

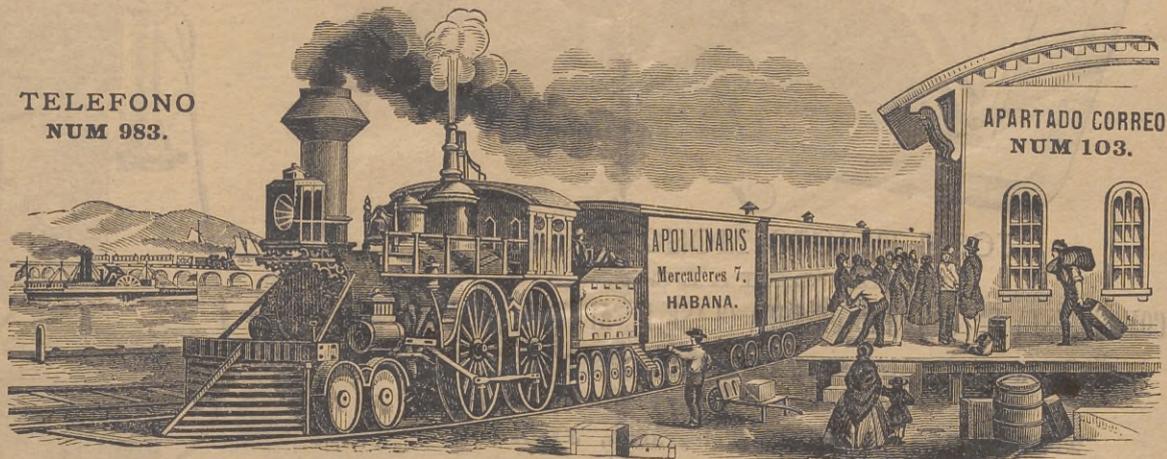
Apollinaris: Ha sido, es y será la Reina de las Aguas de Mesa

GACETA DE LOS FERROCARRILES

DE LA ISLA DE CUBA.

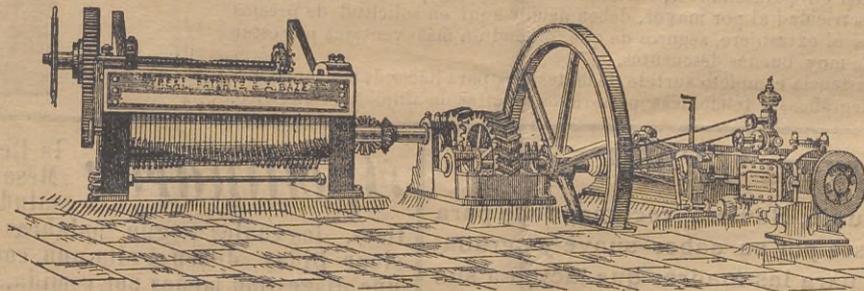
Cable: GACETA F.

TELEFONO
NUM 983.



OFICINAS: Villegas 92.

AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO, MINAS, NAVEGACION, ELECTRICIDAD, SEGUROS Y BANCOS.



SOCIEDAD DE CONSTRUCCIONES MECANICAS de SAINT-QUENTIN—Francia.

SUPERVIELLE HERMANOS—REPRESENTANTES.

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

Instalaciones completas ó parciales de aparatos para la fabricación de azúcar.

Estudio de reformas y modificaciones aplicables á la maquinaria existente en los ingenios, con el objeto de obtener mejor resultado.

Máquinas de moler caña.—**Aparatos** de evaporación á efectos múltiples.—**Tachos** al vacío, tubulares y de serpentina.—**Filtros-prensas gigantes** con 50 platos de un metro cuadrado.

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

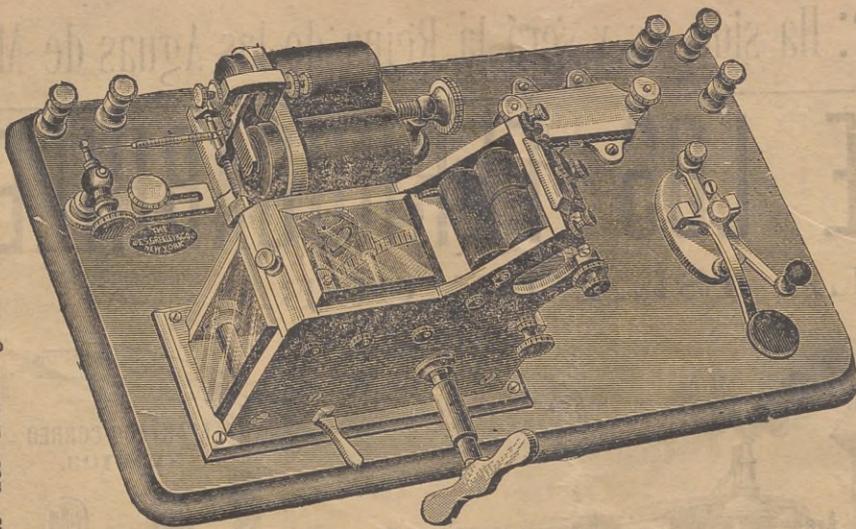
Santa Teresa de la Sra. Viuda de Oña.
Central Constanca, de los Sres. Apezteguia.
Portugalete, del Sr. Escarza.
Soledad, del Sr. Secada.
Esperanza, de la Sra. Vda. de Baró.
Matilde, id. id.
Olimpo, de los Sres. Perez y Gavilan.
Sta. Rita, de los Herederos de D^a Cristina Baró.
Diana, id. id.
Manuelito, 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. Díaz Bolaño.
Adela, de los Sres. Zozaya y Compañía.
Macagua, del Sr. D. Betharte.
San Pablo, de la Sra. viuda de Figuerola.
Recuerdo, del Sr. Arturo de La Muela.
Alcancia, de la Sra. Condesa de San Fernando.
San Agustin del Sr. Miguel Saiz.
Luisa, del Sr. Salvador Cartañer.
Maria de los Sres. Hijos de Marcial Ponce y otros más.

