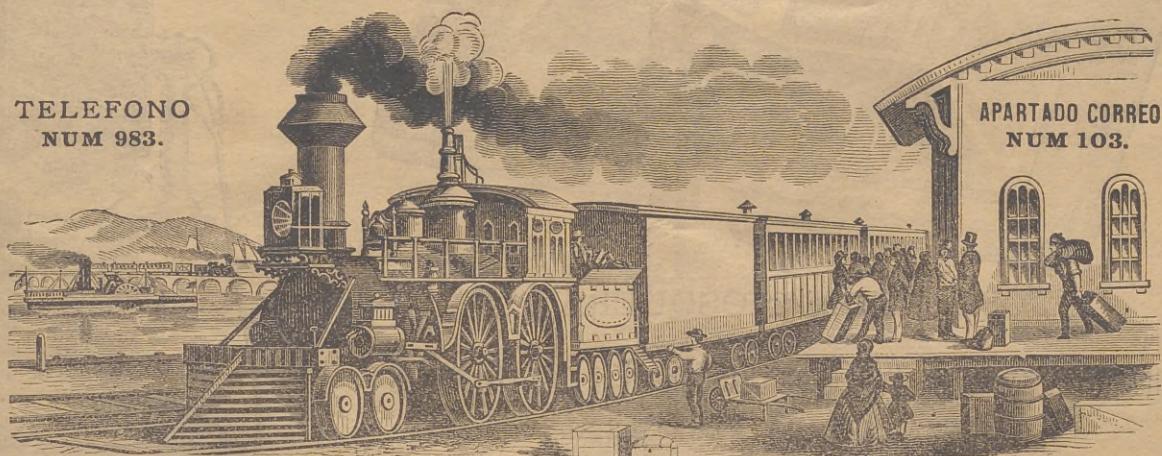


GACETA DE LOS FERROCARRILES

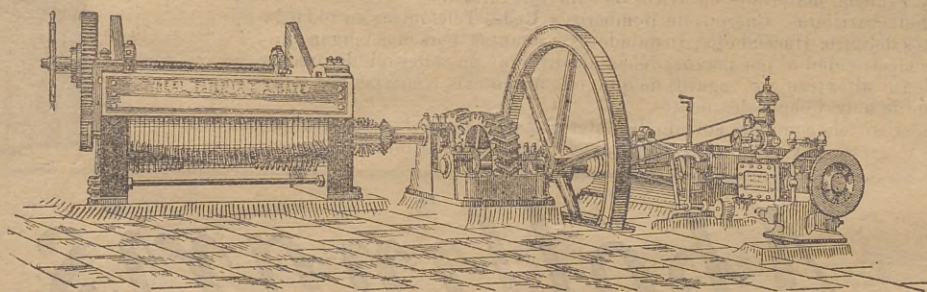
DE LA ISLA DE CUBA.

Cable: GACETA F.

TELEFONO
NUM 983.

OFICINAS: Villegas 92.

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



SOCIEDAD DE CONSTRUCCIONES MECANICAS

de SAINT-QUENTIN—Francia.

SUPERVIELLE HERMANOS—REPRESENTANTES.

TELÉFONO 816—APARTADO 186.—MERCADERES 37.—CABLE: «SUPERVIELLE»—HABANA.**Instalaciones completas** ó parciales de aparatos para la fabricación de azúcar.**Estudio** de reformas y modificaciones aplicables á la maquinaria existente en los ingenios, con el objeto de obtener mejor resultado.**Máquinas** de moler caña.—**Aparatos** de evaporación á efectos múltiples.—**Tachos** al vacío, tubulares y de serpentina.—**Filtros-prensas gigantes** con 50 platos de un metro cuadrado.

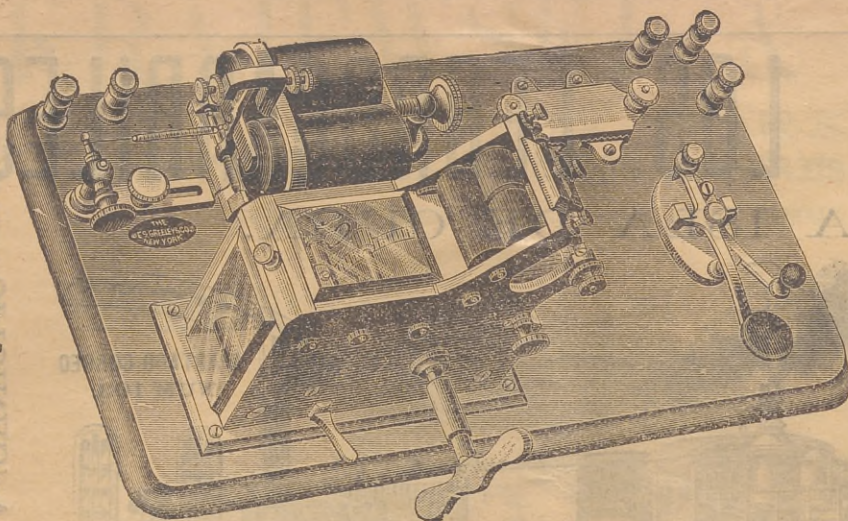
El antiguo y merecido crédito de que goza la maquinaria de esta casa, está de manifiesto en los distintos de los Ingenios de esta Isla.

Santa Teresa de la Sra. Viuda de Oña.
Central Constancia, de los Sres. Apezteguia.
Portugalete, del Sr. Escarza.
Soledad, del Sr. Secada.
Esperanza, de la Sra. Vda. de Baró.
Matilde, id. id.
Olimpo, de los Sres. 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

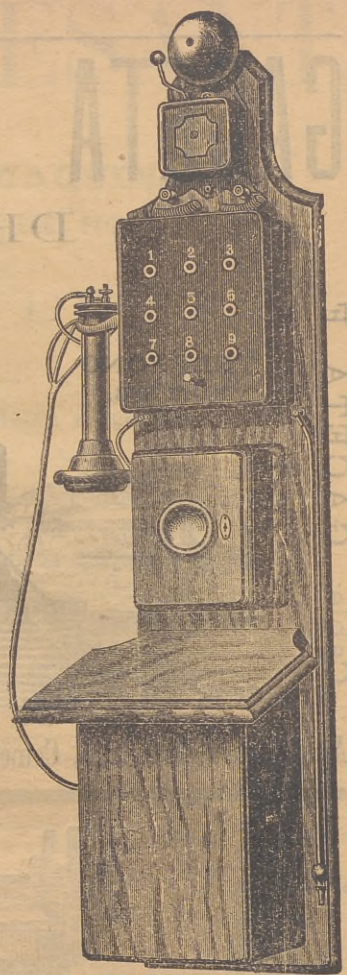
OBISPO 88, ENTRE VILLEGAS Y BERNAZA.

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.

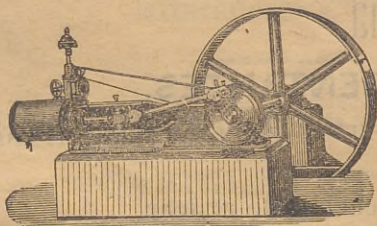
Las Empresas Ferrocarrileras, Cuerpos de Bomberos y Redes Telefónicas en toda la Isla, Establecimientos del giro, Hacendados, Instaladores y cuantas personas tengan necesidad de efectos de electricidad al por mayor, deben acudir aquí en solicitud de precios ante de dar sus órdenes al extranjero, seguros 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

Apollinaris



BOMBAS ALEMANAS

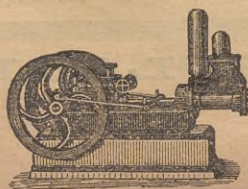
de alimentación con válvulas para

AGUA CALIENTE.

MÁQUINAS PARA CENTRIFUGAS

Bombas de rechazo.

DONKEYS "KNOWLES"



HEESCH & REINHARDT.

MERCADERES 31

TELEFONO 594—APARTADO 316

UNICOS REPRESENTANTES DE LOS
GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA
PARA LA FABRICACION DE AZUCAR

DE

MAGDEBURG—SUDENBURG—ALEMANIA

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

Centrifugas colgantes, Defecadoras, Calderas.

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

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

CIRCULADORES AUTOMATICOS PARA TRIPLE EFECTO

PATENTE REINHARDT Y HYATT

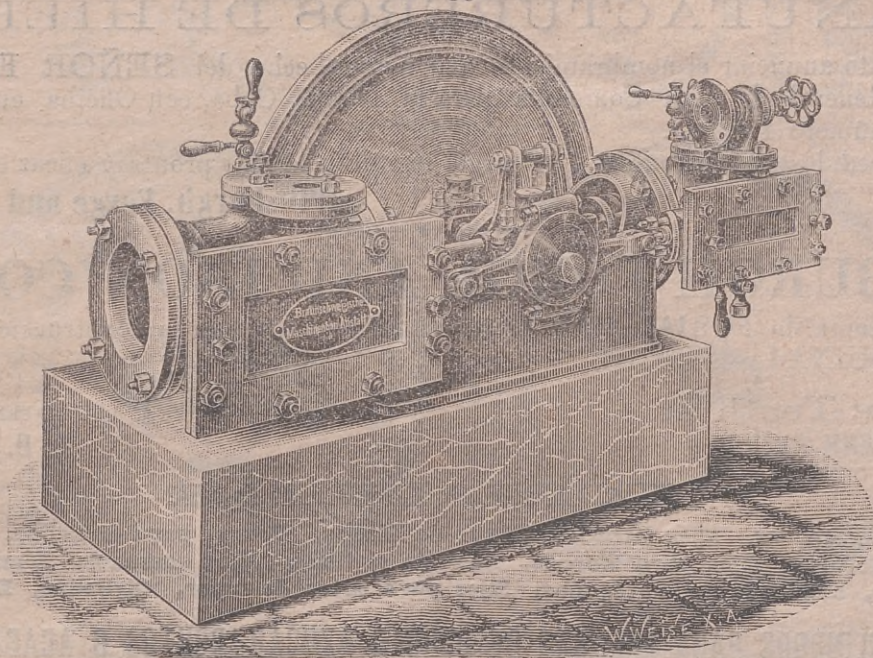
Para presupuestos, planos, etc.

MERCADERES 31.

NEUHAUS, NEUMANN Y CA.

MERCADERES 35. — HABANA.

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



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

REPRESENTANTES DE LOS GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA PARA INGENIOS

DEBRUNSWICK. — ALEMANIA. — FUNDADOS DE 1853.

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

M. GUTIERREZ Y COMPAÑIA

ALMACENISTAS Y COMERCIANTES BANQUEROS

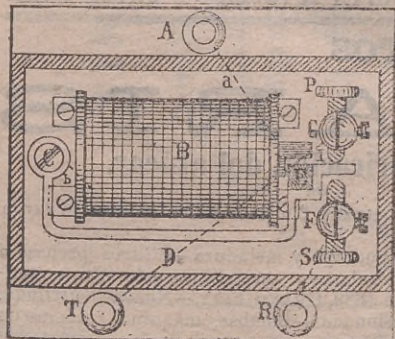
Giran letras en grandes y pequeñas cantidades sobre todas las capitales y pueblos de España, Baleares, Canarias y principales poblaciones de la Isla.

REAL 14, CAMAJUANI.

NO MAS DESGRACIAS POR EL FUROR DEL RAYO.

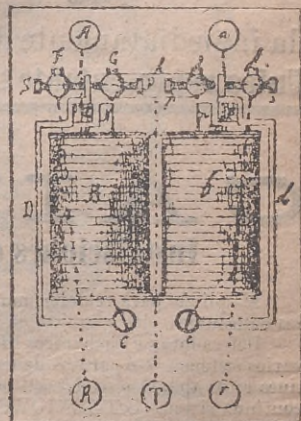
El Descargador "FERRER."

(CON PRIVILEGIO DE INVENCION)



PARA ESTACION EXTREMA.

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



PARA ESTACION INTERMEDIA.

Con él puede comunicarse sin peligro en medio de tormenta.

SU PRECIO ES INSIGNIFICANTE.

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

Consulado 68, — HABANA. — Consulado 68.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

PITTSBURGH, PA. E. U. DE A.

MANUFACTUREROS DE HIERRO.

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

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

Pittsburgh, Forge and Iron Comp.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

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

Oficina: Tenth St.
NEW PENN AVENUE.

Pittsburgh, Pa.
E. U. DE A.

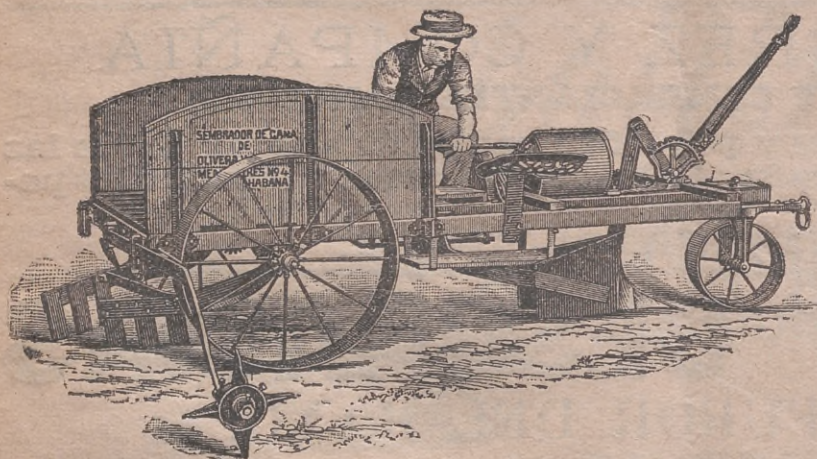
FORJADURAS.

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

CILINDROS PARA PRENSAS DE PURGAR AZUCAR BRUTOS O ACABADOS.

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.

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 taches 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 Paris 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.

À LOS CONSUMIDORES.

TINTO.



ALELLA.



NAVARRO.

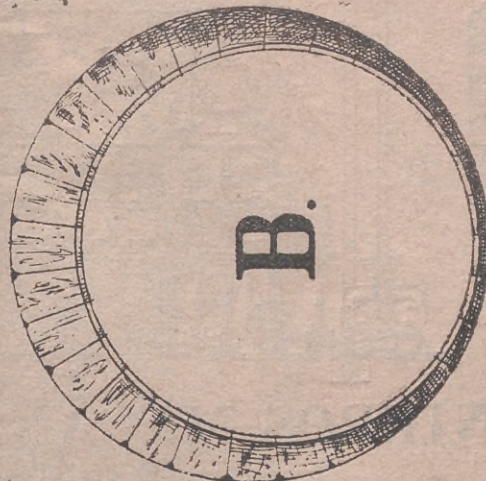


MISTELA



LAMPARILLA 10 y 12.

HABANA



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

REHUSAR LAS IMITACIONES



AGENCIA B.

ESTACION DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA

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



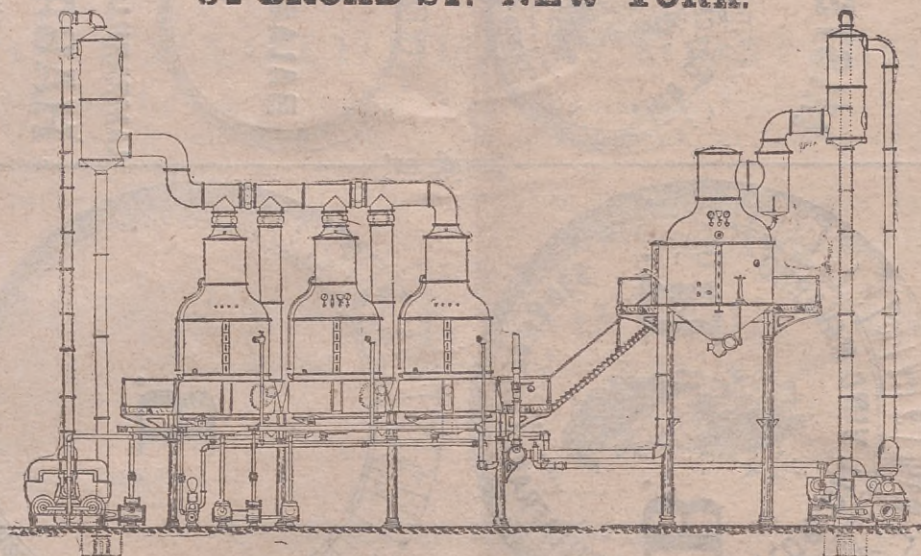
COMODIDAD, RAPIDEZ, SEGURIDAD Y ECONOMIA.

