENTE PROFESOR BROWN-SEQUARD

FORMULA DEL DOCTOR P. FOUQUIER

PREPARADO POR EL Ldo. BUENO,

FARMACIA: CALLE 7ª NUM. 93.-VEDADO.

FUERZA—SALUD—JUVENTUD

CURACION CIERTA Y RAPIDA DE LA ANEMIA

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

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.

Gran surtido de armas útiles de caza, rifles, rewólvers, cápsulas y cartuchos de todos los sistemas.

Anuncios varios.

NEUHAUS, NEUMANN Y CA.

MERCADERES 35—HABANA.

REPRESENTANTES

DE LOS

GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA PARA INGENIOS DE BRUNSWICK.—ALEMANIA.

FUNDADOS EN 1853.

TURBINAS PARA BLANQUEAR AZUCAR CON DESCARGA

POR EL FONDO, PATENTE BAUMGARTH.

Trapiches.

Defecadoras.

Clasificadoras.

Filtro-prensas.

Doble y triple-efectos.

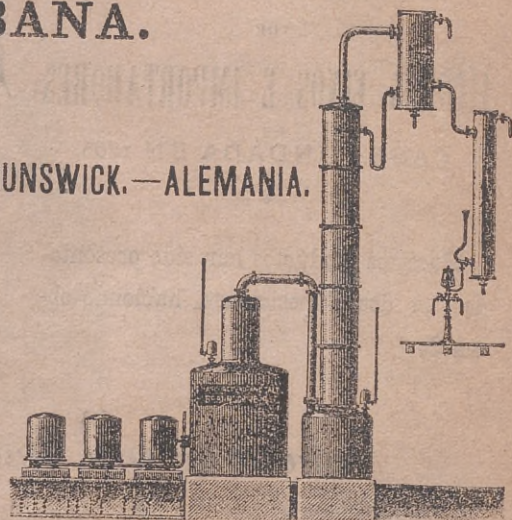
Mezcladores.

Tachos de punto con serpentinas.

Trituradores.

Máquinas de vapor con expansión variable. Centrífugas. Alambiques.

Bombas y Calderas de todas clases.



DUBOIS & BOULANGER

INGENIEROS.

Obrapia 36—HABANA—Apartado 649.

Agentes exclusivos de los Talleres de Construcción de Aug. Lecop en Hal, Bélgica y de la Sociedad Anónima Vasco Belga, de construcciones metálicas de Miravalles, Bilbao.

Maquinaria y aparatos completos, los más perfeccionados para ingenios y alambiques.

Hornos para quemar bagazo verde, aplicables á cualquier clase de calderas.

Calderas de todas clases y sistemas.

Locomotoras, carriles y carros, edificios de hierro y puentes de hierro.

Aparatos depuradores de las aguas para quitar de un todo las incrustaciones en las calderas.

Estudios y trazados de ferrocarriles. Instalaciones y material eléctrico.

Además nos hacemos cargo de todos los trabajos relacionados con la industria del país y facilitamos informes.

AGENCIA B.

ESTACION DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA

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



COMODIDAD, RAPIDEZ, SEGURIDAD Y ECONOMIA.

Despachos en el acto á la presentación y á domicilio mediante el aviso correspondiente de boletines, equipajes y mercancías de todas clases, entre las Estaciones de los Ferrocarriles Unidos de la Habana y los de Matanzas, Cárdenas, Sagua, Cienfuegos y Caibarién.

Esta Agencia se hace cargo de remitir ó recibir toda clase de encargos que le sean confiados.

El Agente,
Joaquin Fernandez Tuya.

Anuncios varios.

FABRICANTES
DE
LICORES FINOS E IMPORTADORES
CASA FUNDADA EN 1866

Nuestros productos han sido presentados en dos Exposiciones, habiendo obtenido



ESPECIALIDADES de la CASA
CREMA HABANERA

CON REAL PRIVILEGIO

COGNAC 1866.

127 AÑOS DE SOLERA

VERMOUTH MARCHIONATTO.

Medalla de Oro, Habana.

y

Primer Premio, Chicago.

MONTE 425, 427 Y CASTILLO NUMERO 19.

Teléfono número 1,037.—Habana.

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, FRESA.
Sirope superfino, FRAMBUESA.

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

LA PUREZA.

MEDALLA DE ORO EN LA EXPOSICION DE MATANZAS
1881.

VINO NAVARRO SUPERIOR DE MESA

PROPIETARIOS:

SARALEGUI Y LASQUIBAR.