MERCADERES 37—Supervielle Hermanos—HABANA

CIRCULACION 4,500 EJEMPLARES

Depósito general del Descargador FERRER



Depósito general del Descargador FERRER

JOSE ELIGIO MOSQUERA.
IMPORTADOR

COMISIONISTA EN GENERAL DE TODA CLASE DE APARATOS ELECTRICOS
Y MATERIALES PARA FERROCARRILES

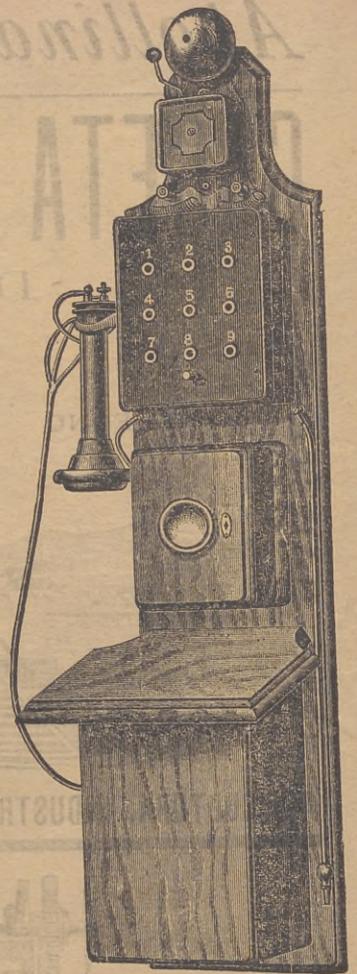
OBISPO 88, ENTRE VILLEGAS Y BERNAZA.

Teléfono 798.—Dirección Telegráfica, JELMOS.

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

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

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



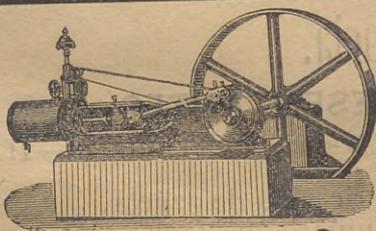
Cerveza "LEON"

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

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

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

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



BOMBAS ALEMANAS

de alimentación con válvulas para

AGUA CALIENTE.

MÁQUINAS PARA CENTRIFUGAS

Bombas de rechazo.

DONKEYS "KNOWLES"

HEESCH & REINIARDT.

MERCADERES 31

TELEFONO 594—APARTADO 316

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

DE

MAGDEBURG—SUDENBURG—ALEMANIA

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

Centrifugas colgantes, Defecadoras, Calderas.

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

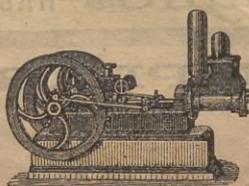
Paños superiores para Filtros-Prensas, de todos los sistemas y tamaños.

CIRCULADORES AUTOMATICOS PARA TRIPLE EFECTO

PATENTE REINHARDT Y HYATT

Para presupuestos, planos, etc.

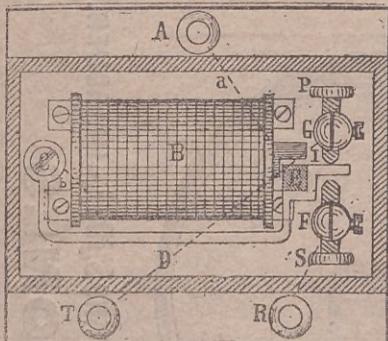
MERCADERES 31.



NO MAS DESGRACIAS POR EL FUROR DEL RAYO.

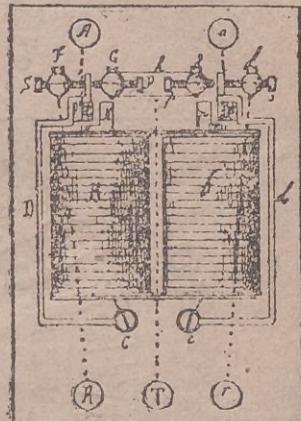
El Descargador "FERRER."

(CON PRIVILEGIO DE INVENCION)



PARA ESTACION EXTREMA.

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

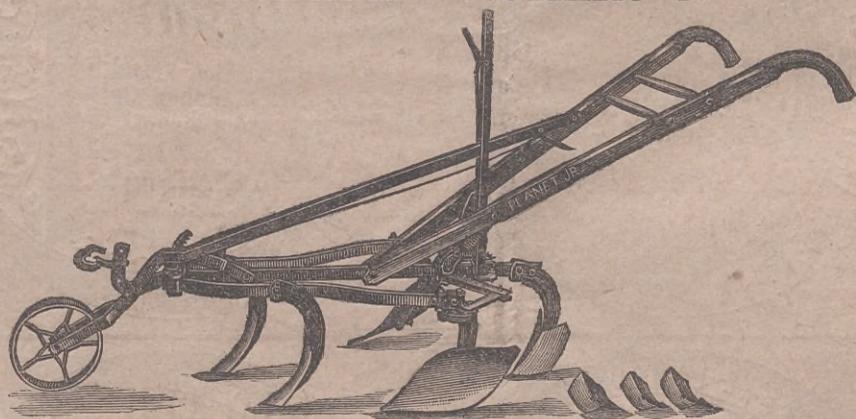
Con él puede comunicarse sin peligro en medio de tormenta.

SU PRECIO ES INSIGNIFICANTE.

Agente único para todos los paises americanos: ENRIQUE L. ORELLANA,
Compostela 109. esq. á Muralla.—Habana.

BASTERRECHEA Y GARAY.

LAMPARILLA NUMERO 9.



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

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

AVISO IMPORTANTE.

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

Pídase Magnesia de Márquez.—PADRE.



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

JUAN JOSE MARQUEZ

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

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

À LOS CONSUMIDORES.

TINTO.



ALELLA.



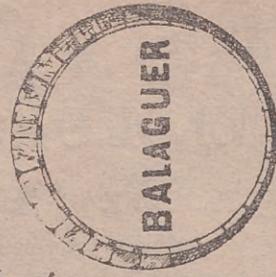
NAVARRO.



MISTELA

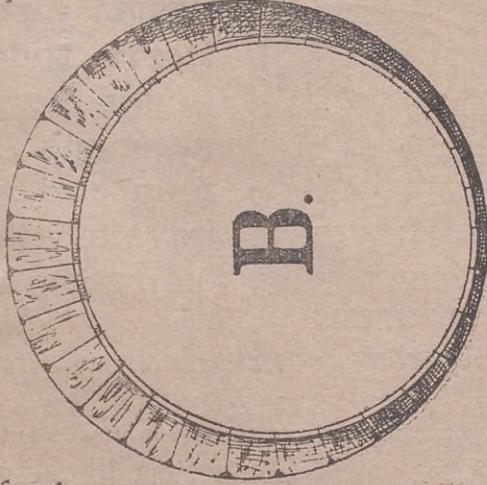


BALAGUER



LAMPARILLA 10 y 12.

HABANA



ESTAS SON LAS PRIMITIVAS Y ÚNICAS LEJÍTIMAS MARCAS REGISTRADAS DE VINO S.^o JOSE, DE BALAGUER.

REHUSAR LAS IMITACIONES



AGENCIA B.

ESTACION DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA

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



COMODIDAD, RAPIDEZ, SEGURIDAD Y ECONOMIA.