LEONY & DOMINGUEZ

84 BROAD ST.—NEW YORK.

OFICINA EN LA HABANA

MERCADERES 12.



TELEFONO núm. 7.

APARTADO CORREO 480

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

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

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

CONSTRUCTORES Y CONTRATISTAS DE

Triple efectos, Defecadoras, Hornos de bagazo, Máquinas de moler. 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.

LA REVISTA DE FERROCARRILES

DE

CHICAGO

Illinois E. U.

SEMANARIO ILUSTRADO EN INGLES.

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

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

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

RAILWAY REVIEW.

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

DIRECCION

THE RAILWAY REVIEW.

818, THE ROOKERY.—CHICAGO, ILL. E. U.

AGENTES DE LAS MAQUINAS DE COSER

DOMESTICA

NEW-HOME

VIBRATORIA

IDEAL

NAUMANN

Y

PERAL

FAVORITA



¡WHITWORTH!

¡NEUMANN!

Record del mundo
por

Osmond y Adams.



Record del Imperio

Alemán por

SCHTZ.

CAMPEONATO DE CUBA 1894

OBTENIDO POR

JOSE CARLEVARIS (Pippo)

Record de 25 kilómetros sobre la pista del VEDADO en BICICLETA

“¡WHITWORTH!”

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

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

O-REILLY 74 y 76, Oficinas del “Sport Club”.

—HABANA.—

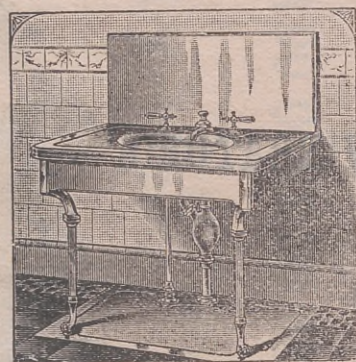
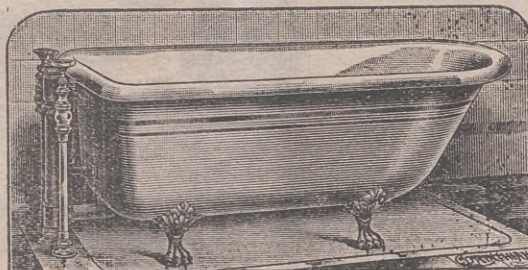
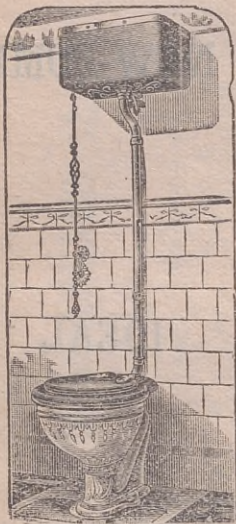
Teléfono 310.

BARROS Y EFECTOS SANITARIOS.

DE

PONS Y COMPAÑIA.

EGIDO Núms. 4 y 6.



DROGUERIA "LA CENTRAL"

DE LOBE Y TORRALBAS

Obrapia núms. 38 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, Pirótecnica, Fotografía, etc.—Artículos especiales para la Bacteriología y Micrografía.—Medicamentos simples y compuestos, los más modernos en Terapéutica y Materia Médica.—Aguas Minerales Nacionales y Extranjeras de las fuentes y manantiales más acreditados.—Aparatos para Ortopedia, Fracturas, Bragueros, Fajas, Medias elásticas.—Instrumentos quirúrgicos de los más afamados, como Collin & Co y Galante Fils de París.

Recomendamos a 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.

CARBONES AMERICANOS

POR CARGAMENTOS

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

C. J. GLYNN & Co.

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

DEPARTAMENTO HISPANO AMERICANO

DE LA

NEW YORK LIFE INSURANCE COMPANY.

COMPAÑIA DE SEGUROS DE VIDA, ESTABLECIDA EL AÑO 1845.

SUB-DEPARTAMENTO DE LA ISLA DE CUBA.

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

Ingresos en 1893, \$33.863,646-95

Sobrante \$17.025,630-18.

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

PEDRO BUSTILLO, Gerente.

Mercaderes 8, (altos) Habana.

Alberto de Ximeno.

INGENIERO CIVIL

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

Oficinas: Estación de Villanueva.

HABANA.

Ricardo V. Molina.

Ingeniero del Ferrocarril de Caibarien.

Francisco Paradela y Gestal

INGENIERO CIVIL

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

Dirección.—Cienfuegos.

Domicilio.—Reina 92.

Generoso Rivas Fernandez

CIRUJANO DENTISTA

Consultas y operaciones de 8 á 4.

Animas número 8.

MAISON BREGUET

FONDEE EN 1783.

Société anonyme, Capital: Frs. 3.000,000

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

UNICOS REPRESENTANTES EN LA ISLA DE CUBA

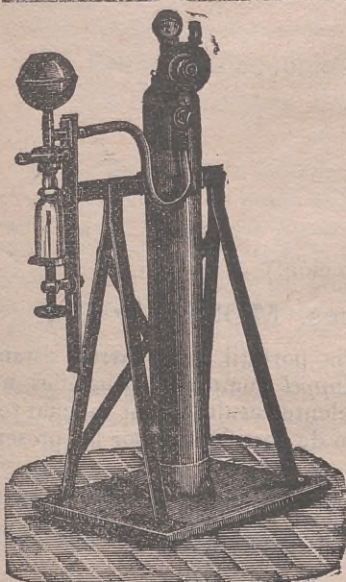
BRIDAT, MONT'ROS & COMPANY
AMARGURA 5.—HABANA.

INGENIERO, PAUL DELAPORTE

CIENFUEGOS—APARTADO 80.

Se hacen cargo de toda clase de instalaciones eléctricas, pudiendo facilitar presupuestos para plantas completas.

Cuentan además con un depósito de toda clase de accesorios eléctricos, que realizan á precios económicos.



MAQUINAS PARA LA FABRICACION DE AGUAS GASEOSAS

SELTZ, SIDRA ACHAMPAÑADA & &

SE VENDEN EN LA HABANA

CALLE DE MERCADERES NUMERO 7.

POR LOS

SRES. LEONHARDT & Co.

SEÑORAS CUIDADOSAS Y HACENDOSAS.—PRUEBEN
USTEDES EL MAGNIFICO

JABON AMARILLO.

MARCA LA LAVANDERA

Para la ropa, la cocina

y todos los usos

domésticos.

ES EL MEJOR
del MUNDO!



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

Fabricantes
CRUSELLAS HERMANO Y CIA
—HABANA—

SCHWAB Y 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.



東京市水道改良事務

明治廿六年六月八日

成績好結果ヲ得タリ依テ茲ニ及證明候也
式輕便軌條車輪運輸搬車等實地使用之處
最ニ二購入セシ獨逸國アルボルコフ之ル
禮商會
茂須

第貳四號
寫

(Traducción.)

Sres. MOSLE y Cia.

La vía portátil y los carros, sistema *Arthur Koppel* comprados á ustedes nos dan un excelente resultado por lo cual tenemos el gusto de certificarles por las presentes líneas.

Tokio 8 de Junio de 1890.

Obras del Acueducto de Tokio.

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, &.

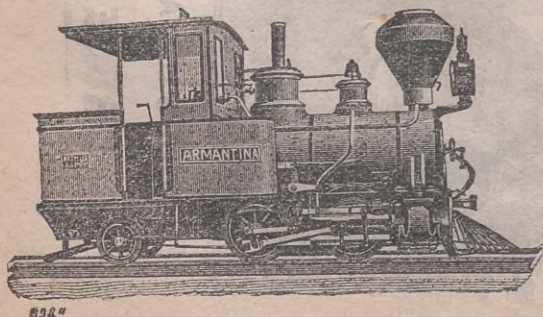
Ejes, Ruedas, Cojinetas. Chuchos, Plataformas giratorias, Locomotoras.

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 28 de Julio de 1894.

NUM. 29.

SUMARIO.

Primer Quinquenio de la "Fusión" y los Ferrocarriles Unidos de la Habana. — Interesante colaboración. — El Sr. D. Luciano Ruiz. — Obras nuevas en los Ferrocarriles Unidos de la Habana. — No hubo tal demora en el tren general de viajeros. — La Argentina y Cuba. — Ferrocarril del Oeste. — Noticia satisfactoria. — El Ferrocarril de Sagua á Sancti-Spíritus. — El Sr. Administrador de los Ferrocarriles Unidos de Cárdenas y Júcaro. — Las estaciones de los Ferrocarriles Unidos de Caibarien. — Construcción de un Ferrocarril. — Carreteras. — Necrología. — Protectorado de niños de la Isla de Cuba. — Bibliografía. — Edificio para Escuela de los Obreros del Ferrocarril del Norte. — La locomotora americana. — Buen viaje. — Ferrocarril Urbano. — La American Fire Engine Company. — Implementos para la Agricultura. — Ingenieros eléctricos Alemanes. — Contribución Municipal de las Compañías de carros de Nueva York. — Variedades. — Crónica General. — Directorio de los Empleados de los Ferrocarriles de la Isla de Cuba. — Informe del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos sobre la *Sansevieria ó Lengua de vaca* traducido para la GACETA DE LOS FERROCARRILES por J. J. Machado Gomez (continuará). — Anuncios.

Primer Quinquenio de la "Fusión"

Y LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

El día 30 de Junio del corriente año, se ha cumplido el primer período de cinco años desde que se fusionaron las antiguas Compañías *Banco del Comercio, Almacenes de Regla y Ferrocarril de la Bahía* y la *Compañía de Caminos de Hierro de la Habana*, formando reunidas la Sociedad Anónima designada generalmente por la *Fusión*.

La prosperidad que ha alcanzado esta Sociedad, y especialmente sus Ferrocarriles, muestran cual es la vía que deben seguir las diversas Compañías de Ferrocarriles cuya pequeñez y escasez de recursos les impiden desarrollarse y vivir con el desahogo que exigen las necesidades de transportes para las industrias y principalmente para las relacionadas con el azúcar. La imposibilidad de adquirir el material suficiente para los transportes de caña y azúcar durante la zafra, la necesidad de mantener fletes elevados en esas Compañías, las fluctuaciones de las utilidades que obtienen, prueban lo difícil é inestable de su existencia y la conveniencia de reunirse para que como en el caso de la *Fusión*, disminuyendo los gastos de explotación y estableciendo relaciones fáciles entre comarcas hoy aisladas—pues tales debemos considerar las que abarca cada línea, dados los costos de transportes, cuando han de utilizarse dos ó más vías—pueden con los mayores recursos y garantías adquirir ese material, reducir los fletes á cifras aceptables, y proporcionar á los capitales que se inviertan en sus acciones productos constantes y remuneraciones suficientes.

Examinemos ahora las utilidades obtenidas por la *Fusión* en este primer Quinquenio de su existencia, con los siguientes números según las Memorias y datos publicados:

Banco.....	\$ 251,919-47
Almacenes.....	631,977-19
Ferrocarriles.....	2.987,933-98
SUMAS.....	\$ 3.871,830-64
Menos Gastos Generales.....	360,855-75
TOTAL UTILIDADES...	\$ 3.510,974-89

De suerte que por esta cuenta y después de pagar sus gastos ordinarios y extraordinarios y los plazos de Empréstitos, la *Fusión* en el Quinquenio ha podido repartir en dividendos sobre TRES Y MEDIO MILLONES DE PESOS EN ORO, ó sea un 50 por ciento de su capital, en

promedio un 10 por ciento anual. Los dividendos realmente repartidos en ese período, sólo suman \$ 1 millon 960,000 ó sea el 28 por ciento, habiéndose dejado de repartir sobre \$ 1.550,000 ó sea el 22 por ciento, pero esto depende de causas extrañas conocidas de la generalidad de los accionistas y que examinaremos algún día.

Al hacer hoy referencia de la *Fusión*, únicamente queremos conmemorar la fecha del Quinquenio de esa grandiosa obra y nos complacemos en hacer resaltar que los Ferrocarriles de la Sociedad, ramo á que más directamente aludimos por constituir nuestra especialidad, en ese período han producido un 42 por ciento repartible, ó sea más de un 8 por ciento anual en promedio, cuando aisladamente llevaban una vida pobre y lánguida.

No nos detendremos á nombrar las personalidades que intervinieron en el grandioso acto de la *Fusión*, pues á todas ellas por igual les cabe su gloria; sólo nos hemos concretado, como ya dejamos dicho, á conmemorar ese feliz implantamiento que vino á constituir desde entonces la llave de los Ferrocarriles de la Isla de Cuba.

Interesante colaboración.

Tenemos mucho gusto en insertar el magistral trabajo que sigue más abajo, debido á la inteligente pluma de un estimado amigo, cuyo nombre omitimos por consideraciones fáciles de comprender.

Este artículo se refiere al digno y sufrido Cuerpo de Empleados de Ferrocarriles y á la verdad, nos ha gustado sobremanera, porque revela un detenido estudio sobre las materias que trata, estudio hecho, sin duda, por la práctica, con no poca previsión y que denota el completo conocimiento de ella.

Recomendamos pues, la lectura del mencionado trabajo, que dice así:

»Después de leer su artículo titulado *Los Empleados de los Ferrocarriles Unidos*, me he dicho, gracias á Dios que ya puedo escribir algunas líneas, sugeridas por la manera de ser de nuestros Ferrocarriles cubanos, al mismo tiempo que consignar señor director, vea en mis escritos no un ataque individual á determinadas personas de las que componen las Directivas, pues únicamente trato de indicar ciertos males que á mi juicio creo altamente dañinos y perjudiciales al desarrollo y buena marcha de nuestras Empresas ferroviarias faltas de sentido práctico en sus dependencias por razones que me indicó hace 14 años un inglés, persona muy competente en Ferrocarriles que al hablar de nuestras Compañías sintetizó en estas pocas palabras sus atinadas observaciones.

«En su país impera una gran calamidad, para conseguir algo es necesario una buena influencia.»

El estilo enérgico y á la vez correcto que con maestría se ha usado en el valiente escrito que con el título de *Los Empleados de los Ferrocarriles Unidos*, honró las columnas de la GACETA DE LOS FERROCARRILES, en el núm. 26 de su periódico, tirada correspondiente al día 7 del presente mes, ha sugerido en mi las siguientes conjeturas: el tener la oportunidad de ver expresadas en letras de moldes las ideas y conderaciones en nuestro sistema de ser en cuanto á Ferrocarriles, sin que al sacar á la faz pública los vicios, injusticias y atropellos que á diario es la nota que más se dá, se viera en mi escrito el vil enjendro de la envidia ó el mal reprimido deseo de ruines ó bastardas pasiones.

Ruego á Vd. señor director, me distimule la franqueza al consignar que opine también estar obligada esa publicación como centinela avanzado que vela por los intereses de los Empleados, á dar la voz de alerta y emprender una campaña enérgica y razonada rompiendo el estre-

cho criterio que parece tomar carta de naturaleza en nuestras Empresas, de venir á ocupar los primeros puestos, personas extrañas por muy dignas que sean.

Muchos casos pudiera citar de plazas creadas expresamente para recomendados, que con poco tiempo y siendo individuos ineptos por su educación y conocimientos vienen ocupando cómodos y bien retribuidos destinos. Y muchos con un buen apoyo han obtenido en poco tiempo, y desde la calle, puestos [que solo debían concederse á Empleados antiguos é inteligentes].

Debió llamar la atención de la entrante Directiva de Matánzas, que cumpliendo con un deber de justicia y como reconocimiento y gratitud á los buenos servicios, conocimientos y larga práctica del Sr. Sobrestante identificado con el mecanismo de esa Empresa, era el indiscutible candidato para ocupar esa Administración. Pero vanas ilusiones y un desengaño más que tienen que anotar en el ya voluminoso libro de postergaciones los Empleados de nuestras Empresas.