SAN SEBASTIAN.

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

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

Densidad.....	0.993	Cremor.....	3.00
Alcohol.....	14.4	Acidez total (50).....	2.50
Extracto seco (a 100°).....	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.

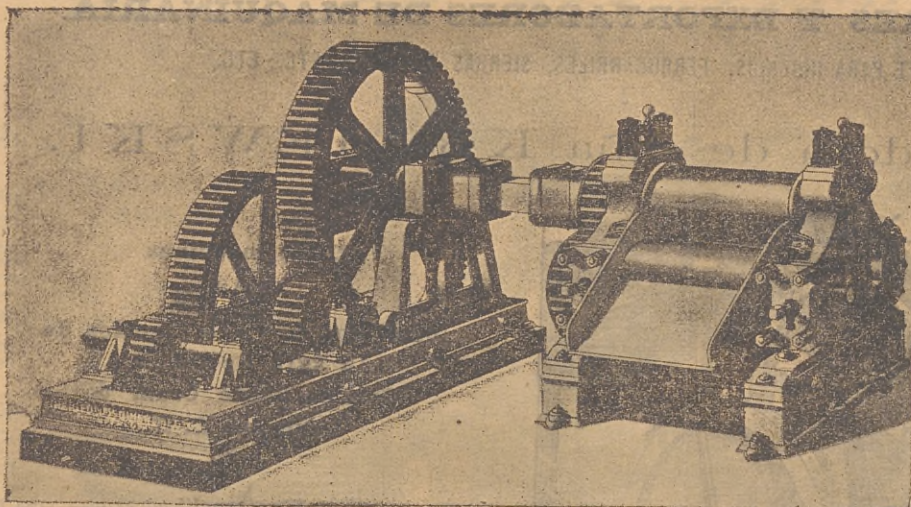
Baratillo núm. 2.

Teléfono núm. 166.

COSTA, VIVES y COMP.

CARBÓ Y COMP.

COMERCIANTES.

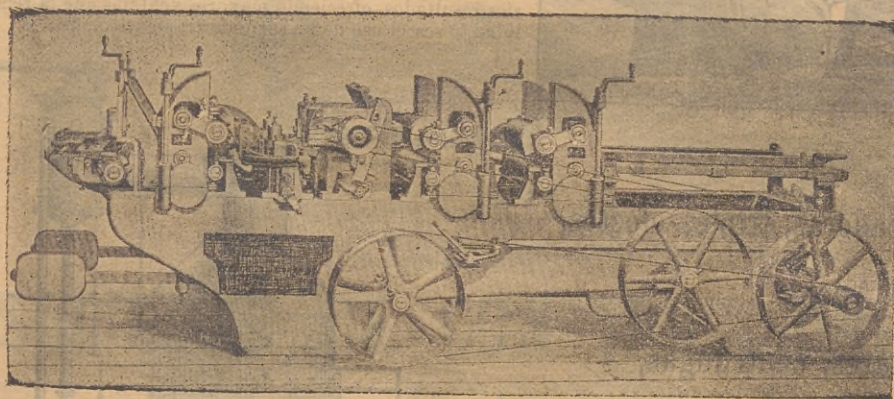


IMPORTADORES
DE MAQUINARIA Y ACCESORIOS
PARA LAS INDUSTRIAS
EN GENERAL

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 reformas mecánicas, para las cuales tenemos un personal inteligente para estudios y demás trabajos.

TELEFONO 193.
Cable: CARBO.

AMARGURA 10.

APARTADO 194
HABANA.

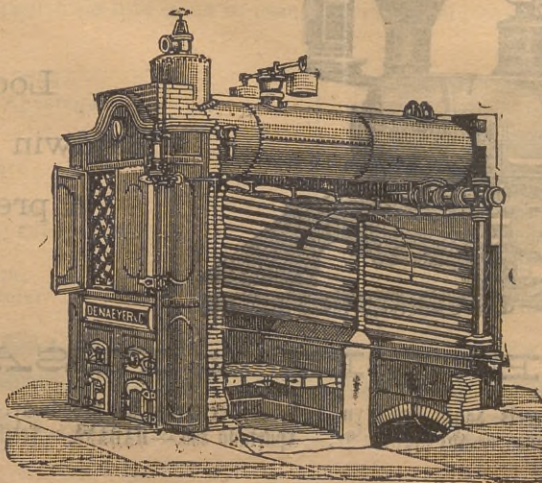
H. Alexander.