AGENTES DE LAS MAQUINAS DE COSER

DOMESTICA

NEW-HOME

VIBRATORIA

IDEAL

NAUMANN

Y

PERAL

FAVORITA



¡WHITWORTH!

¡NEUMANN!

Record del mundo
por

Osmond y Adams.



Record del Imperio
Aleman por

SCHTZ.

CAMPEONATO DE CUBA 1894

OBTENIDO POR

JOSE CARLEVARIS (Pippo)

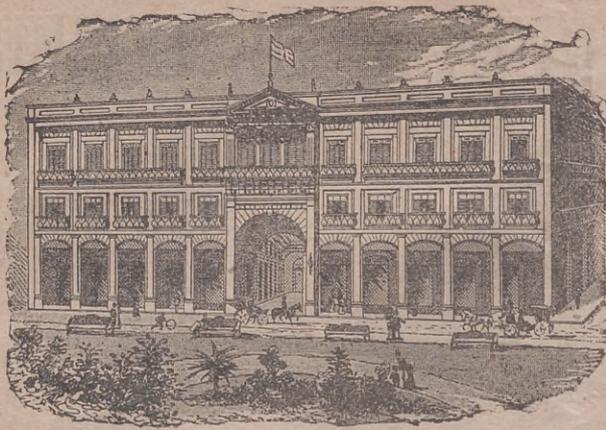
Record de 25 kilómetros sobre la pista del VEDADO en BICICLETA

“¡WHITWORTH!”

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

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

O-BILLY 74 y 76, Oficinas del "Sport Club".— H A B A N A .— Teléfono 310.



HOTEL PASAJE.

PROPIETARIOS:
POLVOROSA & COMPAÑIA.

Teléfono 43.—PRADO 95.—Apartado 00.
HABANA.

UNICO HOTEL PARA FAMILIAS.

Este Hotel está montado con todos los adelantos Europeos y Americanos.

Magníficas habitaciones elegantemente decoradas y reformadas, con mucho lujo y chic.
Restaurant espléndido y precios muy económicos.
Sus nuevos dueños no han omitido gasto alguno para montarlo á la altura que se merece.



HOTEL RICARDO

de Ricardo Fernandez.
PINAR DEL RIO
MAYOR 52 y 54.

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

CAFE Y RESTAURANT.

CALLE MAYOR 52 Y 54.

SEÑORAS CUIDADOSAS Y HACENDOSAS.—PRUEBEN
USTEDES EL MAGNIFICO

JABON AMARILLO.

MARCA LA LAVANDERA

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

**ES EL MEJOR
del MUNDO!**



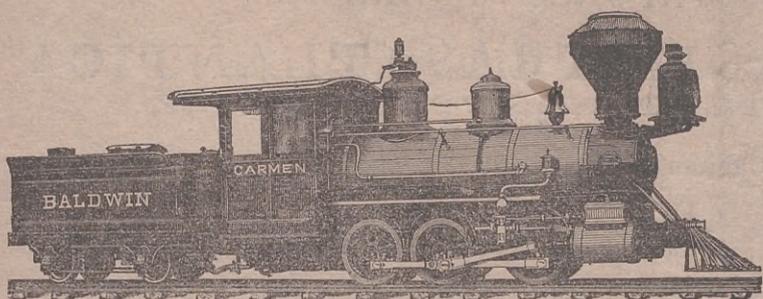
DE VENTA:
EN TODOS LOS ALMACENES Y TIENDAS DE LA ISLA.

Fabricantes

CRUSELLAS HERMANO Y CIA

HABANA

VIONNET & C^o



TODA CLASE DE MAQUINARIA
PARA INGENIOS, FERROCARRILES Y VAPORES.

AGENTES

DE LAS FABRICAS SIGUIENTES:

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

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

WORTHINGTON.—Bombas de todas clases.

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

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

NEW-YORK
45 BROADWAY

Cable: VIONNET.
Correo Apartado 569. Teléfono 483.

HABANA
AGUIAR, 61.

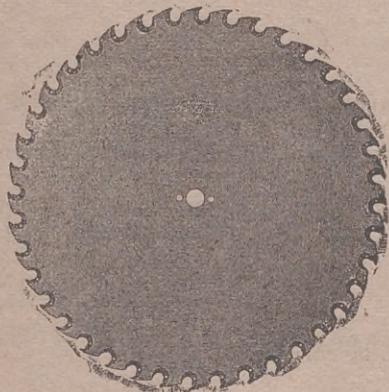
HENRY DISSTON & SONS (INCORPORADA.)

Se facilitan Precior y Catálogos.

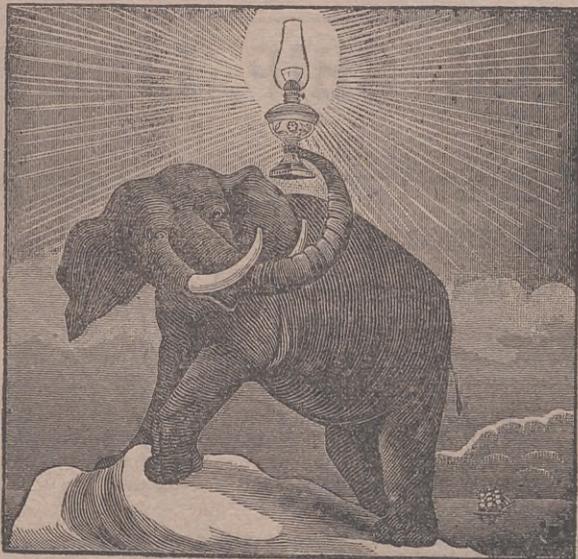
Keystone, Fábrica de Sierras, Herramientas, Acero y Limas.

FILADELFIA PENN. U. S. A.

MACHETE ESPECIAL NUM. 16.



Alumbrado para las Familias



Luz Brillante

LIBRE DE EXPLOSION Y COMBUSTION INSTANTANEA

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

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

POLVOS Y PASTAS VEGETALES DESINCRUSTADORES

Inventados por **FAJARDO Y BARANDA**

(CON REAL PRIVILEGIO.)

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

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

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

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



VAPORES CORREOS
DE LA
COMPAÑIA TRASATLANTICA
ANTES DE ANTONIO LOPEZ

El Vapor BUENOS AIRES Capitán Genis.

Saldrá para P.-Rico Coruña y Santander el 10 de Setbre. á las 10 de la mañana llevando la correspondencia pública y de oficio.

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

Tabaco para Puerto Rico, 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 la víspera de la salida.

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

R. M. CRISTINA, Capitán AGorordo.

Saldrá para Nueva York el 10 de Stbre. á las cuatro de la tarde.

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

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

La carga se recibe hasta la víspera de la salida. La correspondencia sólo se recibe en la Administración de Correos.

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

Vapor C. CONDAL Capitán Castellá.