Barajó Vd. nombres de señores Ingenieros, todos aptos, competentes, idóneos, ilustrados y muy dignos, tengo la satisfacción de reconocerlo, pero ninguno con más derecho, más méritos ni más conocimientos, respecto al Ferrocarril de Matánzas, que el Sr. Sobrestante que ha venido consagrando su inteligencia, actividad, honradez y los mejores años de su vida al servicio de una Empresa, que no ha sabido ó querido premiar los afanes de una honradez intachable, justamente cuando tuvo oportunidad de reconocer lo que valen los hombres que saben cumplir con su deber. Esto hubiera sido lo práctico y los Empleados todos, verían realizadas esa justa esperanza de mejorar en el día de mañana y ver recompensados sus méritos y servicios en el largo y penoso *vía crucis* que tienen que recorrer los que no cuentan con el apoyo de un protector para llegar á alcanzar la consideración y distinción que las sociedades modernas señalan á los hombres dignos.

No cabía otra disyuntiva Sr. director, si el Sr. Sobrestante de Matánzas es lo que debe ser un Empleado de esa categoría y que ha de reunir todas las condiciones que requiere tan difícil cargo y que muchas veces por ausencia ó enfermedad desempeñó el cargo de Administrador. ¿Por qué no se le nombró como en justicia correspondía? Si no las posee, ¿cómo ha venido desempeñando ese destino? No hay que andarse con divagaciones y sí decir las cosas claras; creo que no puede ningún Ingeniero por inteligente que sea, desempeñar las Administraciones si no tiene condiciones administrativas y práctica en los Ferrocarriles, lo demás es contraproducente, porque el solo hecho de poseer un título no constituye las condiciones necesarias para manejar una Empresa pudiendo resultar en nuestros caminos lo que en ciertas oficinas públicas, en las cuales los Jefes de negociado firman y los escribientes despachan.

¿Cuáles son los mejores Administradores de Centrales de azúcar? ¿Son los que poseen un título de Ingeniero Agrónomo ó aquellos que prácticamente conocen el manejo, cultivo, asistencia y las faenas de una finca de esta índole que por su manera peculiar no tiene nada de extraordinario para el hombre práctico que conoce sus menores detalles?

En el comercio ¿no estamos acostumbrados á ver frecuentemente que se le dá participación en los negocios, aceptando como socios útiles á antiguos dependientes, que por antiguos é idóneos y sus buenos años de servicios y conocimiento perfecto del giro, resultan un factor importantísimo para la buena marcha y prosperidad de los negocios?

Si esto resulta en el comercio, donde las operaciones son más variadas, riesgosas y complicadas. ¿Por qué las Directivas Sr. director se apartan de lo lógico, natural y práctico, opinando que el hecho de poseer un título, dá más conocimientos y resulta más beneficioso para un

destino en el que solo se requiere tener ciertas condiciones administrativas y la práctica que se obtiene con los años de servicio? Por de contado que siempre es bueno tener los dos conocimientos á la vez.

Consignar las aspiraciones es querer desarrollar la esperanza y entrar de lleno en el medio ambiente de la realidad, aun cuando sea amarga como los desengaños que soporta la sufrida clase de Empleados que trabaja y espera confiando su suerte al porvenir dudoso de un mañana más justiciero.

Contestadme Sr. Director de la GACETA DE LOS FERROCARRILES como hombre honrado, la mano puesta sobre vuestro corazón y la mirada fija en un Dios bueno y justiciero á lo que voy á preguntaros para que llegue á conocimiento de los señores que constituyen las Directivas de nuestras Empresas.

¿Qué fe, qué esperanza, ni que deseos de trabajar y estudiar podría tener un Empleado con muchos años de servicios y privaciones viviendo en lugares solitarios comiendo y durmiendo mal, espuesto muchas veces á perder la vida en trenes de carga y otros servicios, para que un extraño á tantas privaciones soportadas uno y otro año con abnegación, obtenga con la simple tarjeta de una buena recomendación, más méritos, más condiciones y más validez é inteligencia sobre el Empleado que á fuerza de sus méritos aspira á obtener dicho puesto? ¿Por qué se extrañan entonces esos señores dueños de una fortuna, por la que todo lo pueden, del gran desequilibrio social, si son los que matando la esperanza y arrancándole la fe á los que trabajan y esperan, hacen germinar la desconfianza y la duda en el corazón de tantos hombres honrados con el cerebro calcinado por la desesperación de recompensas no alcanzadas y desengaños que condensándole en vejaciones y sinsabores, cual terrible amenaza del sentimiento, obscurece las bellas nociones del bien, de lo bueno y lo bello, teniendo siempre por delante la aplastante realidad de la injusticia, humillación y postergación?

Quítadle al hombre la esperanza y la fe y lo convertiréis en un ser peligroso y desgraciado. La humanidad no puede vivir sin el consuelo de mejorar mañana, ¡¡desgraciada la colectividad que vive del favoritismo!!

Señores de la Directiva, hay que romper los moldes antiguos de un sistema viciado y entrar de lleno con entereza por el camino de la justicia acabando con el favoritismo de personas influyentes revisando Estatutos y Reglamentos para que no pueda la recomendación influir en el ascenso de tal ó cual Empleado. Haced cumplir ilustrados señores un riguroso Escalafón y al hacerlo así habreis conseguido que los intereses prosperen por que tendreis fieles guardadores, celosos como vosotros de los mayores rendimientos y buena economía en todos los ramos.»

El Sr. D. Luciano Ruiz

Dijimos que vacante el puesto de Presidente de la Compañía Anónima, Banco del Comercio, Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla por ausencia del dignísimo Sr. D. Ramon Argüelles venía á ocupar tan delicado cargo, el Sr. D. Luciano Ruiz, vice Presidente de la ya citada Compañía.

Conocido tan ventajosamente, como lo es el Sr. Ruiz, en todos los centros comerciales por sus relevantes cualidades, como acaudalado banquero, profundo hacendista y cumplido caballero, es natural que en todos los círculos se recibiera con agrado esa designación por que considerada como está la Compañía de ser la más importante de la Isla por constituir la altería principal de nuestro progreso, había de sustituir indiscutiblemente al Sr. Argüelles, una personalidad tan prestigiosa y con conocimientos penetrantes de los negocios cual el señor D. Luciano Ruiz, por lo que no tenemos óbice en decla-

rar sinceramente, que no tan solo se harán sentir en la marcha de la Compañía los espléndidos derroteros que sabe imprimirle á los asuntos á él confiados, sino que al volver á nuestras playas el Sr. Argüelles, encontrará con satisfacción lo experto de las gestiones de su ilustrado sucesor.

Obras nuevas

EN LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

Se llevan á efecto en la poderosa Empresa de los Ferrocarriles Unidos, muchas obras y reparaciones que revisten una gran significación y economía, mereciendo citarse hoy las siguientes:

Estación de Palenque. Se construye un hermosísimo edificio de hierro, con amplios compartimentos para pasajeros y mercancías.

El primero, ó sea el salón para viajeros, reúne todas las comodidades necesarias y teniendo el segundo, ó sea el de mercancías, espacio suficiente para las muchas operaciones que alcanza y demanda esa Estación.

Este edificio alcanza una dimensión en su largo, de 50 metros y de 15 idem en su ancho, teniendo doble frente y andenes para ambas carrileras.

Magnífico es el nuevo edificio de Palenque.

Estación de Río Seco. Otro edificio también de hierro y bajo las mismas condiciones del anterior aunque relativamente más pequeño con arreglo al movimiento de ella, no sin dejar de reunir notables comodidades para su no escaso movimiento.

Estación de Durán. Se levanta un buen almacén de madera para las mercancías muy capaz y siendo de una artística construcción.

Estación de Ciénaga. Para la ampliación del Almacén de Útiles allí establecido se levanta otro edificio espacioso, siendo este uno de los que habían sobrado cuando se desechó el proyecto de traslación á Tallapiedra, de modo que en este caso los costos se reducen casi exclusivamente á la mano de obra con motivo de armarlo de nuevo.

También serán escasos los gastos de las anteriores obras porque los edificios de Palenque y Río Seco son también de los que se habían desechado de los Almacenes de Regla, y el de Durán que como hemos dicho es de madera, estaba en la Ciénaga y se ha trasladado allí.

Como se vé, y con arreglo á lo que dijimos anteriormente se aprovecha en esta Empresa el periodo de *tiempo muerto*.

Iremos enumerando otras obras que se realizarán.

No hubo tal demora en el tren general

Podemos asegurar á nuestro ilustrado colega *La Discusión* que el tren de pasajeros que procedente de Jovellanos llega á esta capital diariamente no sufrió la tarde del 23 del corriente ninguna demora y no tan solo no llegó á las 8 de la noche como dice el colega, sino que lo hizo conforme á la hora de itinerario, es decir exactamente.

Conste así.

La Argentina y Cuba.

Desgraciadamente nos veremos una vez más postergados por nuestra Metrópoli con el *modus vivendi* que aquella concertará con la República Argentina, se sacrificarán nuestros productos, que importa, pero en cambio tendremos abaratados los derechos en la importación del tasajo y se encarecerá por tanto y se establecerá la competencia entre los análogos de nuestras

provincias pecuarias; quedará como hasta ahora cerrado el mercado para nuestra producción tabacalera en aquel país y seguirán así las cosas hasta que Dios disponga de nosotros.

Dice nuestro colega el *Boletín Mercantil*, con muy buen sentido: "Mientras nuestras puertas se abren de par en par á las salazones argentinas, las de aquella república permanecerán tan herméticamente cerradas como antes á nuestros azúcares, tabacos y aguardientes."

Los industriales de nuestro país están de pésame y nuestros agricultores tendrán que seguir por esa forzada ley que imponen nuestros gobernantes, todo por que estos entienden que en esto han de quedar favorecidos los productores y el comercio peninsular.

Las autorizaciones puestas en manos de nuestro Ministro de Ultramar, han dado margen á que se cometa una nueva y marcadísima injusticia; estas servirán para sacar cuanto partido puedan nuestros legisladores en beneficio de las provincias peninsulares aún á trueque de que nuestra situación se agrave cada día: lo más lógico y natural hubiere sido, obtener ventajas del Gobierno Argentino á fin de favorecer con ellas nuestros productos, más eso es quimérico, toda vez que la triste experiencia nos dice lo contrario.

Si en el ánimo del Gobierno está el cumplir las promesas que de hace tanta fecha tiene reiteradas, veremos en que lugar nos coloca en los futuros convenios que lleve á cabo, veremos como tratarán nuestros tabacos. No nos parece prudente pensar que se nos pretenda colocar en la más baja escala de los centros de mercantilismo y producción; mientras nuestro pueblo se esfuerza en colocarse en el mejor y más alto nivel, crece y se desarrolla con más violencia un mal sano espíritu que tiende á desmoronar lo que tantos afanes y dinero ha costado hasta la fecha.

En Cuba jamás se había visto que su producción azucarera hubiese llegado al altísimo nivel en que su industrial pueblo tan orgullosamente la tiene colocada; los ríos de oro que en ella se ha invertido dan acabada cuenta de todo lo que ha podido esa voluntad de hierro de que se haya investido de cierto tiempo á la fecha. Y sin embargo, nuestra Metrópoli no quiere convencerse de que en el núcleo de todas las provincias de que se compone la nación, las nuestras forman una considerada parte de ella, con los mismos derechos, los mismos deberes y los mismos privilegios si los hubiere en cuanto á lo económico se relaciona.

No diremos mucho con respecto del tabaco, nuestro Comité de Defensa se encarga de poner al desnudo la tristísima situación á que nos han traído los desaciertos de nuestros *eminentes economistas*,—y ya es muy tarde á retrotraer los hechos,—que como bien dijimos en no remota fecha, pertenecen al dominio de la historia; y en tanto se pretenda alterar el cauce actual, tanto será en nuestro perjuicio; porque nuestra Isla solo produce azúcar y tabaco, lo que enviamos á cambio de provisiones, calzados y maquinaria, que para cubrir nuestras necesidades nos envían del país vecino, con cuya circunstancia estamos en el peor lado para sostener la competencia y mucho menos la guerra de represalias.

Debemos ser muy cautelosos y sobre todo muy prácticos para que nadie tenga jamás derecho á sentenciar severamente y con inapelables juicios las medidas que en apariencias afecten una tangible forma porque, más tarde, cuando esté realizado el mal no habrá lugar á deshacerlo.

Ferrocarril del Oeste

La Administración de esta Empresa, comprendiendo que los intereses de ella deben guardar siempre estrecha intimidad con los del público que por sus líneas transita, ha dispuesto que á partir del día 1° del próxi-

mo mes de Agosto, el tren general de pasajeros, que sale hoy á las 4½ P. M. de la Estación de Cristina y que se dirige á Artemisa, lo haga una hora después, con el fin de satisfacer los deseos de numerosos vecinos de Santiago de las Vegas, Calabazar, Rancho Boyeros y Rincon, que en las columnas de la prensa diaria, y en la GACETA DE LOS FERROCARRILES lo solicitaron repetidas veces.

De consiguiente, esta medida merece ser aplaudida toda vez que viene á poner término á los perjuicios señalados que origina á los obreros de aquellas poblaciones, los que se ven privados hoy de pasar las noches al lado de sus familiares por la hora tan inconveniente para ellos, de la salida del tren de referencia y que de seguir sosteniéndola esa Empresa acusaba un gran error para la buena marcha y resultados prácticos de la misma.

Nos place ver atendidas las justas quejas del público por las Administraciones ferroviarias, por que otra cosa será ir en contra de los propios intereses y no creemos sea esta la creencia que se pueda abrigar puesto que diáfano está probado, que todas las Empresas deben sus relativas preponderancias al público el cual contribuye innegablemente con su concurso positivo para sus auges respectivos.

Bien por Mr. Mallon.

Noticia satisfactoria

La distinguida esposa del Sr. D. James Mallon, Administrador del Ferrocarril del Oeste, que hace pocos días fué atacada de la enfermedad endémica, ha entrado en el período de la convalecencia gracias á los conocimientos profundos de la ciencia y á los prolijos cuidados del ilustrado Doctor Sr. D. Braulio Saenz, Médico de la Empresa citada, quien desde el primer momento del mal no descansó un instante y prodigando á la distinguida enferma los auxilios necesarios con la mayor solicitud y constancia logró salvar de las garras de la muerte á tan valiosa dama.

Al tener la satisfacción de dar esta noticia á las numerosas relaciones de los esposos Mallon, felicitamos con entusiasmo á estos y al Sr. D. Saenz por que una vez más ha sabido poner de manifiesto el indiscutible mérito que posee en la honrosa ciencia de Galeno.

El Ferrocarril de Sagua á Sancti Spiritus.

Nuestros anteriores artículos á respecto de la construcción del Ferrocarril á Sancti Spiritus, por la Empresa de Sagua, han sido recibidos por aquellos vecinos con el entusiasmo propio de los que, por razones de mucho peso, cifran su porvenir en esta grandiosa obra.

Algunos periódicos de aquella rica ciudad, se han hecho eco de nuestra campaña y con gusto hemos visto reproducidos los trabajos de la GACETA, en nuestros ilustrados colegas *El Fénix*, *El País*, *La Igualdad* y *El Comercio*.

En el segundo de estos periódicos, ó sea en *El País*, leemos que, por carta particular que un amigo del colega le dirige de esta capital, sabe que entre varios importantes accionistas y miembros de la Directiva de la Compañía de Sagua, bulle de nuevo la idea de la prolongación de las líneas de esa Empresa hasta aquella ciudad, lo cual es cierto, pero que, agrega el comunicante de *El País*, se abriga un solo temor, y es, la oposición sistemática de algunos propietarios de fincas por donde el trazado pase, que acaso opongan dificultades para su realización cuando si entendieran lo conveniente á sus intereses debían gustosos cederlos gratis

pues entonces esos terrenos adquirirían brevemente un valor mucho más alto al que hoy tienen algunas de esas mismas tierras, cuyas riquezas permanecen sin explotar por falta de vías de transportes.

Sería de lamentar, en verdad, que estos temores del amigo del colega se acentuasen porque daría márgen á dificultades para esta grandiosa obra de la que sabemos que se ocupa, como hemos dicho, con mucho interés, la Directiva y según nuestros informes hay una tendencia en la mayoría de los accionistas de la Empresa, muy favorable á la proyectada línea.