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.

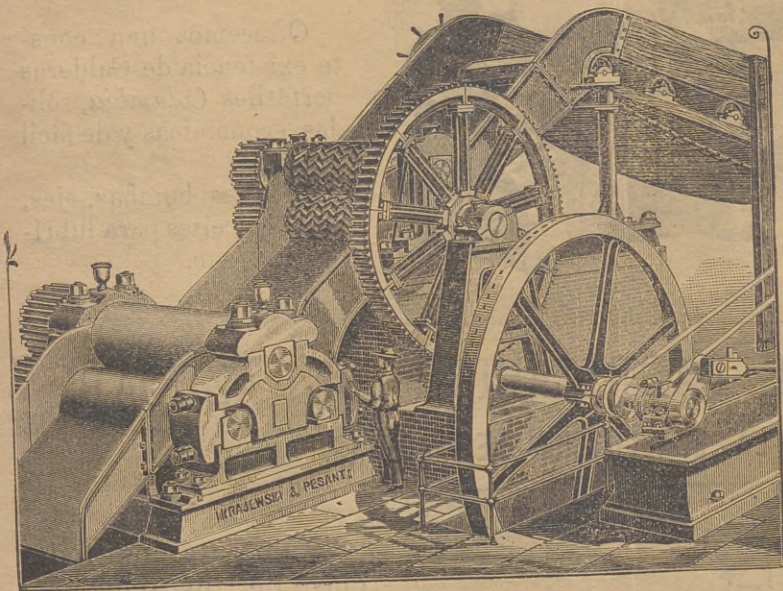
Almacenes y Escritorio: San Ignacio 17 y 19. Correo Apartado 385. Cable: ALEXANDER. Habana.

KRAJEWSKI & PESANT, NEW YORK.

CONSTRUCTORES Y EXPORTADORES DE MAQUINARIA.

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

Desmenuzadora de caña KRAJEWSKI.



Estas máquinas

ESTÁN

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

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

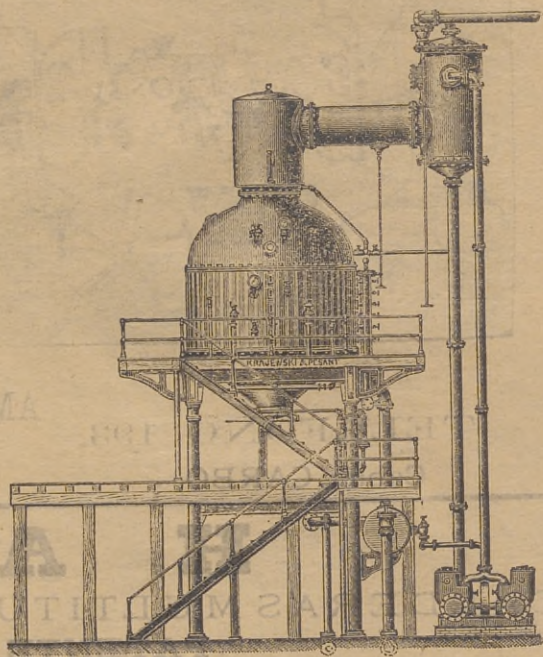
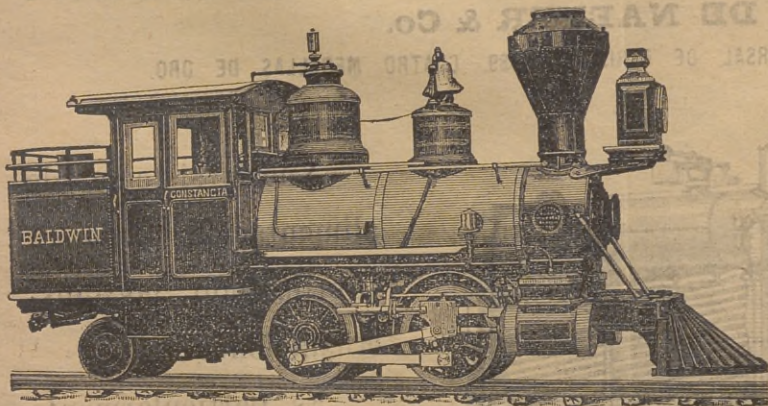
Es esta desmenuzadora la única que da tan satisfactorios resultados, ofreciendo mayores ventajas que la remolida, ó sea el uso de un segundo trapiche común.

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

Calderas multitubulares, centrífugas,
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