Saldrá para Progreso y Veracruz el 7 de Stbre. á las 2 de la tarde, llevando la correspondencia pública y oficio

Admite carga y pasajeros para dichos puertos.

Los pasaportes se entregarán al recibir los billetes de pasaje.

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

Recibe carga á bordo hasta el dia 6.



PLANT STEAM SHIP LINE.

A NUEVA YORK EN 70 HORAS.

LOS RAPIDOS VAPORES CORREOS AMERICANOS

MASCOTTE y OLIVETTE.

Uno de estos vapores saldrá de este puerto todos los lunes miércoles y sábados, á la una de la tarde, con escala en Cayo-Hueso y Tampa donde se toma los trenes, llegando los pasajeros á Nueva-York sin cambio alguno, pasando por Jacksonville, Savannah, Charleston, Richmond, Washington, Filadelfia y Baltimore. Se venden billetes para Nueva-Orleans, St. Louis, Chicago y todas las principales ciudades de los Estados-Unidos, y para Europa en combinación con las mejores líneas de vapores que salen de Nueva York. Billetes de ida y vuelta á Nueva York, \$90 oro americano. Los conductores hablan el castellano. Los dias de salida de vapor no se despachan pasajes después de las once de la mañana. Para más pormenores, dirigirse á sus consignatarios, LAWTON HERMANOS, Mercaderes número 35.
J. D. Hashagen, 261 Broadway, Nueva-York, D. W. Fitzgerald, Seperintendente.—Puerto Tampa.

Compañía General Trasatlántica.



Vapores Correos Franceses.

Nuevo itinerario.—Viajes directos y rápidos.

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

SAINT NAZAIRE, SANTANDER, HABANA Y VERACRUZ.

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

De mas pormenores impondrán Amargura núm 5 Sus Consignatarios.

BRIDAT, MONTROS y Co.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

PITTSBURGH, PA. E. U. DE A.
MANUFACTUREROS DE HIERRO.

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

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

Pittsburgh, Forge and Iron Comp.

PITTSBURGH FORGE AND IRON COMPANY

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

Oficina: Tenth St.
NEW PENN AVENUE.

Pittsburgh, Pa.
E. U. DE A.

FORJADURAS.

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

CILINDROS PARA PRENSAS DE PURGAR AZUCAR BRUTOS O ACABADOS.

ANTIGUOS ESTABLECIMIENTOS

CAIL DE PARIS

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

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

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

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

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

Representante:—J. P. COTIART.

O. B. STILLMAN. BOSTON.

FABRICANTE Y CONTRATISTA

Ofrece á los Sres. Hacendados sus bien conocidos

Aparatos hidráulicos para Máquinas de Moler, Triple Efectos Tachos al Vacío, Máquinas de Moler, Defecadoras, Conductores, Hornos para Quemar Bagazo Verde, Catchalls ó Recipientes de Seguridad y Centrifugas.

Único agente para la ISLA DE CUBA.

De la caldera "*Puerco Espin.*"

Del *Farrel Foundry y Machine Co.*

Del *Webster Calentador al Vacío.* Del compuesto para calderas *Litofuge.*

PARA MAS PORMENORES DIRIJIRSE A

Wm. M. Schlesinger

REPRESENTANTE EN LA ISLA DE CUBA.

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

SCHWAB Y TILLMANN.

A PARTADO 62.-HABANA.-SAN IGNACIO 76

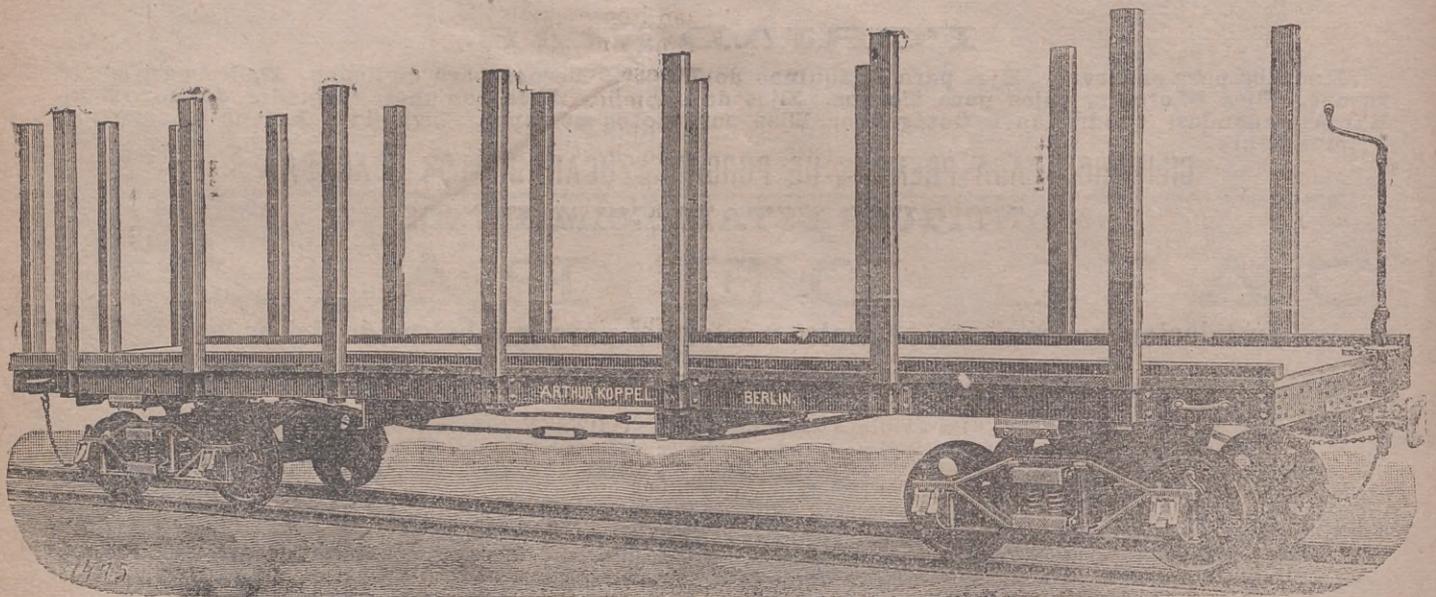
UNICOS AGENTES

DE LA

Pennsylvania Steel Co.

PHILADELPHIA, E. U. DE AMERICA.

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



FERROCARRIL KOPPEL

PORTATIL, SEMI-PORTATIL Y FIJO.

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

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

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

UNICOS AGENTES EN LA ISLA DE CUBA

DE

CALDERAS "STEINMULLER,"

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

CENTRAL SAN LINO,

de los Sres. Montalvo y Hermanos, en Rodas. — Cienfuegos. Seguras y sencillas en su manejo. Rápida producción del vapor, el cual está completamente seco.