Aunque bien mirados estos temores deben ser rechazados en absoluto toda vez que según tenemos leído en la Exposición de la Comisión Gestora existen muchos ofrecimientos de cesión de terrenos, materiales etcétera etc, cuyos ofrecimientos deben considerarse vigentes apesar del tiempo transcurrido porque, como dice con muy buen criterio *El País* de Sancti Spiritus, no es posible que nadie desconozca las inmediatas ventajas que ha de reportar para aquel término las señales inequívocas del progreso representadas en dos hermosas cintas de acero que servirán de paso á la máquina portadora de grandes felicidades para las zonas que cruce atronando los espacios con su estridente pito, con lo que hace despertar á la vez la idea de los hombres amantes de las grandes empresas.

De seguro que nadie querrá señalarse en la valiente ciudad espiritana de retrógrado, pues, suficientemente tiene probado Sancti Spiritus su amor al progreso y en todos sus insignificantes detalles se nota la más pronunciada y característica expresión por todo lo que significa grandeza de espíritu y civismo, cuyas virtudes están profundamente arraigadas en el ánimo de todos sus pobladores.

Sancti Spiritus por su último censo, acusa la importante suma de unos 32 mil habitantes contando además su vasta zona con todos los adelantos de los pueblos modernos, así como, con numerosas industrias, entre ellas, unos 12 hermosos centrales de azúcar.

Ahora bien; sin amenguar en lo más mínimo los informes del amigo comunicante de *El País*, podemos declarar que no pueden acentuarse esas oposiciones de que le habla porque personalidades bien autorizadas é interesadas en la construcción de ese Ferrocarril, nos hacen saber que en el asunto, de tan vital interés para la comarca espiritana, se nota una gran uniformidad de miras, cual es ayudar en todo lo posible con ahinco y entusiasmo á la implantación de ella en el menor tiempo posible.

Y agréguése á esto que como la Empresa de Sagua posee en su seno, con hombres eminentemente progresistas y en su Consejo Directivo, individuos de un temple verdaderamente industrial, constituye una garantía de éxito para la prolongación de sus paralelas á Sancti-Spiritus.

Tenemos muchos motivos y conocemos perfectamente el espíritu emprendedor de los señores que constituyen esa Empresa para expresarnos en los términos que lo hacemos, por lo tanto tengan la plena seguridad los vecinos de Sancti-Spiritus de que si todos se animan francamente del buen deseo y cooperan al unísono con entusiasmo y fé, no estará lejano el día que vean realizado su ideal.

Renazcan las valiosas gestiones de la Comisión Gestora, auxilien los que puedan presentar recursos á la obra, vuelva el entusiasmo á imperar, que la GACETA DE LOS FERROCARRILES se compromete solemnemente, como un soldado de la avanzada á quemar su último cartucho, para ver establecido un servicio de tanta significación y trascendencia como es unir á Sancti-Spiritus con la Habana por medio de las apreciables líneas férreas.

El señor Administrador de los Ferrocarriles

DE CÁRDENAS Y JÚCARO.

Nos place manifestar que las fiebres de la estación que retenían en cama al distinguido amigo Sr. D. Manuel Iribas y Gil, Administrador General é Ingeniero Jefe de los Ferrocarriles Unidos de Cárdenas y Júcaro, y á su estimable hijo mayor, han desaparecido totalmente volviendo ambos á ocuparse en sus habituales tareas. Reciban nuestras felicitaciones por este motivo.

Las Estaciones de los Ferrocarriles

UNIDOS DE CAIBARIÉN.

Con motivo de la consulta que nos hace un subscritor, referente al apeadero de Salamanca, tenemos mucho gusto en informarle lo siguiente:

Las Estaciones de esa Empresa, produjeron en el ejercicio cerrado en 31 de Diciembre de 1893, las cantidades que siguen:

ESTACIONES	PASAJEROS.		CARGAS.		ENTRADA EVENTUALES.		TOTAL.	
	IMPORTE METALICO		IMPORTE METALICO		IMPORTE METALICO			
Argüelles (Caibarién)...	\$ 32,289	56	\$ 104,305	61	\$ 420	..	\$ 137,015	17
Hernando (Remedios)...	19,174	90	7,614	23	360	..	27,149	13
Rojas.....	400	45	778	94	..	..	1,179	39
Vinas.....	1,635	92	19,754	80	..	..	21,408	72
Taguayabón.....	1,710	36	7,692	64	18	..	9,421	19
Vega de Palmas.....	3,386	06	2,802	13	66	..	6,254	12
Zulueta.....	8,283	20	70,248	92	24	..	78,556	19
Camaguan.....	22,753	20	22,139	68	372	..	45,264	88
Salamanca.....	1,480	55	41,857	25	..	..	43,337	80
Cañita (San Andrés)...	1,815	51	16,786	72	..	..	18,602	23
Fortún (Placetas).....	17,348	26	57,484	..	147	..	74,979	26
Suma.....	\$ 110,295	97	\$ 351,464	92	\$ 1,407	..	\$ 463,167	89

Ahora bien; y habiendo satisfecho en lo posible la consulta de nuestro amigo, solo nos resta preguntar:

¿Cuándo se determinará la categoría de Estación al apeadero de Salamanca?

¿Seguirá sosteniendo este asunto el *statu quo* que parece ser la nota alta de esa Compañía?

¿No es por demás ridiculo, qué un apeadero que recauda relativamente más ó tanto como cualquier otra Estación de la línea permanezca sin dársele su correspondiente categoría por apatía de la Empresa?

¿Acaso demanda gastos esta concesión? ¿Acaso origina pérdidas?

Bien informados podemos decir, que resultará todo lo contrario, ó sea de beneficios para la Empresa.

Tiene la palabra la Junta Directiva de la Empresa de Caibarién.

Construcción de un Ferrocarril

Por el último vapor correo de la Península se ha recibido en el Gobierno General la disposición aprobando la subasta para la construcción y explotación del Ramal del Ferrocarril de vía ancha y servicio general desde la Estación del Cristo en la línea de Cuba á Enramadas hasta Sabanilla.

Carreteras

Se ha dispuesto se hagan por Administración las obras de reparación de los kilómetros 16 y 19 de la carretera de la Habana á Güines y el de limpieza del Real de Baracoa.

También dicen los telegramas de servicio particular del *Diario de la Marina* que S. M. la Reina ha firmado un Real Decreto incluyendo en el plan de carreteras de esta Isla los ramales de Artemisa, Cayajabos, Guanajay y Quiebra Hacha á la Estación del pueblo de Consolación del Sur.

Necrología

El último vapor correo de Santiago de Cuba, nos trajo la triste nueva del fallecimiento de la amantísima y virtuosa madre del estimado amigo D. Manuel Cortés Hechevarría, Jefe de la Estación de Dos Caminos, de la línea del Ferrocarril de Sabanilla y Maroto, de esa Ciudad.

Poseídos de la mas sentida pena hacemos llegar al desconsolado hijo nuestras sinceras expresiones del dolor que en nuestro ánimo causó noticia tan desagradable, y cuente el amigo Hechevarría que, en la GACETA DE LOS FERROCARRILES tiene amigos que toman una gran parte en su duelo, pero que ante el infortunio de que es víctima no cabe otra actitud para aminorarlo, que la mas cristiana resignación.

Duerma en paz la venerable y virtuosa señora.

La digna dama Excm. Sra. D^a Dolores Martínez de Calleja, esposa de nuestro estimado Gobernador General, nos envía para su publicación lo siguiente:

Protectorado de niños de la Isla de Cuba.

Sr. Director de la GACETA DE LOS FERROCARRILES.

Para desarrollar con la posible plenitud, dentro de los escasos recursos de que podemos disponer, todos los servicios necesarios al asilo benéfico de *niños huérfanos*, hácese preciso invocar el auxilio y la protección de esta Sociedad siempre generosa y noble, y dispuesta por abnegaciones y por sacrificios á socorrer al desventurado que implora los auxilios de la Caridad, que es la primera y más importante de las virtudes cristianas.

La dama cubana goza por doquier de singular prestigio por la alteza de sus afectos maternos: no puede por lo mismo, desatender el llamamiento de esas criaturas que heridas por la fortuna adversa, carecen en el mundo del beso cariñoso que enjuga sus lágrimas primeras.

Acudir á la caridad oficial, fuera inútil, la caridad oficial encerrada en el círculo de hierro de las restricciones y de los cálculos numéricos, constituye la esclavitud del sentimiento generoso.

Se necesita la iniciativa particular, el impulso particular, la acción privada que representándose en dádvas más ó menos importantes, permitan cumplir los altos fines que la institución del *Asilo* se propone.

No acudiremos á la inteligencia pensadora y reflexiva que todo lo mide y aquilata: acudimos al corazón que siente, á la generosidad que impulsa, á la nobleza que se impone.

No hay una madre que al besar jubilosa la frente inmaculada de su hijo, no piense en esos huerfanitos sin lecho, sin alimento, sin vida, porque no es vivir, vivir la vida de la privación y del infortunio.

A esas madres, acudimos; á esas madres imploramos.

¡Una limosna por amor de Dios!

No pedimos esplendideces reveladoras de vanidades y de soberbias contrarias al espíritu de la ley cristiana: el óbolo es también aceptable á los ojos de Dios.

El centavo que el niño afortunado dedique al niño desvalido, es un consuelo, es un mérito y constituye una virtud.

No pedimos más que un centavo: lo ínfimo de la limosna para la más grande de las obras de misericordia.

Esos seres desgraciados, abatidos por el infortunio, deben encontrar en ese *Asilo*, consuelos y alegrías y el relativo bienestar que el desarrollo de la vida orgánica necesita. Han de encontrar, además, de los elementos generadores de la vida moral: educación é instrucción.

Yo sola nada podría: con el auxilio de todos, todo se puede hacer.

¡Una limosna por Dios!

Dolores Martínez de Calleja.

NOTA.—En todos los Centros y establecimientos públicos—particulares que lo deseen—habrá sellos del *Asilo*—cuyo costo es de un centavo—para los que voluntariamente quieran favorecer con su limosna.

Bibliografía.

HOJAS LITERARIAS POR MANUEL SANGUILY.—AÑO II.—TOMO IV.—JUNIO 30 DE 1894.—NÚMERO 2.

Hemos recibido el ejemplar correspondiente á esta fecha de esta interesante publicación, conteniendo los siguientes artículos:

- I.—UN GRAN ORADOR CUBANO.—(Rafael Montoro, sus discursos y su política.)
- II.—LAS REFORMAS POLÍTICAS Y EL DARWINISMO.—(El Conde de Pozos Dulces.)
- III.—NICOLÁS AZCÁRATE.
- IV.—IMPRESOS RECIBIDOS.

Los ejemplares de esta publicación se hallan de venta al precio de 50 centavos plata, en la Redacción y Administración, San Ignacio 24 altos, y en la Imprenta *La Moderna*, Compostela número 69.

BIBLIOTECA DE LA REVISTA DE AGRICULTURA.—LA COLONIA, POR JUAN BAUTISTA JIMENEZ, *Ingeniero Industrial, Socio de Mérito del Círculo de Hacendados y Agricultores de la Isla de Cuba. Imprenta de A. Alvarez y Compañía, Ríola 40.*

Esmeradamente impresa en un tomo de 364 páginas y precedida de un importante Prólogo del Sr. D. Gabriel de Castro Palomino, hemos recibido un ejemplar de esta utilísima obra, la que recomendamos á los señores Hacendados y colonos por el gran interés que reviste para el cultivo de la caña y fabricación del azúcar.

Contiene los trabajos que siguen: Introducción, Variedades de la caña, Germinación de la caña, Desarrollo de la caña, Madurez de la caña, Formación de la capa arable, Propiedades de los elementos que forman la capa vegetal, De las labores y del arado, Del regadío,

Zanjeo y drenaje, Los agentes atmosféricos, Selección de las semillas, Distancia entre las macollas, De las siembras, capítulos XIV, XV, XVI, y XVII, Dimensiones de los cañaverales, Trazado de las guardarrayas, Consideraciones generales sobre los abonos, Abono para la caña, Manera de abonar, Siembras en quincuncio, Cantidades de semilla, Epocas de las siembras, Cultivo de la caña, Apolcadores y cultivadores, Cultivo de la soca y resoca, Resiembras económicas, Corte alza y arrastre, Precauciones para una buena recolección, Costo general del cultivo de una caballería de caña, Enemigos de la caña, Índice.

En la imposibilidad de ocuparnos hoy detenidamente de las muchas buenas sustancias que abarca este libro, aplazamos nuestros juicios para cuando terminemos su lectura.

Hállase de venta *La Colonia* en las principales librerías y en el *Círculo de Hacendados*, al precio de 80 centavos plata el ejemplar.

Edificio para Escuela de los Obreros

DEL FERROCARRIL DEL NORTE.

El Excmo. Sr. D. Claudio López, Marqués de Comillas, trata de levantar en el pueblo de San Andrés de Palomar, un edificio destinado á escuela para los Obreros é hijos de éstos ocupados en los talleres del Ferrocarril del Norte allí establecidos. Dicho edificio será además centro de reunión y esparcimiento de los indicados Obreros y sus familias.

Con hombres del temple del benefactor Marqués de Comillas, no habrían doctrinas utópicas entre nuestra abnegada colectividad de Empleados de Ferrocarriles.

LA GACETA DE LOS FERROCARRILES DE LA ISLA DE CUBA, desde estas apartadas regiones, envía un entusiasta aplauso á tan esclarecido filántropo.

La locomotora americana.

El tipo de esta locomotora, dice *El Expositor Americano* de Nueva York, que es peculiar á ese país, pues tiene muchos rasgos salientes de su superioridad que han contribuido á que se hayan recomendado por sí mismas, no solo en aquel país, sino también en el exterior, de modo que no obstante la preferencia que naturalmente existe en Inglaterra y otras naciones europeas por sus productos de este ramo, las locomotoras americanas están ganando terreno constantemente en el extranjero, especialmente en Hispano América y en los demás países donde aún no se fabrican. Estos países deben considerarse en su mayor parte como jueces desinteresados de los méritos relativos de las locomotoras europeas y americanas.

No ha mucho tiempo leímos en una revista mexicana que se había introducido grandes cantidades de material móvil de ferrocarril, de construcción inglesa, en la vecina república, y cuando publicamos la noticia en cuestión, recordarán nuestros habituales lectores dijimos que aquella anomalía aparente debía obedecer á que se estuviera construyendo en México alguna nueva línea ferroviaria, por capitalistas ingleses, y que éstos guiados por motivos patrióticos, habrían comprado los efectos que necesitaban en Inglaterra. No nos equivocamos cuando tal dijimos, pues así nos lo comprueba lo que acerca de este asunto dice un periódico comercial inglés. Según esta publicación el ferrocarril interoceánico de Tehuantepec "ha sido construido por contratistas ingleses para el desarrollo del comercio británico con México."

No criticamos que esa Compañía introduzca todo el material que necesite de Inglaterra, pero si creemos

que á la larga se verán precisados, como ya ha sucedido en otras líneas férreas mexicanas, á introducir las locomotoras americanas, debido á su baratura y superioridad de construcción.

Hace poco tiempo se anunció oficialmente que en Suiza se había introducido el sistema ferroviario americano, y que los directores de las líneas de ferrocarril de esa república habían resuelto cambiar el tipo de sus locomotoras y conformarse hasta cierto punto con el estilo americano. Esto lo han hecho, según dicen ellos mismos, con el propósito de economizar el desgaste y aumentar la seguridad. Es que todos estos señores han comprendido, como lo comprenderán algún día los directores de todos los Ferrocarriles del mundo, que las locomotoras americanas, son tan fuertes como las europeas, mucho más seguras, y se adaptan mejor para funcionar sobre cualquier clase de vías, obteniéndose con ellas mayor grado de velocidad. Además, los wagones de carga y coches Pullman que se fabrican en los Estados Unidos no tienen rival. La reputada firma de *Baldwin Locomotive Works*, de Filadelfia, acaba de construir para un ferrocarril suizo, dos grandes locomotoras del tipo americano más pronunciado, y sin duda alguna la introducción de estas soberbias máquinas demostrará prácticamente la superioridad del producto americano.

Buen viaje.