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



GACETA DE LOS FERROCARRILES

DE LA
ISLA DE CUBA.Director-Propietario y Administrador:
JOSE S. FELIU.AÑO II, Vol. 2.^o Habana 7 de Septiembre de 1894. NUM. 33.

SUMARIO.

TEXTO.—Reflexiones.—Al Sr. Administrador de los Ferrocarriles Unidos.—Lo que procede en justicia para las Compañías Ferroviarias.—Billetes de libre tránsito para pasajeros.—La entrada de los trenes en Villanueva.—Leonardo Chía y Alba, Administrador General del Ferrocarril de Sagua la Grande.—Congreso Internacional de Empleados de Ferrocarriles.—Ferrocarriles Unidos, Movimiento de fondos.—Ferrocarril de Mariano.—Progresos de los Ferrocarriles cubanos.—Ferrocarril de Cienfuegos.—La entrada de los trenes de viajeros en Camajuaní.—El nuevo edificio de Camajuaní.—Prolongación de la línea de Cumanayagua á Rodas.—Ferrocarril de Caibarién.—Construcción de un Ferrocarril.—Ferrocarril de Tuinicú.—Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas.—Tranvía eléctrico para esta ciudad.—Magnífico Establecimiento de manufacturas Eléctricas.—Locomotoras "Compound" de "Baldwin Locomotive Works".—Cuestión importante.—El Banco de España en 1891 y 1894.—Aclaración.—Las camisetas en los tranvías y paseos.—Directorio de los Empleados de los Ferrocarriles de la Isla de Cuba.—Informe del Departamento de Agricultura de los Estados sobre la *Piña* traducido para la GACETA DE LOS FERROCARRILES por J. J. Machado Gomez (continuará).—Balances.—Anuncios.

GRABADOS.—Retrato de Leonardo Chía y Alba.—Locomotoras *Columbia* y 694 de Baldwin Locomotive Works.

Reflexiones.

¡A cuántas reflexiones no se presta el injustificado clamoreo de ciertas individualidades, que estando en el deber de defender la entidad periódica que honradamente los representa, no cesan de atacarla embozadamente, aprovechando para ello, las más inoportunas situaciones y los más inadecuados momentos!

Cuando un periódico viene al estadio de la prensa, algo significa su aparición, desde luego, ante la opinión pública, y si este periódico se presenta con la visera alzada á defender lealmente su credo ó doctrina, sin ningún género de subterfugios, con más razón debe de respetársele y ha de merecer tan siquiera los honores de que se le preste una parte de atención por aquellos á quienes honradamente defiende y se interesa.

La historia de la GACETA DE LOS FERROCARRILES caracteriza su fin; no fué ayer cuando comenzó su tarea; sus páginas están absolutamente limpias de toda mancha, y no tiene por tanto de que rehabilitarse. Nuestra campaña en pró del establecimiento de la *Asociación* entre los ocho ó nueve mil Empleados con que cuentan todas las Empresas ferroviarias de esta Isla, ha dignificado por completo la historia de la GACETA; no importa que en esta parte su credo se haya perdido en el espacio, no importa que los efectos de nuestra decidida propaganda se encuentren embotados en la coraza del indiferentismo; hemos dicho que para esto estamos en la brecha y aun estamos con el arma al brazo, no hemos abandonado el terreno, no, todavía nos resta mucha vida para perseguir el ideal que nos hemos propuesto, y si en la contienda habremos de perecer, quedan aun á retaguardia hombres de suficiente valer que continuarán en la trinchera hasta que la idea germine y crezca como nació, de entre las llamas y cenizas el nuevo *Fénix*.

Esta será sin duda, la más fiel y hermosa apoteosis de la GACETA DE LOS FERROCARRILES la que se honrará honrando á ese numerosísimo núcleo de Empleados, de entre los cuales hay un sin número que afortunadamente saben apreciar y distinguir lo que para ellos vale al contar en la prensa con un factor que sabe cuidarlos y prevenirlos contra los infortunios, que goza y sufre con los goces y escaseces de tan honradísima clase y que ha dado muchas pruebas de estar, cuando la sana razón lo ha exigido, incondicionalmente de su parte: nuestra larga campaña pues, es el testigo de mayor escepción.

Pero la maledicencia, insecto ponzoñoso que envenena al individuo como á la colectividad, parece que quiere ó persigue la idea de nublar el hermoso y diáfano

sendero que la GACETA espera indefectiblemente hallar al término de su jornada; y ese organismo viciado, debe por este solo hecho considerársele fuera de toda ley, y se hiere en definitiva con su propio puñal.

Desgraciados de aquellos que piensan y creen que la vida de los hombres como la de los pueblos es la vida del antro!

Entiendan los detractores incocientes que la publicidad, cualquiera que ella sea su fin, es buena porque justifica como medio de acción el más correcto, y como vehículo trasmisor es siempre tan sano como el que más, el más directo sin duda para dar ejemplo y pujanza á las naturalezas raquíticas ó enfermizas. Nuestra publicación es una de tantas que prescindiendo de todo color político ha invadido un campo que creía huérfano de cultivo, y cuyo campo en acción contiene una colectividad que se hallaba también huérfana de toda previsora tutela. Nuestro periódico desempeña un papel importantísimo para permitir que jamás se esgrima un arma que con ella se tienda á dividir la unidad de acción que siempre debe subsistir entre la colectividad de Empleados de Ferrocarriles. Ninguno de los individuos de que se compone tan honroso núcleo, se ha servido dirijirnos una queja contra ningún superior gerárquico; más, si tal resultara, sépase de hoy para siempre que nuestras columnas están incondicionalmente á su disposición como lo han estado siempre á fin de que por medio de su órgano oficial, se proceda á la inmediata justicia; más por el contrario, nuestro periódico nunca se ha prestado como no se prestará jamás á ciertos desahogos injustos, dignos tan solo de hombres incultos y desmoralizados.

No se nos ha ofrecido nunca este caso porque nuestros Empleados de Ferrocarriles son por lo general, con raras excepciones, hombres de elevadísima cultura y sabemos de antiguo que la decencia está reñida siempre con ese género de proceder.

La GACETA DE LOS FERROCARRILES, vuelve una vez más á significar la honra de que está poseída, al titularse heraldo ó vanguardia de núcleo tan digno, más protesta enérgicamente del hecho siempre censurable de que se ejerza la maledicencia, arma ruin, cuando no hay razón para ello, no siendo este el medio correcto por donde se pueda ir á la mejor parte.