El Sr. D. Justo Perez Cagigal, inventor de los útiles y convenientes *Carros para caña*, de cuya conveniencia hemos hablado ya, ha salido el jueves último en el vapor americano «Séneca», con rumbo á Filadelfia y con objeto de poder implantar en su patente una pequeña innovación, así como atender personalmente á las muchas órdenes que lleva recibidas de los señores Hacendados, para surtir de esos carros para caña, de estaqueras movibles y giratorias, con el fin de ser implantados en la próxima zafra.

Lleve un próspero viaje el Sr. Perez Cagigal.

Como ya saben nuestros lectores los Sres. Krajewski & Pesant, establecidos en Aguiar 92, son los representantes en plaza de este invento donde podrán dirigirse para los informes necesarios.

Ferrocarril Urbano

Continúa el mal servicio de la Empresa del Urbano mereciendo las más ágras protestas del publico que se vé obligado á viajar por sus tranvías, y lo extraño es que á despecho de toda la Habana y de la unánime protesta de la prensa de todos matices, que es la mejor expresión del sentimiento publico, nada se hace por obligarla á cumplir lo decretado sobre tranvías en la *Legislación* vigente de los Ferrocarriles de la Isla de Cuba.

Nosotros, como es sabido, sostuvimos una extensa campaña referente al Urbano, que mereció el aplauso de todos nuestros compañeros en la Prensa y de numerosos amigos, pero en honor á la verdad, lo que para todos fué bien recibido, pasó desapercibido para las oficinas del ramo y prueba evidente de ello es que el Urbano sigue cometiendo abusos á su autojo sin importarle nada lo dispuesto.

Estamos casi persuadidos que si el Estado se incautara este servicio habria de presentar más garantías al publico porque ya el Urbano ha llegado al colmo y se hace imposible soportar por más tiempo tantas deficiencias como ofrece ese servicio.

Para terminar vamos á decir lo que es indispensable, en todo país, para que los tranvías sirvan de comodidad para el publico y no de odiosa y pesada jornada.

Los tranvías, en toda Europa, y países americanos,

son un servicio publico que se desempeña por las Empresas con baratura, limpieza, buena educación, exactitud y sin la menor molestia para los que ocupan el coche, pues allí se sabe que la vía por donde recorren sus carruajes son de ese mismo publico y no de las Empresas que explotan su ocupación.

Supuestas la baratura de los precios, el aseo y solidez de la vía y coches y aun los buenos modales de los empleados, queda lo demás á cargo de las ordenanzas municipales para que se apliquen en toda su latitud cuando así lo exija la Empresa que delinque.

De este modo quedan tolerables los tranvías y los que hayan viajado á esos países habrán tenido ocasión de admirar ese servicio Urbano que en nada absolutamente se parece al de la Habana.

«La American Fire Engine Company»

Esta notable empresa industrial constructora de bombas de vapor para apagar incendios, carros y carruajes para mangueras, utensilios para departamentos de bomberos, etcétera, es sin duda alguna, la más importante de cuantas existen en el mundo, pues además de ser la más antigua, en ella han sido consolidadas cuatro de las principales firmas de la misma clase de artículos, de los Estados Unidos, siendo hoy en día la corporación más sobresaliente en el ramo. Esta consolidación tuvo por objeto combinar los conocimientos prácticos y los numerosos privilegios exclusivos de las distintas fabricas, disminuyendo de esta manera los gastos, y poniendo la compañía en estado de suministrar sus varios productos mejorados en sumo grado en su calidad y á los más bajos precios competibles con su material y hechura de primera clase. La empresa ha tenido un éxito sumamente feliz como lo manifiestan los negocios siempre creciente y la numerosa clientela de que goza. Los talleres generales de la American Fire Engine Co., se hallan situados en Seneca Falls, N. Y. E. U. de A. con una sucursal en Cincinnati, Ohio, E. U. de A.

Todas la máquinas que salen de dichos talleres estan completamente garantizadas y en su construcción se emplean los mejores materiales y excelente mano de obra, comprometiéndose la citada firma á componer y reponer á su coste, cualquiera de las partes que ya sea por defecto de material ó por imperfección de la mano de obra, no correspondan al ofrecimiento y garantía bajo la cual venden todos sus efectos. La camisa de cada caldera está propiamente ajustada, lleva encima su caja de vapor niquelada, y sus accesorios estan finamente bruñidos y pesadamente niquelados. La armazón, los aparatos motores y el brasero estan pintados hermosamente, rayados de oro y ornamentados. Las máquinas estan adaptadas para ser tiradas, sea por caballos solos, sea por caballos ú hombres, como las quieran los compradores. Si por caballos, lleva la máquina su lanza y poleas, pescante, cojín de cuero, guarda-fuerte, estribo, y un freno que se pone en acción por el pié del conductor. Si por caballos ú hombres, lleva una lanza de combinación para operarse por caballos ó á mano, con pescante, cojín, guarda-fuerte, estribo, devanadera con 120 piés de cuerda de cañamo de manila para maniobrar, y un freno que se acciona desde el brasero atrás. Cualquier cambio de construcción y acabado que se requiera se puede hacer conforme al deseo de los interesados.

La bomba de vapor «*Sulshy*» es la mejor para apagar incendios, pudiendo desde luego darse cuenta nuestros lectores de lo vistoso de su aspecto y de la hermosa construcción y acabado sin rival pidiendo catálogos á la mencionada Manufactura, citando la GACETA DE LOS FERROCARRILES DE LA ISLA DE CUBA. Dicha máquina representa los tamaños más pequeños que de ese estilo se fabrican. Estan suspendidas por muelles en espiral enfrente y atrás, y llevan una lanza de combinación para

caballos ó uso de mano, con pescante, cuerda para maniobrar con su devanadera, y el freno que se acciona desde el brasero atrás. Este estilo de máquina se adapta para alibajos y puede correr con ellos sobre una ladera y sitios semejantes que se encuentran en las poblaciones pequeñas cuando se debe tomar el agua en una fuente ó estanque.

Entre las notables mejoras que distinguen á este estilo de bombas de vapor para apagar incendios, merece mención especial el cilindro de vapor, que consta de dos ruedas de levas que funcionan dentro de una caja impermeable al vapor. El vapor vivo se admite en el fondo de la caja, y apretando aparte los dientes largos hace girar las dos ruedas en su pasaje, y agota por encima en la chimenea y calentador del agua de alimentación cada rueda tiene dientes arreglados para entrar en las partes correspondientes de la otra, haciendo un empalme muy ajustado, é impidiendo al vapor que suba directamente en su tubo de educación. Las ruedas están torneadas en sus lados para corresponder á las cabezas de la caja, y ajustadas de tal manera, que aún sea impermeable al vapor, hay bastante lugar para la construcción y expansión que producen el frío y el calor. Cualquier deterioro de poca importancia que pueda existir después de unos años de servicio fácilmente se puede componer en poco tiempo.

Otras muchas y muy importantes mejoras encierran estas célebres máquinas, que por no cansar la paciencia del lector, omitimos su descripción; pero, sin embargo, si desean conocerlas á fondo, les informamos, que la citada compañía constructora ha publicado recientemente un catálogo en castellano, el que será enviado gratis á las personas que lo soliciten. Inútil nos parece también hacer ver la importante necesidad de estas bombas de apagar incendios, pues apenas hay ya ciudad alguna donde no halla un cuerpo de bomberos para sofocar los incendios. Terminamos excitando á nuestros lectores escriban á la *American Fire Engine Company*, de Seneca Falls, N. Y. E. U. de A, solicitando el catálogo de referencia, precios corrientes para la exportación y todos los informes que deseen sobre el particular, pues nos consta que la citada compañía tendrá sumo gusto, en suministrarlos invocando el nombre de nuestro periódico.

Implementos para la Agricultura.

En los presentes momentos en que se preocupan todos nuestros agricultores en la mayor rebaja del precio de los azúcares, es cuando más deben de fijarse en la clase de implementos que han de usar en lo sucesivo á fin de que esto influya poderosamente en la rebaja del precio de nuestra producción, factor importantísimo con el que indudablemente se había de resolver el más importante de los desideratum modernos.

Es sabido que el país que hasta la fecha ha producido los más importantes aparatos para la elaboración de nuestro producto sacarino ha sido la Unión Americana, pues el constante contacto que han tenido los Ingenieros de aquel centro productor con nuestros hacendados, les ha dado la práctica necesaria á el mejor perfeccionamiento de cierta clase de maquinaria, con la que se han puesto muy de cerca de la resolución de ese importantísimo problema.

Para reafirmar esta corriente que de ciertos años á la fecha se viene notando en nuestros centros industriales, basta hacer una pequeña recorrida por determinados lugares y allí se verán espuestas las más perfeccionadas máquinas que ha podido producir la inteligencia humana.

Hace al pié de veinte años, cuando menos, nadie hubiese imaginado haber visto en nuestros ingenios las

locomotoras auxiliando á los arados *Fowler*, aparatos que rendían un exuberante trabajo; y, que bien pudiera atestiguarlo el Sr. D. Emilio Céspedes y Alfonso, primer importador de las mismas. La vasta experiencia que este señor posee en asuntos de esta naturaleza, podrá sintetizar más brevemente cuanto hemos relacionado. Y como que nuestro sentir es que acontezca y se reproduzca la evolución que llevó á cabo con tan buen éxito D. Domingo Ferrera, cuando introdujo en esta Isla el primer arado americano insistiremos sobre tal punto. No estamos hoy en las condiciones de hace cuarenta años, más aún nos queda algo por aprender, y á este fin llamamos la atención de todos nuestros agricultores á fin de que hagan una visita de inspección al bien montado establecimiento de los señores Egusquiza y L. Arambalza, de la calle de Lamparilla número 11½ y San Ignacio número 52, cuyos señores tienen una legítima experiencia en los negocios de esta índole.

Los *donkeys* de vapor, de Blake, tienen una variadísima y útil aplicación, pues tanto sirven para tachos al vacío, húmedos ó secos ó para acueductos. Estas bombas son inmejorables, y ya hay multitud de hacendados que las usan en sus fincas con un éxito incomparable.

Las Calderas *Climax* es una de las valiosas adquisiciones para los nuevos aparatos, pues reúne á la economía de combustible una perfecta garantía para todo aquel que las maneje por la seguridad de que adolecen.

No estamos colocados á la distancia en que muchos suponen, en este centro de trabajo poseemos mucho y bueno, utilizable en todos conceptos para nuestra importante producción.

Ingenieros eléctricos alemanes.

En el mes de Junio próximo pasado se reunieron en Leipsic las dos sociedades principales de Ingenieros electricistas de Alemania, según se ha visto en los principales periódicos de la nación. Las corporaciones de que nos venimos ocupando fueron *La Unión Libre de los Representantes de los Trabajos Eléctricos Alemanes*. En aquel *meeting* trató la primera sociedad de los procedimientos usados más particularmente respecto á las estaciones eléctricas. En el periódico titulado *Electrical Engineer* de Londres, ya se venía hablando del motivo de la reunión de ambas corporaciones.

El Dr. Oswald de Leipsic fué el que presentó la primera proposición en la que trataba de, *La Ciencia Electro-Química del Presente y los Técnicos del Porvenir*. El autor de ese trabajo manifiesta, descansa en la verdad de que la ciencia electro-química ha adelantado sobremanera en los últimos años transcurridos y de los nuevos progresos que se realizarán en no lejana fecha. Después de haber entrado de lleno en la cuestión de los electrolitos, el orador manifestó: que la reforma en las máquinas de termo-dinamo eran posible en una sola forma: por el trabajo de las altas presiones de temperatura. Esto lo pueden comprender con suma facilidad los hombres genuinamente técnicos, y es posible descubrir la solución aplicable con el auxilio de los motores de gas. Si es posible y tan hacedero como se supone la transformación en algún sentido por medio de la energía ó poder químico—á cuyo fin se trabaja—la cuestión del uso del vapor habrá de quedar fuera de combate en todo sentido.

La solución de este problema técnico—provisión de la más barata energía—puede hallarse fácilmente en el uso de la electro-química, en alguna forma por medio de baterías galvánicas, las que al presente aún permanecen desconocidas para la mayoría de los técnicos.

Herr F. Ross de Viena describió después el plan

para el cambio de sistema del teléfono de Nissl. El objeto principal de este eminente hombre científico es reducir el costo de instalación y trabajos, habiendo manifestado á la reunión que el principal objetivo que posee es el establecer la comunicación automática por medio de un solo alambre. El principio donde descansa su método propuesto es el siguiente: «Colocar un solo alambre en determinado punto en conexión directa con el mecanismo del teléfono y la corriente establece desde luego el movimiento de dicho mecanismo.»

Herr W. Lahmeyer, de *Frankfort* sobre el *Maine* ha presentado una proposición que descansa en lo siguiente: «Arreglos de la Corriente de Rotación en los Rectificadores é Instalaciones.» Dice el autor del estudio cuyo título hemos transcrito que, con ese arreglo queda establecida la presión permanente de la corriente que origina la luz con el uso de los electro-motores aprovechándose á ese efecto el uso de las máquinas primitivas. Descansa este principio en los métodos de trasmisión de las máquinas secundarias aplicadas á los generadores por medio de lo que se establece una variada suma de corrientes magnetizadas, de acuerdo siempre con las necesidades requeridas. Este sistema que permite que los motores sean prácticamente empleados está puesto en uso de *Bozinger* á *Kiel*, haciéndose la trasmisión por medio de 300 h. p. En estos momentos se están construyendo dos rectificadores de 600 h. p.

Mr. Gisbert Kapp hizo una histórica descripción de los adelantos de la electricidad en Inglaterra y apoyó la adopción del sistema de alumbrado puesto en uso en el Reino Unido. En su conclusión ha referido las ventajas que está produciendo y aun producirá la aplicación de los motores eléctricos á los tranvías urbanos.

Dr. G. Rössler, de *Charlothemburg*, presentó una moción acerca *La Presión y Corrientes en las Curvas en varios Tipos de Alternadores y su Influencia sobre el poder lumínico en las Lámparas de corrientes Alternativas*. Ha discutido sus investigaciones en unión de los del Dr. Weddig en el laboratorio de la Escuela Técnica de Berlín. En sus investigaciones el autor ha entrado de lleno en la cuestión del poder lumínico en las lámparas de arco, de corrientes alternativas. Dicho profesor ha dejado sentado el paralelo entre la eficiencia lumínica en las corrientes directas en las lámparas de arco y las alternadas en las mismas, de lo que se ha venido en consecuencia que las anteriores son superiores á las últimas.

Herr von Dolwo Dobrowolsky, de Berlín, al trazar sobre las corrientes directas en las máquinas del sistema de tres alambres ha dicho: que el método de distribución del tal sistema, á pesar de ser tan conocido y sólo aplicable á un dinamo, adolece del vicio á falta de un punto neutral en el sistema generatriz; lo cual compensa la fuerza del alambre cuando éste se halla conectado. En lugar de unir los dinamos, hay dos puntos diametralmente opuestos en las extremidades de la armadura, de lo que se desprende una propia y poderosa inducción. Podría ser posible reducir la intensidad de esta corriente tanto como se deseara por el crecimiento de la coeficiencia de la propia inducción del rollo de alambres, lo que puede ser fácilmente hecho adoptando una cubierta de hierro.

Si el alambre compensador, del cual los grupos de lámparas están conectados en series, y establecida la comunicación con su punto neutral, y si los puentes usados contienen en operación el mismo número de lámparas ó aparatos, el alambre neutral debe permanecer sin corriente ninguna. Mas si el puente número 1 está cargado más que el número 2, el exceso de corriente del primero sobre el segundo, vuelve al dinamo por medio del alambre compensador, llegando al punto extremo en donde la corriente queda dividida. Y si es

continúa no tendrá dificultad en atravesar el rollo mencionado y de tal modo penetra en la armadura. La independencia de los dos grupos *consumidores* es completa, y si uno ú otro de estos grupos consume más corriente que el otro, permanece equilibrada la corriente, desde ese momento el exceso vuelve á la armadura sin ningún género de pérdida por el alambre neutral atravesando el rollo.

Con el uso del rollo se regula la presión, especialmente en el caso en que la estación central esté distante y sea la corriente igual á la total tensión de los dos grupos de lámparas.

En este caso es tan sólo necesario insertar cerca del lugar utilizable uno ó algunos de estos dinamos provistos de las bobinas de inducción propia. Las escobillas han de estar puestas en comunicación con los principales conductores.

Contribución Municipal

DE LAS COMPAÑÍAS DE CARROS DE NUEVA YORK.

La siguiente estadística contributiva demuestra el importe de las sumas pagadas por las diversas Compañías de tranvías al Ayuntamiento de Nueva York, desde el año de 1880:

Compañía de Broadway.—Séptima Avenida y ramal de circunvalación de la misma Empresa. Esta Compañía tiene abonado, desde el año 1885 al 1890 el tres por ciento de derechos ó contribución del importe total de sus ingresos brutos, más cincuenta pesos por año por licencia de tránsito para cada carro. Del año de 1890 al de 1893, pagó al Consejo Municipal por el primer concepto, el cinco por ciento de los productos brutos, y además \$ 50 por mil de licencia por cada carro y \$ 40,000 por año como convenio especial. La suma de \$ 150,000 ha sido desembolsada por dicha Compañía desde el año de 1893 hasta la fecha y cincuenta por ciento por derechos de cada carro.

Compañía de la Sexta Avenida.—Cincuenta por ciento por cada carro, por año, desde el de 1889.

Compañía de Chambers y Embarcadero de la Calle de Grand.—Tres por ciento desde 1887 á 1891, y cincuenta por ciento y \$ 50 por mil por derechos de cada carro desde el año de 1891.

Compañía Central al Través de la Ciudad.—Tres por ciento de sus productos brutos desde el año de 1887 á 1893.

Compañía del Parque Central y ríos del Norte y Este.—\$ 50 por cada carro al año desde el de 1886.

Compañía de la Novena Avenida.—\$ 50 por mil por cada carro desde el año de 1889.

Compañía de la Segunda Avenida.—Cinco por ciento de los productos brutos desde el año de 1890 y un tercio del uno por ciento en determinados ramales.

Compañía de la Tercera Avenida.—\$ 20 por mil por cada carro desde el año de 1886 al de 1893.

Compañía de la Calle 23.—Cinco por ciento de los productos brutos desde el año de 1890.

Compañía de la Calle 23.—Uno por ciento de los productos brutos desde el año de 1891, y \$ 50 por mil por los tranvías grandes, además de \$ 25 por cada uno también de los pequeños.

Compañía de los Ríos del Este y Norte.—Los derechos fueron vendidos en remate á razón del 38 por ciento de los productos brutos.

Compañía del Ferro Carril del Río Hudson.—\$ 50 por mil al año por cada carro.

Compañía del Ferro Carril Elevado de Nueva York.—Cinco por ciento de los productos líquidos; no habiendo hecho pago alguno desde el año de 1890.

La Corte de Apelaciones ha resuelto que, el Ayuntamiento puede cobrar de esta Compañía, el cinco por

ciento del líquido producto de las utilidades, en cuanto al tráfico de pasajeros en la línea de la novena Avenida, desde la calle de *Greenwich* hasta la 61ª y dos y medio por ciento desde las calles 61ª á la 83.

Compañía de las Calles Diez y Christopher.—Tres por ciento del producto en bruto.

Compañía de Dry Dock Este de Broadway y la Bateria.—Cinco por ciento de los productos líquidos, \$ 50 por mil por cada carro grande y \$ 25 por mil por los pequeños desde el año de 1888.

Compañía de la Octava Avenida.—\$ 50 por mil por cada carro desde el año de 1882.

Compañía de la Calle Cuarenta y Dos y de la Calle Grand.—\$ 50 por mil por cada carro desde el año de 1888.

Compañía de la Calle Cuarenta y Dos y Manhattanville y Avenida de San Nicolás.—Tres por ciento sobre los productos brutos desde el año 1885 al de 1891, y cinco por ciento desde el de 1891.

Compañía de Houston, Calle del Oeste y Embarcadero de Pavonia.—\$ 100 por año, suma estipulada y \$ 50 por mil por cada carro.

Compañía de Nueva York y Harlem.—Tres por ciento sobre los productos brutos de las extensiones, desde el año de 1885 al de 1893.

Compañía de la calle veintiocho y veintinueve.—Por terminar. Debe pagar el tres por ciento sobre los productos brutos los primeros cinco años, y cinco por ciento anual en lo adelante, á los que tendrán que agregar el 29 2/10 por ciento, pagaderos cuando sea vendida.

Compañía de Circunvalación Metropolitana.—Seis por ciento sobre los productos brutos y \$ 50 por mil por cada carro desde el año de 1891.

Compañía de la Unión.—Uno por ciento de los productos en bruto cuando los ingresos lleguen á \$ 1,700 por mil por cada un día. Nada ha abonado á la Municipalidad hace dos años.

En algunas si no en todas las compañías de tranvías los cargos que hace el Ayuntamiento Metropolitano de la ciudad de Nueva York son bien exagerados, mas hay que entender que estas compañías como todas las demás han gozado de los privilegios de la exención total de carga alguna, la que representa muchos millones de pesos economizados en el transcurso de tantos años de haber sido aquellas instaladas sin haber desembolsado un céntimo siquiera; esto dará mayor auge al tesoro del citado Ayuntamiento y le permitirá llevar á las vías de hecho las grandiosas obras que ha tiempo vienen siendo la pesadilla de sus ediles. Mas queda demostrada la riqueza que se ha encerrado siempre en aquellas vías de pública explotación, en el hecho de que no habrá ninguna que se resienta aun á pesar de lo fuerte y excesivo de aquel impuesto.

Circular

Se nos remite la siguiente:

Cienfuegos 24 de Julio de 1894.

Sr. D. José S. Feliú, *Director de la GACETA DE LOS FERROCARRILES.*

Habana.

Muy señor nuestro:

Tenemos el gusto de participar á Vd. que hemos establecido en la calle de Sta. Isabel núm. 40, una Agencia General de Transportes Expreso de la Isla.

Al ofrecer á Vd. nuestros servicios, prometemos cumplir los encargos que se nos confien con prontitud, esmero y equidad.

Sírvase Vd. tomar nota de nuestras respectivas firmas, y honrarnos con su confianza, ofreciéndonos atentos S. S. Q. B. S. M. *Carbonell y Montaña.*

Deseamos muchas prosperidades á los amigos Carbonell y Montaña.

VARIEDADES.

Ferrocarrileo Metropolitanos entre Londres y Nueva York.

Debido á la recolección de ciertos estados demostrativos, entraremos, aunque someramente, la comparación ó paralelo que guardan los Ferrocarriles de la ciudad de Londres con los de Nueva York.

En el año de 1892 los trenes de Ferrocarril de pasajeros de la ciudad de Nueva York y sus cercanías hicieron durante el mismo un total reunido de 9.106,810 millas, equivalentes á 345 trenes que se han movido diariamente.

En Londres, durante el mismo año, hicieron una recorrido de 3.702,120 ó séase un equivalente de 56 trenes diarios á todo lo largo de sus líneas.

No podemos hacer una absoluta comparación del importe del pasaje entre el núcleo de trenes de las dos ciudades, porque no tenemos el *sumum* de la distancias en que se han movido, tanto los Ferrocarriles del sistema Americano, como el de los Ingleses; ni tampoco tenemos la proporción del importe de todos los pasajes.

En Nueva York no existe por ejemplo la diferencia de clases en los carros; cualquiera que sea el que quiera trasportarse, de un extremo á otro de la ciudad, paga cinco centavos. En Londres aún existe esta diferencia, y podemos decir que los precios de las terceras clases en esta ciudad, son más caros aún de lo que se paga por el transporte de pasajeros en la ciudad citada anteriormente ó séase en Nueva York.

Si es cierto que pueda calcularse que sea en proporción igual á entre ambas poblaciones, en casos independientes y aislados como *verbi gracia* resulta en el *underground* de Londres, su costo es indiscutiblemente superior al respecto de los cinco centavos que cargan las *Compañías de Elevados* de Nueva York á todo pasajero, sin que haya ningún género de distinción entre todos los carros que arrastra cada una y todas las locomotoras. Los elementos de *confort* que tienen los carros y paraderos de los Ferrocarriles elevados de la ciudad de New-York son, en sentido general superiores sin duda á los de Londres, á excepción de los carros de primera clase usados en los trenes del *underground* en esta última ciudad, que son sin duda el modelo más acabado de perfección artística, más la proporción de pasajeros que trasportan estos carros es muy pequeña comparada con los de segundo y tercer orden. Los carros de segunda clase de los trenes de esta gran ciudad son extremadamente confortables y no falta en ellos ningún requisito por insignificante que éste sea. Los de tercera son en extremo inferiores comparados con los de la más miserable Empresa de ferrocarril de los Estados Unidos, y casi al nivel de los que trasportan reses en el país últimamente citado.

La insuficiente claridad que tienen los carros que atraviesan por el *underground* en Londres, ha hecho que se ponga en la parte superior del carro—interiormente—y en proporcionadas distancias, una luz de arco incandescente á el objeto de que cada pasajero pueda dedicarse á la lectura durante el tiempo que ha de permanecer dentro de aquellos; más lo particular es que ningún pasajero puede tener derecho á que sea encendido el bombillo que casi descansa sobre su cabeza, sino abona de antemano un *penny*—moneda inglesa y americana—con la cual queda establecida la corriente, teniendo derecho desde luego á la lectura de su periódico ó de su libro, mediante aquel anticipado pago; el que no lo hace, no tiene derecho á semejantes primicias.

Los Ferrocarriles en Australia.

No son muchos los progresos que han hecho las construcciones ferroviarias en Australia durante los pasados

últimos años, con cuyo motivo las colonias no crecen y se desarrollan como acontecía en los anteriores. Inglaterra tiene bastante crédito y dinero que podría prestarlo y facilitarle á módicos intereses á todos aquellos individuos que están animosos de acometer grandes empresas. De este modo se creará la demanda de grandes lotes de terrenos que son en la actualidad del dominio del Gobierno, se formarían nuevos centros de población y aumentaría, á no dudarlo, la riqueza de sus extensos dominios de la Australia.

Los ferrocarriles que existen en Australia son en su mayor parte contruidos por el Gobierno Colonial, y, no hay una razón de suficiente peso, que explique el proceder contrario que se observa en nuestros últimos tiempos. Las soberbias inversiones que ha realizado con sus terrenos afectan las más espléndidas de todas, sus ingresos por este concepto han llegado á ser inapreciables, ¿por qué ese abandono ú apatía cuando menos debe subsistir? Al finalizar el año de 1892 habían establecidas 9,254 millas de ferrocarriles pertenecientes al Estado, además de 475 en las islas adyacentes de Tanuama, y, 1879 en la parte más distante de Nueva Zelandia.

No es ó no aparecen ser demasiado costosas estas instalaciones, pues calculando que el importe de cada milla sea de \$52,270, no es posible que, dado el montante de su costo sea éste el principal motivo que impulsa al Gobierno de Inglaterra á la sustracción del sistema que implantó en no remota fecha con éxitos tan lisonjeros.

Es cierto que el tráfico fué insignificante en el año de 1892, y que, las utilidades sólo llegaron \$4,424, en bruto, y, las netas, fueron \$1,565 deduciendo todo género de gastos, ó sea un 3 p% de interés anual en la inversión sobre su costo, mas esto no basta. En *Nueva Gales del Sur*, la proporción respecto de los productos líquidos llegó la cifra de 3.58 p% sobre el capital inver-

tido; en *Victoria* el 2.63 p%; en *Queensland*, 2.51 p%; 3.49 p% en la *Australia del Sur* y 0.38 p% en *West Australia*.

Esto no prueba desconocimiento por parte del Gobierno de Inglaterra, porque hoy es la primera como nación colonizadora; lo que acontece es, que abstraída del adelantamiento de que han menester los habitantes de Australia, se ha entregado á una especie de abandono tan perjudicial para sus intereses cuanto para su pobladores. Si el Estado duplicara sus inversiones en el desarrollo de los ferroviarios, muy pronto podría establecerse el paralelo entre estas colonias y la India.

CRONICA GENERAL.

Buena suerte

Se la deseamos de todas veras á nuestros amigos los Sres. D. Ramon Martin Rivero, D. Jose Fuentes y Rey y D. Octavio Rodríguez Perez, socios industriales y gerentes los primeros y exclusivo comanditario el último, en la explotación de la antigua y bien acreditada casa titulada «Galería Artística». Según circular que tenemos á la vista, fechada en 17 del presente, aquella casa girará en lo sucesivo bajo la razón social de: Fuentes, Rivero y C^{ta} de la que son socios, los repetidos señores á quienes nos hemos referidos en nuestro anterior párrafo y á los que deseamos sinceramente todo género de suerte, por las circunstancias que concurren en todos y en cada uno de los individuos que forman dicha sociedad mercantil, y en donde nuestro público puede hallar á mas de un buen surtido de artículos selectos en el ramo de pinturas y adornos, la mas refinada cultura entre los galantes caballeros, que han formado una trinidad tan perfecta.

do la apariencia de los semilleros. Estos están re-
producidos en la Pl. n^o IX.

A instancias mias ha preparado el Dr. Harris, de Cayo Hueso, recientemente algunos breves informes relativos á sus experiencias con las plantas que se reproducen aquí.

LA SANSEVIERIA DE FLORIDA

Esta planta que se conoce comunmente, con el nombre de «Cañamo de cuerda de arco» es natural del Africa tropical y de las Indias Orientales.—La siguiente descripción está tomada de un diccionario de jardinería editado por George Nicholson, á. l. s. conservador del jardín Botánico Real de Kew: Lo he comprobado en varios particulares como son: la flor, la blancura del perianto, teñido de verde obscuro, de 2 pulgadas de largo; los segmentos que igualan al tubo: ramos sencillas pié y medio á 2 pies de largo; 3 pulgadas de ancho cuando está bien abierto sin flor (scape), 1 pié á pié y medio; glaucus verde purpurino con 3 á 4 bracts de Etoide: hojas levantadas, ablancoada, cartilaginosas, 3 á 4 pies de alto 2½ á 5 pulgadas de ancho por la mitad de ella: blancura ó rojisa obscura por los bordes, con manchas blancas y aguzadas.

La Sansevieria ha sido conocida desde hace mucho tiempo como planta de ornamentación, pero aunque una de las mas valiosas plantas téxtiles que se conocen, nunca ha sido que yo sepa, utilizada

planta de adorno. El pueblo que desconocía su valor como planta téxtil se principió á alarmar por su fecundidad y se empeñó en estirparla. Es superior por muchos conceptos á la planta de Sisal, su fibra aunque no tan larga, es tan fuerte y mucho mas fina: su rendimiento de fibra es mayor aunque no produce tantas hojas. La planta crece muy apañada y puede regularmente cortarse todos los años, produciendo cada un año mayor cosecha en la misma raíz. Producirá dos veces el total de la cosecha, en el mismo espacio de terreno de lo que producen la fibra de Sisal, y cuando esta última necesita de 3 á 5 años para madurar ó alcanzar su mayor rendimiento, esta planta producirá en 18 meses una hoja de 5 pies de largo.

Con fecha de Abril 14 de 1790, volvió á escribir: Incluyo en esta una muestra del lirio (Lily.) Este evidentemente pertenece á la misma familia del Sisal, como lo demuestra la fibra. Es una plan-muy vigorosa y cuando una vez se extiende en el suelo es muy difícil extirparla.—No dá semilla, pero se reproduce por medio de sus hojas y raíces que se cortan en pequeños pedazos, y cada pedacito produce una planta. Sus hojas son casi tan largas como las del heniquen, y cada planta no produce nunca más de tres á cinco hojas. Del centro de la planta nace un pedúnculo de cerca de 5 pies de alto cubierto cuando está florido de pequeños lirios en casi la mitad de su longitud. Estos lirios tienen una pulgada de largo, son blancos color de

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

FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

SECCION ADMINISTRATIVA.