Hay seres desgraciados que se empeñan en lanzar la manzana de la discordia. ¡Difícil y bochornosa tarea! Si el terreno estuviese abonado para que este fatal producto se extendiera, no dudariamos que el fruto de este trabajo prosperase, pero estamos persuadidos que esas naturalezas tísicas y pobres pierden su tiempo porque aun nos queda un gran elemento de nuestra parte, dispuestos á señalarlos siempre con la frase sacramental de Cristo: *Tu dixisti*.

Al señor Administrador

DE LOS FERROCARRILES UNIDOS.

Días pasados, movidos por un tributo de amistad sentida y de deber sagrado, visitamos á la desconsolada y distinguida señora viuda del inolvidable Empleado de los Ferrocarriles Unidos, D. Antonio María Peralta, de cuyo fallecimiento dimos cuenta á nuestros lectores en el número anterior; con objeto no ya sólo, de reiterarle personalmente nuestro profundo dolor por pérdida tan irreparable, sino por tener conocimiento del consuelo que pudiese haber obtenido de la Administración y de los compañeros del infortunado Peralta.

De más está decir que como todas las viudas de los sufridos Empleados de Ferrocarriles, la distinguida consorte del malogrado Peralta ha quedado sometida, con la desaparición de su esposo, á la más angustiosa situación, pues aunque cuenta con dos jóvenes hijos, ya trabajando uno en la misma Empresa como Telegrafista en la

Estación del Empalme, sabemos que el corto sueldo de que disfruta no basta lo suficiente para hacer frente al insustituible lugar que dolorosamente ha dejado en el pobre, pero santo hogar, su honrado y laborioso padre.

Respecto á este punto llamamos la atención del señor Administrador de la Empresa, porque tenemos entendido que el huérfano y modesto hijo mayor de Peralta (Moisés) merece ser objeto de una mejora en su destino, toda vez que sus condiciones de inteligencia y buena práctica en el cargo que desempeña, unido á los 21 años de servicio que prestó el difunto le hacen acreedor, á que se le atienda cual es deseable por el distinguido señor que desempeña el primer puesto en la Empresa ferroviaria referida.

Sabemos que entre todos los Empleados de esa Empresa se ha iniciado una suscripción para entregar á la respetable viuda del Sr. Peralta, cuya lista alcanza, según nuestras noticias, unos doscientos pesos.

Hemos dedicado todos nuestros esfuerzos á unir en sociedad á los Empleados, tanto manuales como intelectuales, de los Ferrocarriles de esta Isla. Nuestra misión no está aún terminada, pero cuando como en el sensible caso que motiva estas líneas vemos que aún nada práctico se ha hecho, es cuando comprendemos la insignificancia de nuestras peticiones y es cuando también palpamos la necesidad indispensable que tiene esa honrosa colectividad, de unirse y defenderse.

Ya veis, compañeros: Antonio María Peralta, que durante 21 años consecutivos ha estado prestando su inteligencia y actividad á la Empresa Unida, muere y lega á su esposa é hijos un cúmulo de tremendos apuros y necesidades que invade su desconsolado hogar.

¿De qué le ha valido, pues, todo ese tiempo de trabajo sino ha podido prevenir un consuelo para sus familiares?

Urge, por tanto, que vosotros fijeis la atención ante los cuadros vivos que se presentan á vuestra vista, y en las condiciones harto desesperantes á que estais sometidos, á fin de mejorarlas en lo posible.

¡Empleados de Ferrocarriles: el lazo de unión está indicado en todos los países; que no seamos nosotros los últimos en reconcentrarnos, para combatir los horrores de la miseria!

Con el alma impresionada abandonamos la casa de la señora viuda de Antonio María Peralta y llevando en nuestro cerebro un cúmulo de reflexiones.

¡Triste condición es á la que quedan sometidos los familiares de los Empleados de Ferrocarriles!

Lo que procede en justicia

PARA LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS.

Dejaremos á un lado ciertos géneros de consideraciones respecto de la aplicación de la primera columna del Arancel á las procedencias americanas, para insistir en la obligación en que se halla comprometido nuestro Ministro de Ultramar, para que reforme su sentir también en cuanto á lo que se relaciona con la maquinaria encargada por diversas Compañías ferroviarias y cuyas órdenes de construcción datan próximamente desde el 14 de Abril del año corriente.

Es verdaderamente lamentable que cuando nuestro Gobierno toma ciertas resoluciones, afecten ó no al interés del Erario, no medite á conciencia lo que más conviene á las industrias y comercio en general sentido. El último telegrama recibido recientemente de nuestro Ministro, salva de esas dificultades que nacieron á raíz de la ruptura de nuestro tratado comercial con los Estados Unidos, al comercio en primer lugar, colectividad bastante respetada para que sus intereses quedaran de golpe y porrazo entregados en manos de un empleado caprichoso, y en cuyo texto ó contenido resulta la jus-

ticia conque nuestro Ministro de Ultramar ha tenido á bien al resolver el terrible dilema en que se le colocaba á uno de los principales factores de la vida de este pueblo; más permításenos decir que nuestro alto representante ha estado injusto al no mencionar á las Empresas ferroviarias entre los que favorece su telegrama ó lo que es lo mismo, no vemos el por qué no ha dado á ese telegrama decreto efectos retroactivos para todos los que se encuentran en idéntico caso al que se hallan en la actualidad las Empresas que citamos, y que estamos en el ineludible caso de defender. Muchas de las Compañías anónimas de Ferrocarriles han dado órdenes con antelación debida á sus representantes en las ciudades de Nueva York y Filadelfia para la construcción de determinados útiles á fin de alcanzar con esa antelación los beneficios que se derivaban del tratado, para la construcción de determinados útiles entre los que se cuenta una cantidad respetable de material de tracción. Los talleres de las citadas ciudades no construyen jamás para almacenar sus efectos, trabajan de acuerdo con las órdenes que reciben, esto es fácil que no se escape á la perspicacia del Ministro. La construcción de locomotoras etc., requiere un necesario tiempo para ello, no pudiéndose por tal virtud precisar el plazo en que deben entregarlas por ser este un artículo susceptible de un trabajo perfecto y acabado; ¿hay pues razón para que la Empresa que dió sus órdenes en plazo racional—14 de Abril por ejemplo—sufra los perjuicios del que procuró estar amparado á la sombra de un tratado que sabía iba á quedar roto desde el momento que quedara votada la ley de tarifas americanas? Después de todo: ¿las Empresas de Ferrocarriles de este país nada significan para nuestros legisladores porque estas no dependen del Estado como en la Península? ¿entienden, pues, con este hecho esas respetables personas que estan hoy constituyendo Gobierno, que así se puede echar por tierra los intereses creados á la sombra de una deficiente legislación? ¿de qué se trata al quererles aplicar á los que tienen adquirido un perfecto derecho—fácil de probar—los cargos que resultan de la primera columna? ¿De entorpecer, no es eso?, ¿de perjudicar?; pues cese de una vez ese modo de regir á colectividades tan serias é importantes para la Nación y la colonia como á las que nos vamos refiriendo, por que entre todas las que representan al factor riqueza, estas deben ocupar el primer término para todo aquel que piense con un mediano y racional sentido.