NOMBRES	CARGOS QUE EJERCEN
Don Alberto de Ximeno y Cammack.....	Administrador General é Ingeniero Jefe.
" Baldomero Pichardo Jimenez.....	Secretario.
" Ricardo Sánchez Gómez.....	Inspector Especial.
" Manuel Ausinde Pacheco.....	Auxiliar.
" Rodolfo Betancourt Díaz.....	Estenógrafo.
" Domingo Bures Tafanell.....	Escribiente.
" Eladio Gaucedo Fernández.....	Escribiente de Personal.
" Juan Soler Botella.....	Escribiente.
" Federico Nuñez de V. Palomino.....	Id.
" Francisco Clausó Pérez.....	Id.
" Jorge Valenzuela Díaz.....	Id.
" Pedro Vázquez Carballido.....	Porta-Pliego.
" Juan Conde Triguero.....	Ordenanza.
" Manuel González López.....	Id.
Asiático Ricardo Rey.....	Sirviente.

SECCION DE CONTADURIA.

Don Oscar Giraud Fernández.....	Contador.
" Florencio Reyna Martorell.....	Tenedor de Libros.
" Luis Mestre Dominguez.....	Auxiliar.
" Julio de Ximeno Cammack.....	Id.
" Ramón Aguiar Ballori.....	Id.

(Continuará)

perlas y emiten un delicioso perfume.—Esta planta por el hecho de que lleva algunas manchas oscuras sobre el mismo color de la hoja, se le ha dado el nombre en las islas inglesas de las Indias Occidentales el de lirio manchado y en la Isla de Cuba, lirio de vaca (no es así si no lengua de vaca.) Se adapta á todos los terrenos, ricos ó pobres, pero vejeta mejor en los húmedos.

Su fibra como V. lo verá es mas fina y mas suave que la de Sisal. No ha sido nunca estensamente conocida y estudiada como valiosa planta téxtil y millones de ellas, han sido aquí desenterradas y arrojadas en los carros de la basura como perjudiciales.»

Por conducto de Mr. Bier, pudo el departamento conseguir una tonelada de hojas de Sansevieria, que fué embarcada para la factoría del departamento experimental de Biscayne Bay. Estas fueron limpiadas en la desfibradora de Ban Buren y se obtuvo una buena cantidad de fibra espléndida. Las hojas variaban de 2½ á 7 pies de largo, y fué preciso escoger sobre 100 libras de hojas, cuyo término medio fué de 6½ pies, que dieron fibra de 6 pies de largo al promedio.

Cuidadosamente apreciado, fundado en la calidad de la fibra de la Sansevieria, segun nuestros experimentos se podría fijar la producción próximamente en 40 libras de fibras por tonelada de hojas. Se ha explicado ya en capítulos anteriores que la máquina dió un tanto por ciento excesivo

de desperdicio. Este desperdicio no se pesó pero es razonable asegurar, que con menor pérdida (fibra rota, y fibra dejada ir con la pulpa) el rendimiento de fibras por tonelada viene á ser próximamente de 50 libras. A pesar de que esta es una producción considerablemente menor que la de Sisal, el rápido crecimiento de la planta, la facilidad con que puede cosecharse y el mayor precio de la fibra compensan con ventaja la diferencia de producción de fibra limpia.

El material es demasiado bueno para cordelería en la aceptación usual de la palabra. Es tantísimo mejor y mas fina, que la fibra comun llamada de cordelería, que sin duda alguna encontrará una buena aplicación en las fábricas de tejidos finos, y creo que con una buena preparación, debe tener cabida entre las buenas fibras para hilados y muy posible también que se emplee en una nueva forma de manufactura. La fibra es fina, blanca y lustrosa, las hojas se desarrollan facilmente para manipularlas en la máquina desfibradora en estado verde ó fresco. El departamento de fibras, estará mas adelante preparado y lo demostrará.

El Dr. Morris tiene tanta confianza en el valor de la industria de la fibra de la Sansevieria que ha sembrado muchos acres de esa planta, propagada por el mismo, por subdivisión de raíces y hojas cortadas. Cuando en Febrero de 1892 visité en Cayo Hueso su plantación, pude tomar fotografías de la forma en que se propaga la planta, enseñan-

NEUHAUS, NEUMANN Y CA.

MERCADERES 35.—HABANA.

REPRESENTANTES DE LOS GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA PARA INGENIOS

DEBRUNSWICK.—ALEMANIA.—FUNDADOS DE 1853.

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

Trapiches,

Clarificadoras,

Mezcladoras,

Defecadoras,

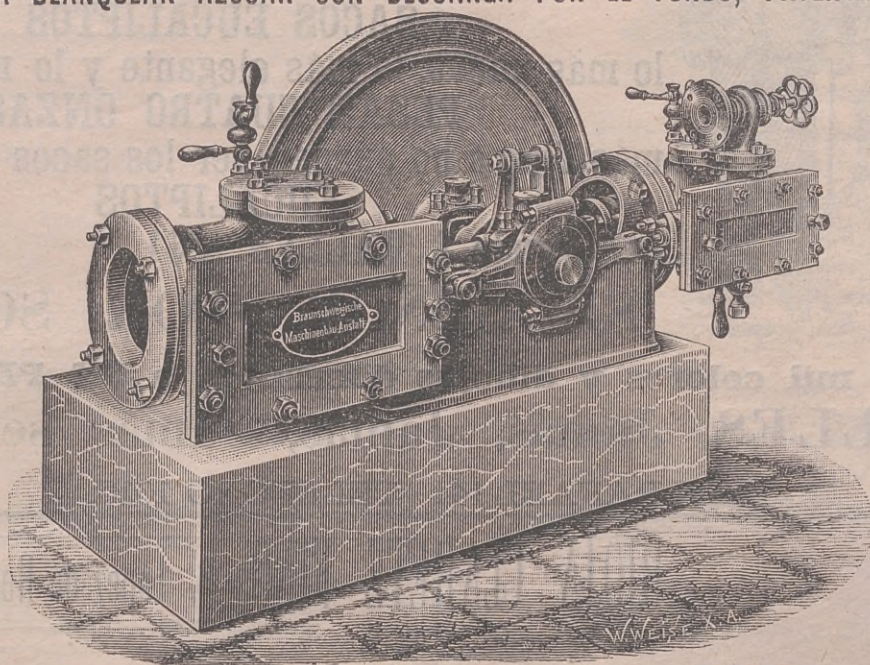
Filtro-prensas,

Doble y triple-
efectos,

Trituradores,

Centrifugas,

Alambiques,



Tachos de

punto con

serpentina,

Máquinas de

vapor con

expansión

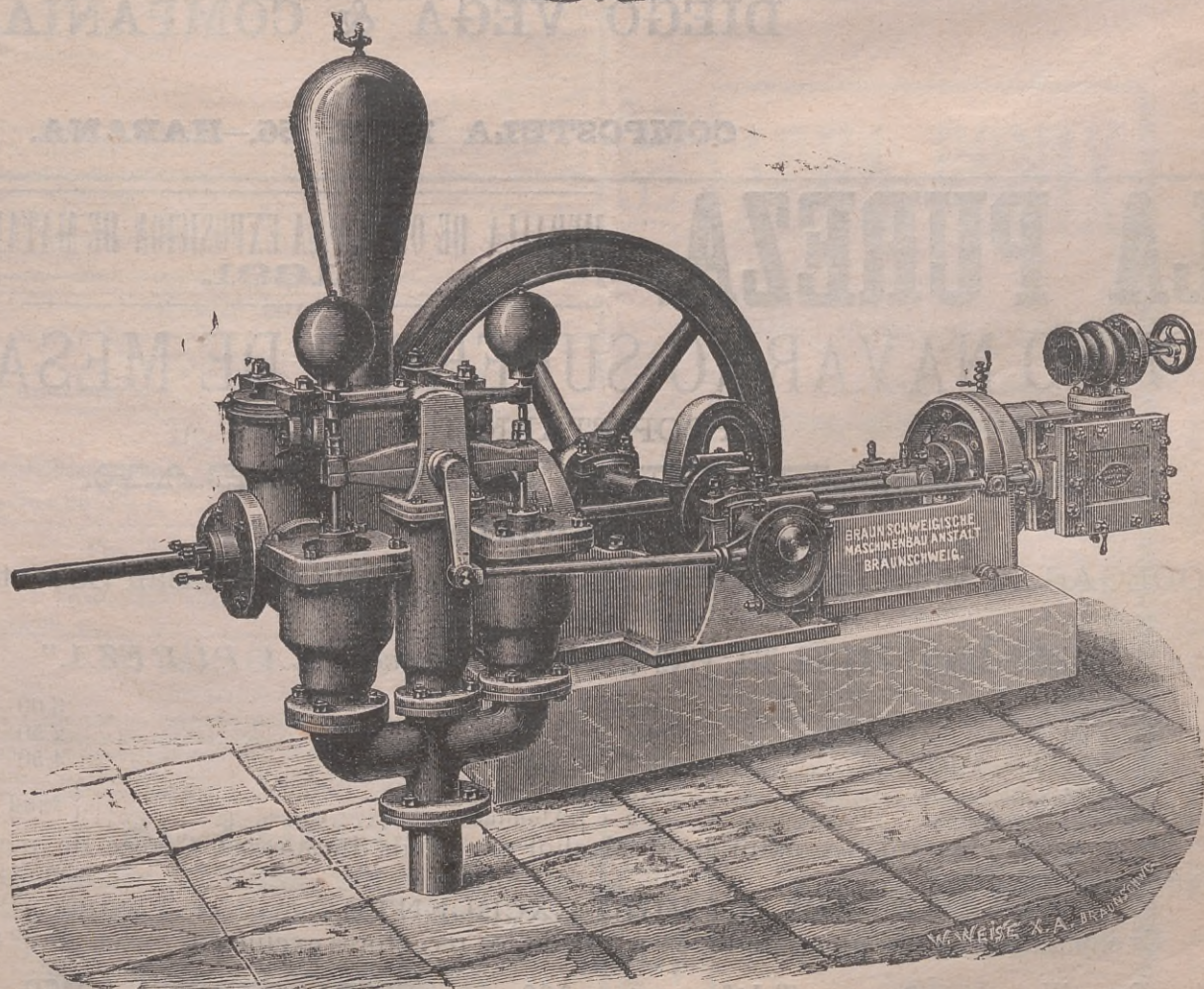
variable,

Bombas y

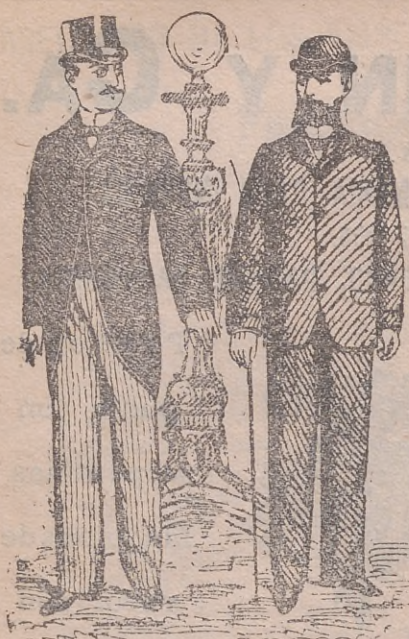
Calderas de

todas clases.

COMPRESOR DE AIRE PARA DESPRENDER EL AZUCAR VERDE DE LOS CARROS



Bomba de Agua para alimentacion de Calderas.



NO HAY COMPETENCIA POSIBLE

Soy el Champion Rey de la baratura.

FIJENSE UN MOMENTO LOS EMPLEADOS DE LOS FERROCARRILES

SACOS EUCALIPTOS

lo más nuevo, lo más elegante y lo más fresco,

PESAN CUATRO ONZAS,

más lijeros no pueden ser los sacos

EUCALIPTOS

que vende J. VALLES, á \$1

SI, SEÑOR, POR SOLO \$1

de mil colores y dibujos diferentes, a UN PESO PLATA.

J. VALLES, Jamás, Jamás, Jamás se cansará.

SAN RAFAEL 14½—TELEFONO 1015.

RIOJA CLARETE FINO R. Lopez de Heredia y Compañía.

AGENTES GENERALES PARA LA ISLA DE CUBA,

DIEGO VEGA & COMPAÑIA.

COMPOSTELA NUM. 66.—HABANA.

LA PUREZA.

MEDALLA DE ORO EN LA EXPOSICION DE MATANZAS
1881.

VINO NAVARRO SUPERIOR DE MESA

PROPIETARIOS:

SARALEGUI Y LASQUIBAR.

SAN SEBASTIAN.

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

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

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

"EL IRIS"

COMPANIA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA INCENDIOS

ESTABLECIDA EN EL AÑO DE 1855.

OFICINAS: EMPEDRADO 42.

CAPITAL RESPONSABLE, ORO \$24.256.006

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

Siniestros pagados en oro..... \$ 1.227.043-56

PÓLIZAS EXPEDIDAS EN JUNIO DE 1894.

	ORO.
1 á D. Armando García y Pérez.....	\$ 2,000
1 á D. Antonio Queral y Oller.....	2,000
3 á D. José Villegas y Riaño.....	6,000
1 á D ^a Adela Barquinero de Juarrero.....	30,000
2 á D ^a Altagracia Acosta y Aguilera y don Gabriel Sosa y Valenzuela.....	2,000
1 á D. José y D. Faustino Alvarez.....	1,000
1 á D. Salvador González de la Vega.....	10,000
1 á D. Vicente Dorrego y López.....	1,000
1 á D. Pablo González Peña.....	200
1 á D. José Fernández Longa.....	2,500
1 á D. José Mato Requeijo.....	12,000
1 á D. Magín Buñill y Lloberda.....	18,000
1 á D. Magín Buñill y Compañía.....	10,000
1 á D. José Franquis y López.....	500
1 á D ^a Clotilde Soldevilla, viuda de Hita, y don Fénix de Hita y Soldevilla.....	2,400
1 á D. Manuel Ronco y Pernas.....	10,000
2 á D. Francisco Rodríguez.....	9,500
1 á D. José Fernández y Suarez y don José Suarez Solís.....	9,000
1 á los Sres. Fernández y Solís.....	5,000
1 á D. Ramón de los Hoyos y de la Llata.....	5,000
1 á D. José Rocha y Maseda.....	4,000
2 á D. Antonio Rocha y Maseda.....	6,100
1 á D. Restituto Fernández y Ramos.....	15,000
1 á D. Francisco Bouza y Fernández.....	1,000
1 á D. Alberto J. Díaz y Navarro.....	10,000
1 á D. Francisco Barreiro.....	4,000
Total.....	\$178,200

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

Habana, Mayo 31 de 1894.—El Consejero Director, *Eligio Nattalio Villavicencio*.—La Comisión Ejecutiva, *Juan Palacios*.—*Victoriano Ayo*.

Ovidio Giberga.

Ingeniero Civil y Electricista de la Escuela Politécnica de Reussalaer. Reconocimientos y reparaciones de Edificios, Construcciones, Estudios y Consultas. Concordia 32. Habana.

Dr. Garganta

Especialidad: matriz, vias urinarias, laringe y sifilíticas.

Consultas de 11 á 1.

Acosta 19, esq. á Damas

Dr. José F. Romero Leal.

Gabinete de Consultas Médicas y Estacion Sanitaria de los Bomberos Municipales.

Lamparilla 31.

HABANA.

Dr. Juan G. Villarraza

CIRUJANO DENTISTA.

Ha establecido su gabinete quirúrgico dental al nivel de los mejores de Europa y 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.

S. LOPEZ.

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

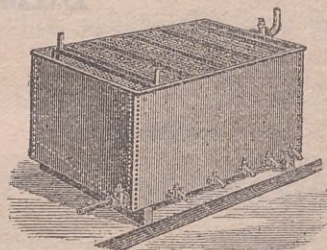
MODICO INTERES, PRECIOS CONVENCIONALES.

COMPOSTELA 53.

HABANA.

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.

AGUA FENIX

PARA

TEÑIR Y HERMOSEAR EL CABELLO

PREPARADA POR EL

DR. GONZALEZ.

El "Agua Fenix" devuelve al cabello de un modo uniforme y al mismo tiempo paulatino y gradual el color que tuvo en la juventud, comunicándole un brillo y suavidad que eximen el uso de aceites y pomadas; con su uso se extirpa la caspa y se fortalece el bulbo productor del cabello, aumentando su crecimiento: tiene la inmensa ventaja de no manchar la piel, que es el mayor de los inconvenientes que tienen algunos de los tintes conocidos: su olor es grato y no ofende su uso al sentido de la vista ni á ninguna otra parte del organismo.