Y como creemos que nuestro artículo no conmovió á los cimientos de lo existente ni los sentimentalismos de nuestro Ministro, entendemos que los Presidentes de Directivas de todos los ferroviarios deben reunirse para proceder á lo que más convenga en razón de sus intereses y pedir, unidas todas las representaciones de aquellas, en la más conveniente forma, lo que su sana práctica les aconseje é imitar á la Cámara de Comercio y otras respetables corporaciones en su levantada aptitud por que no es justo que se conculquen las leyes de tan absurdo modo. Todos sabemos que los tiempos del ordeno y mando han pasado felizmente para siempre y que no se puede gobernar con decretos sin escuchar antes á las partes agraviadas, ni se deben arrollar esos mismos intereses sea quien fuere el que los ataque sin que incurra en grave error.

Hay algo también análogo á lo relatado al comienzo de este artículo al respecto de los que trafican en maquinaria; á estos industriales recomendamos también se unan y concierten sus voluntades para que no venza la injusticia, planta que vive en esta desgraciada isla con esplendor inusitado.

Vea bien nuestro Ministro, que el país está en bastante malas condiciones para que impere como ha imperado el absurdo y la arbitrariedad; estan interesados en que se aplique la ley en justa y racional medida todos los elementos industriales de esta Isla, y hay que

evitar á todo trance el que surjan nuevas calamidades contra las que hay que oponerse con la energía que el caso requiere. Influyan los miembros de las Directivas de todos los ferroviarios de la Isla para que oída la voz de la razón y la justicia triunfe al fin la equidad.

Billetes de libre tránsito para pasajeros

Sentimos tener que ocuparnos de un asunto delicado de por sí, pero debido á los numerosos abusos que ciertas entidades públicas se permiten, no se nos hace posible continuar guardando silencio sobre el particular.

Como indica el título de estas líneas, nos referimos á los billetes de Libre Tránsito, que continuamente están solicitando algunos personajes, de las Administraciones de nuestros Ferrocarriles.

Los Ferrocarriles de la Isla de Cuba no han sido contruidos con fondos del Estado ni están subvencionados por las Cajas Públicas. Esas Empresas deben su existencia exclusivamente á su iniciativa particular ó á corporaciones anónimas y solamente por exceso de cortesía ó delicadeza, las Directivas de dichas Empresas han otorgado siempre el Libre Tránsito en sus trenes á todas las Autoridades Superiores de la Isla. Despues se extendió esa cortesía á las Autoridades Provinciales y Locales, pero ya hoy todo Juez, Jefe ó individuo que ejerce cualquier cargo público, en cualquier pueblo, se cree con derecho á pedir ó exigir el billete de Libre Tránsito por nuestras vías ferroviarias.

Ese estado de cosas ó mejor dicho, esa desmoralización social ha obligado á los Sres. Administradores de algunas Compañías ferroviarias declarar ante las Directivas, las autorizaciones que tienen para expedir dichos billetes de Libre Tránsito quedando así relevados de la parte moral y material que resulta de la difícil posición en que se encuentran. Tenemos entendido que la Empresa más castigada en este sentido es la de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, y si no estamos mal informados, este año existen ya cerca de 300 billetes de 1ª clase, expedidos y válidos por todo el año y que comprende ida y vuelta.

En vista de tal tendencia abusiva la Directiva de la mencionada Empresa, esta usando ahora algún rigor al otorgar esos billetes y varias personas importantes han sido desairadas ultimamente como consecuencia lógica de lo arriba expresado.

No podemos menos que mencionar aquí, que nos ha sorprendido mucho ver hace pocos días que un periódico serio é ilustrado cual *La Unión Constitucional*, se prestase á criticar la actitud decorosa á que se ha visto obligada tomar la Directiva de los Ferrocarriles Unidos sobre tan importante particular en defensa de sus propios intereses.

En Europa donde muchas líneas ferrocarrileras han sido construidas con fondos del Estado, y donde están subvencionadas, se comprende que las Autoridades Civiles y Militares gocen de franquicias especiales que han sido estipuladas de ante mano; pero en esta Isla, la situación es completamente distinta cual hemos manifestado al principio de este artículo. Las autoridades y militares viajando en el ejercicio de sus funciones tienen un 50 p^o de rebajo en los precios corrientes de nuestras tarifas y la misma ventaja gozan los trasportes de mercancías por cuenta del Estado. Esto nos parece justo y razonable.

Este asunto, que como hemos dicho, es algo delicado se presta á entrar en detalles de otro orden y que preferimos pasar por alto ante poner de manifiesto casos y cosas que verdaderamente no se comprenden. Nos alegraríamos, pues, no vernos obligados á tener que volver á escribir sobre este asunto y que tendencias más decorosas se observen entre el personal encargado de hacer respetar las leyes civiles y militares que nos rigen.

La entrada de los trenes en Villanueva.

El estimado colega *La Unión Constitucional* se hizo cargo del suelto, que bajo este mismo rubro, vió la luz en nuestro pasado número y dijo:

«No entendemos bien al colega.»

«¿Es que no deben entrar los trenes en el patio de Villanueva?»

«Pues pídale con franqueza.»

«Que sobre el interés de una Empresa está el interés público.»

Ahora bien; en nuestro anterior suelto decíamos que: «como cuestión humanitaria somos los primeros en oponernos abiertamente á que se dé entrada en el patio de la Estación de Villanueva á los dos trenes de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, porque con esta práctica se sigue atentando contra las vidas de los transeuntes de aquella barriada y debe evitarse en primer término, la reproducción de los múltiples casos desgraciados de que ya hemos sido testigos muchas veces.»

Con este párrafo solamente de nuestro suelto anterior, creemos dejar contestada la pregunta del ilustrado colega, mas sin con ello no quedan cumplidos sus deseos la ampliaremos en el presente número con el objeto de satisfacer los muy loables deseos de la estimable *Unión Constitucional*.

Es nuestro sentir, créalo el colega, que se suprima en absoluto la entrada de los trenes en el patio de Villanueva porque acarrea daños á las propiedades que radican en aquella barriada y porque con el cruce de ellos continúa vigente la amenaza—que desgraciadamente la práctica nos ha demostrado—contra la vida del pacífico transeunte.

Bajo este punto de vista débense suprimir en absoluto el cruce de trenes por la poblada y extensa calle de la Zanja; mas como esto, ya lo ve el colega, no resulta, ni creemos resultará, porque la experiencia lo tiene demostrado, ¿á qué bien nos conduce el hecho de que entren dos trenes?