Se vende en la

Botica de SAN JOSÉ,

CALLE DE AGUIAR, NUM. 106

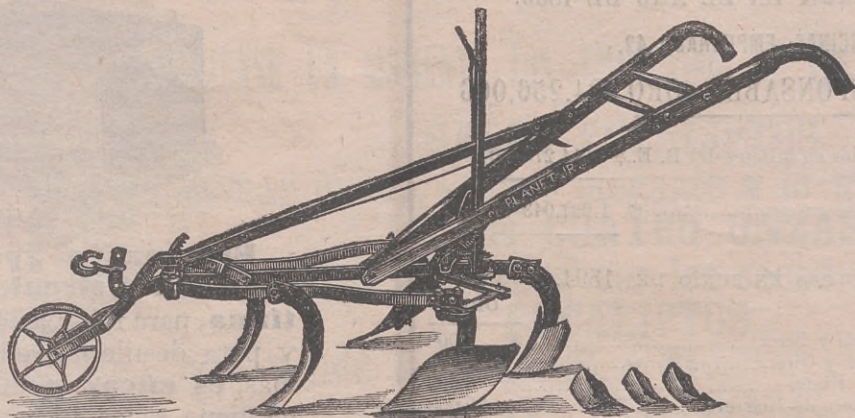
HABANA.

DR. GONZALEZ.—HABANA 112.

FARMACIA "SAN JOSÉ"

BASTERRECHEA Y GARAY.

LAMPARILLA NUMERO 9.



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

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

AVISO IMPORTANTE.

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



VAPORES CORREOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA ANTES DE ANTONIO LOPEZ

Vapor **ALFONSO XII** Capitán Moret.

Saldrá para Pto. Rico, Coruña y Santander el 30 de Julio á las 10 de la mañana llevando la correspondencia pública y de oficio.

Admite pasajeros para dichos puertos y carga Pto. Rico, Coruña, Santander, Cádiz, Barcelona y Génova.

Tabaco para Puerto Rico, Coruña, Santander y Cádiz.

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 7.

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.

C. CONDAL. Capitán Castellá.

Saldrá para Nueva York el 30 de Julio 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 **PANAMA** Capitán Riverá.

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

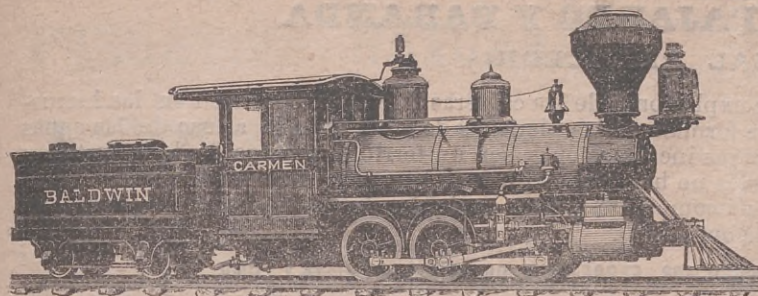
Admite carga y pasajeros para dichos puertos.

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 6.

VIONNET & C^o



TODA CLASE DE MAQUINARIA
PARA INGENIOS, FERROCARRILES Y VAPORES.

AGENTES

DE LAS FABRICAS SIGUIENTES:

BALDWIN.—Locomotoras de todas clases para Ferrocarril é Ingenios.
READING IRON COMPANY.—Trapiches de 2, 3, 5 y 6 mazas.
WORTHINGTON.—Bombas de todas clases.
THE JAKSON MFG. Co.—Carros de todas clases para Ferrocarril y especialidad en carros para caña.

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

NEW-YORK
45 BROADWAY

Cable: VIONNET.
Correo Apartado 569. Teléfono 483.

HABANA
AGUIAR, 61.

DUBOIS & BOULANGER

INGENIEROS.

Obrapia 36—HABANA—Apartado 649.

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

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

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

Calderas de todas clases y sistemas.

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

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

Estudios y trazados de ferrocarriles. Instalaciones y material eléctrico.

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

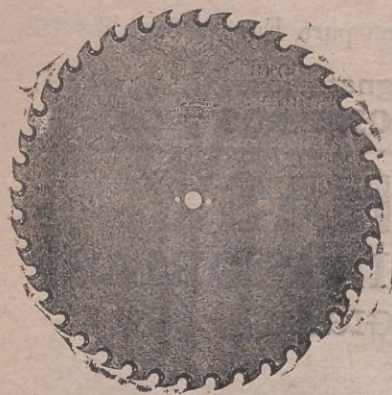
HENRY DISSTON & SONS (INCORPORADA.)

Se facilitan Precios y Catálogos.

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

FILADELFIA PENN. U. S. A.

MACHETE ESPECIAL NUM. 15.



JOLIS BADIA & VIDAL

CONSIGNATARIOS DE LAS PRINCIPALES LINEAS DE VAPORES TRASATLANTICOS
IMPORTADORES DIRECTOS

—de viveres, ferreteria, maderas de todas clases y barros.—

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

J. M. Ceballos & Compañía

80 Vall Street,—New York.

Cable "Ceballos"

P. O. Box 2424

BANQUEROS, COMERCIANTES, COMISIONISTAS.

POLVOS Y PASTAS VEGETALES DESINCRUSTADORES

Inventados por **FAJARDO Y BARANDA**

(CON REAL PRIVILEGIO.)

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

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

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

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



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, Seperintendente.—Puerto Tampa.

Compañía General Trasatlántica.



Vapores Correos Franceses.

Nuevo itinerario.—Viajes directos y rápidos.

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

SAINT NAZAIRE, SANTANDER, HABANA Y VERACRUZ.

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

De mas pormenores impondrán Amargura núm 5 Sus Consignatarios.

BRIDAT, MONTROS y Co.

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

VENTAJAS.

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

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

DIRECCION.

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

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

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

INFORMARAN LUGARES DONDE HAN SIDO INSTALADOS

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

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.—Telefono 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.

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.

CHOCOLATE DE GAMBA "SIN RIVAL EN EL MUNDO!"

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

Fábrica, Mercaderes 23.

FABRICANTES
DE
LICORES FINOS E IMPORTADORES
CASA FUNDADA EN 1866

Nuestros productos han sido presentados en dos Exposiciones, habiendo obtenido



ESPECIALIDADES de la CASA
CREMA HABANERA
CON REAL PRIVILEGIO
COGNAC 1866.
127 AÑOS DE SOLERA
VERMOUTH MARCHIONATTO.

Medalla de Oro, Habana.

y

Primer Premio, Chicago.

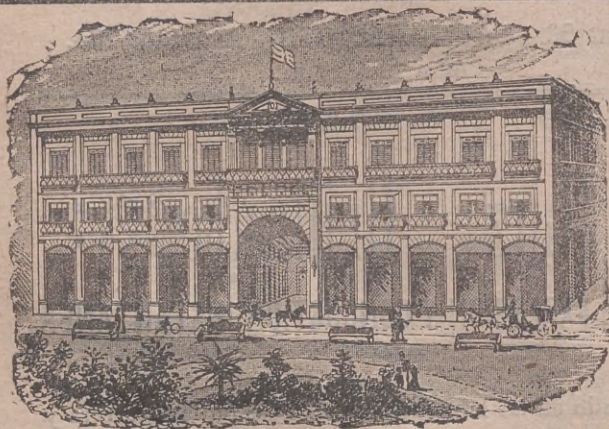
MONTE 425, 427 Y CASTILLO NUMERO 19.

Teléfono número 1,037.—Habana.

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

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

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



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.



Agencia de Francisco Pulgaron,

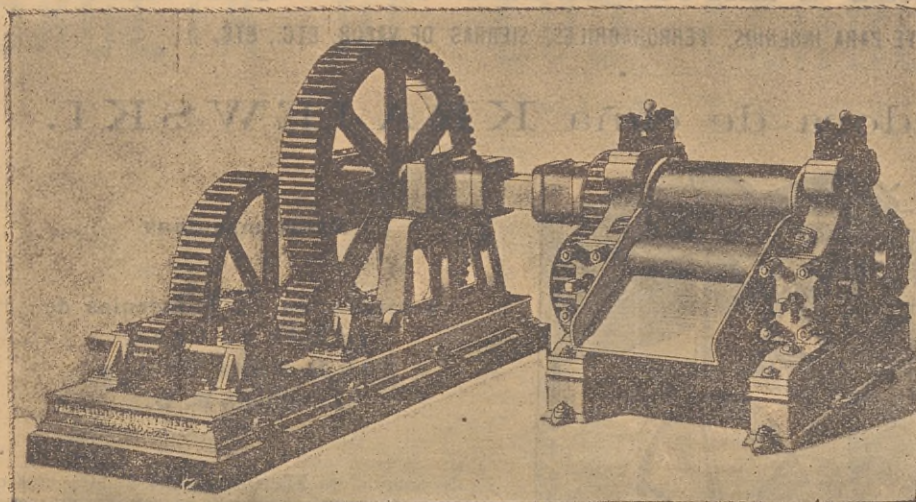
OFICINA PARTICULAR PARA INFORMES
LAS DEL FERROCARRIL DEL OESTE
HABANA

Y EN DRAGONES NUM. 16.

TELEFONO 1694.

CARBÓ Y COMP.

COMERCIANTES.

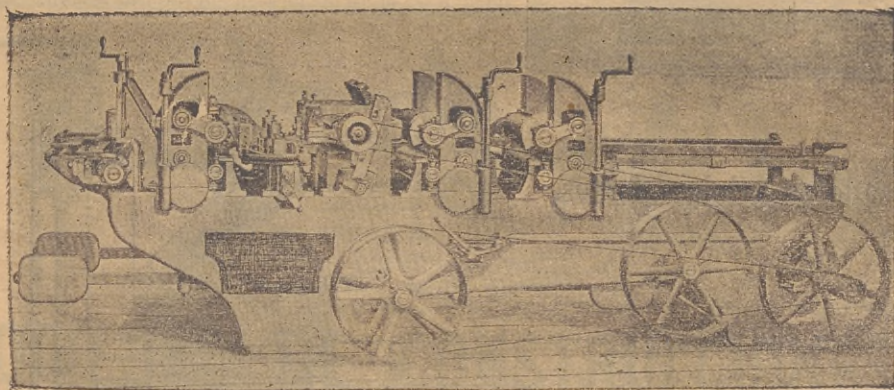


IMPORTADORES
DE MAQUINARIA Y ACCESORIOS
PARA LAS INDUSTRIAS
EN GENERAL

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.

AMARGURA 10.

APARTADO 194

Cable: CARBO.

HABANA.

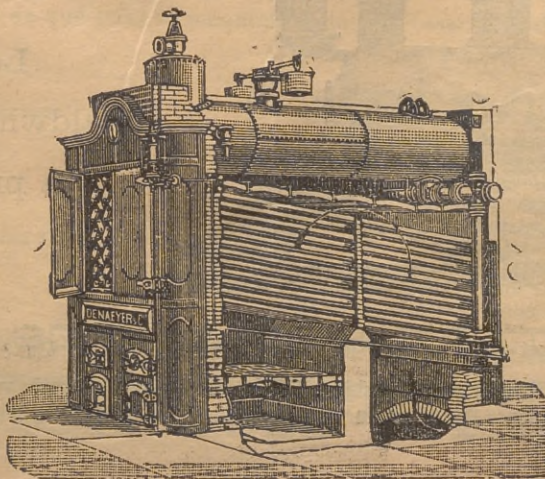
H. Alexander.

CALDERAS MULTITUBULARES INEXPLOSIBLES
PATENTE DE NAEYER & Co.

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

Superiores á todas las DEMAS de ese sistema.

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



Nuevo sistema de alimentación racional, suprimiendo las inscrustaciones.

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

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

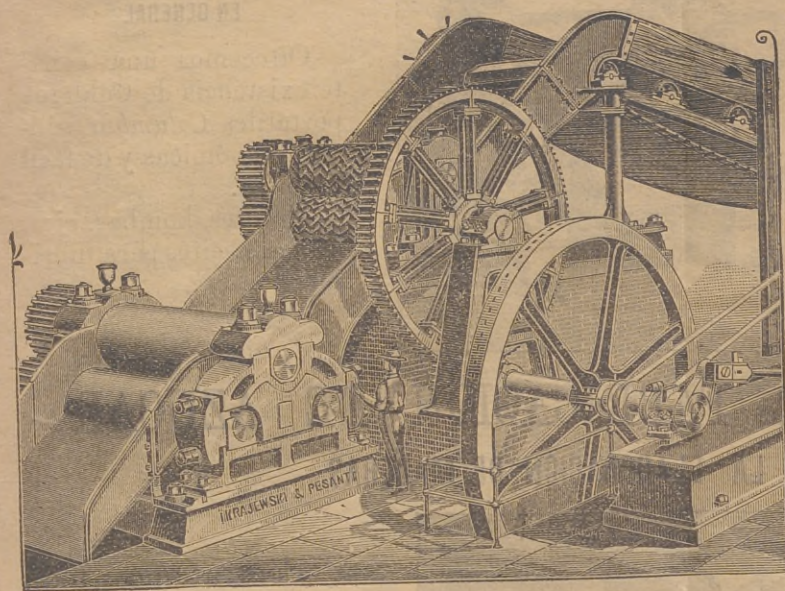
KRAJEWSKI & PESANT,

NEW YORK.

CONSTRUCTORES Y EXPORTADORES DE MAQUINARIA.

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

Desmenzadora de caña KRAJEWSKI.



Estas máquinas

ESTÁN

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

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

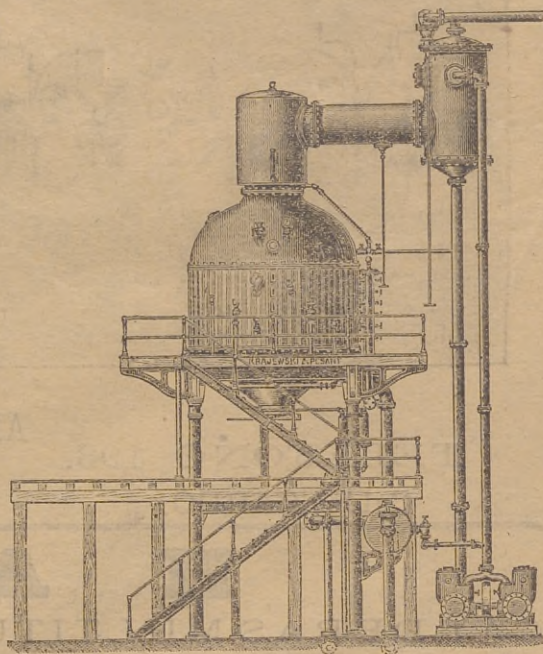
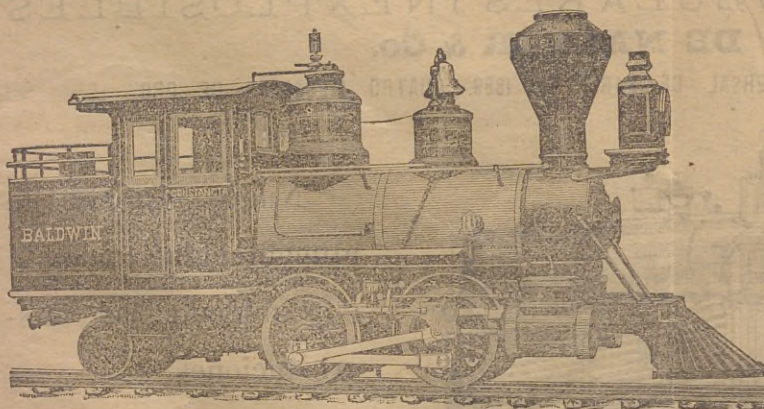
Es esta desmenzadora la única que da tan satisfactorios resultados, ofreciendo mayores ventajas que la remolida, ó sea el uso de un segundo trapiche común.

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

Calderas multitubulares, centrifugas,
trituradores y elevadores.

Especialidad en CARROS de todas clases.

CARRILES DE ACERO.



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

KRAJEWSKI & PESANT,

Talleres. Elizabeth, Dwight and Van Dyke Streets, South Brooklyn, N. Y.—Escritorios. 36, Broadway.—P. O. Box 1815 New York.
Representados en la Isla de Cuba, por D. Alfonso Pesant. Aguiar 92.—Apartado 390.—HABANA.—Telefono 213