En este caso la amenaza continúa en pié, con toda su fuerza y vigor, para el viandante y para los propietarios de las fincas y como entendemos que la Empresa de los Ferrocarriles Unidos habrá sabido estimar la gran suma de responsabilidad en que incurre por los siniestros que acontezcan en el largo trayecto que sus trenes cruzan, es lógico pensar que en este caso debe de ampliarse la franquicia y beneficio á los seis que antes recorrían la calle referida porque suponemos que siempre habrá de subsistir la rarísima jurisprudencia de no desaparecer ninguno.

Si *La Unión Constitucional* entiende que «sobre el interés de una Empresa está el interés público» nosotros también abundamos en la creencia del docto colega como lo llevamos expuesto en muchas ocasiones, y si quiere que desaparezca por completo la entrada de los trenes en Villanueva, le invitamos á que comience una campaña decidida para ello, pues, en este sentido le aseguramos á *La Unión* que siempre nos tendrá incondicionalmente de su parte.

Aunque, según tenemos sabido se trata de suprimir por completo, no sólo la entrada de esos dos trenes en poblado, sino que, según rumores, se activa en Madrid, por personas competentes, á fin de lograr del Estado la cesión de unos terrenos de su propiedad allá por la Quinta de los Molinos; entonces cesará esta situación y de seguro que quedarán, como lo deseamos vivamente, armonizados los intereses del público con los de esa Empresa.



LEONARDO CHIA Y ALBA

ADMINISTRADOR GENERAL DEL FERROCARRIL DE SAGUA LA GRANDE.

Engalanamos las columnas del presente número, con la fotografía del animoso y activo Administrador General del Ferrocarril de Sagua la Grande, Sr. D. Leonardo Chia, cuya personalidad es bien justamente conocida.

Su gran perseverancia y su fé, le han hecho sin duda acreedor al pedestal donde en la actualidad se halla situado y desde donde ha dominado y vencido las más difíciles situaciones, como es lógico tiene que atravesar y vencer, el que, como el Sr. Chia, por virtud de sus propios esfuerzos y merced á una inquebrantable constancia ha adquirido una posición que le enaltece sobremanera y que se ha hecho acreedor al título de Administrador indiscutible.

Ejemplo de ello: el beneplácito de su Directiva, accionistas, subordinados y del público en general. Su acertada gestión durante los cuatro años que lleva al frente de la Empresa, ha logrado confirmar sus brillantes resultados. Las acciones de la Empresa, que en la época de tomar posesión el Sr. Chia estaban cotizándose, de 81 á 82 % de valor, llegaron á obtener, poco tiempo después, el tipo de 110 á 114 bajo fuerte especulación, y sosteniéndose hasta el presente, de 100 á 103% firmes y siempre solicitadas.

En el puesto que desempeña el Sr. Chia se ha hecho también acreedor á la estimación del pueblo entero de Sagua y de todos sus subordinados porque, dentro de sus facultades de Jefe, ha hecho uso del mandato, que le ha conferido su Directiva, con tacto é inteligencia exquisitos, de cuya línea de conducta son fieles intérpretes los Empleados todos de la línea, á quien con justificado orgullo, le dan el título de padre, habiendo desempeñado hasta el presente su gestión administrativa con un celo y justicia ejemplar.

Conocemos bien los trabajos y adelantos que nuestro estimable amigo ha introducido en el Ferrocarril de Sagua, y la Directiva y accionistas, que no han dudado en conferirle sus poderes para la realización de ciertos problemas legítimamente áridos, el Sr. Chia ha hecho un moderado uso de ellos venciendo siempre, como hombre de legítimos conocimientos prácticos, en las difíciles contiendas.

En su trato particular, sobresale siempre la más cabal corrección y estilo, circunstancias más que sobradas, para que toda persona le aprecie y distinga, tan pronto cambie las más ligeras frases con él.

Nació el Sr. Chia en la progresista Cataluña (Barcelona) el año 1846, y después de haber cursado en los primeros tiempos de su vida, tres años, la carrera de Ingeniero en aquella Escuela Industrial, tuvo que abandonar los estudios por causas imprevistas, pasando entonces al Comercio, donde á los 16 años de edad supo conquistarse un honroso puesto en la Sociedad Catalana General de Crédito de Barcelona, de la que salió para ocupar el cargo de Tenedor de Libros y Corresponsal en la casa de los Sres. Camarasa y Pascual.

De allí salió, para Puerto Rico, ocupando, en dos importantes casas de esa ciudad, el puesto de Tenedor de Libros y abandonando poco después la Isla citada, dejando en aquel país gratos recuerdos de su laboriosidad é inventiva.

En 1868, de paso para el Centro América, para ponerse al frente de una gran casa importadora de Omoa, visitó esta capital y á su regreso, en 1871, se estableció en la Habana, poniéndose al frente de la respetable casa importadora de los Sres. Chia, Goicoechea y Compañía y en algunas otras. Después trabajó como corredor algunos años más.

En este trascurso de tiempo, fué Alcalde del barrio del Templete, después de la Paz del Zanjón, para cuyo cargo fué llamado por el Alcalde entonces, el distinguido Jurisconsulto Sr. D. Antonio González de Mendoza.

Desempeñó la Secretaría y Contaduría del Casino Español, de esta ciudad donde obtuvo el nombramiento de Comendador de Isabel la Católica por los difíciles y complicados trabajos que presentó al formarse la cuen del reparto de las suscripciones para las víctimas de la gran inundación de Vuelta Abajo, por la que mereció el dictado de trabajo modelo, por la prensada todos matices, habiéndosele premiado entonces por sus compañeros de Directiva, con la referida condecoración sin gastos de ninguna clase.

Ha pertenecido á la Secretaría de la Refinería de Azúcar de Cárdenas, ha sido ponente en varias reformas en los Reglamentos de Sociedades de Beneficencia y Círculos así, como Fundador y Vocal de la que fué Junta General del Comercio. También desempeñó la Comandancia del 1º Batallón de Voluntarios de la Habana y Director ejecutor del nunca olvidado *Gran Aplech*, fiesta dada á beneficio de la Sociedad de Beneficencia de Naturales de Cataluña, la que revistió, como sabemos todos los caracteres de la más sentida *Unión, Paz y Progreso* tan necesitados en este país.

Hé aquí á grandes rasgos, parte de las notas biográficas de nuestro particular amigo el Sr. D. Leonardo Chia, digno Administrador del próspero Ferrocarril de Sagua la Grande.

Congreso Internacional

DE EMPLEADOS DE FERROCARRILES

La Cámara Sindical de Obreros y Empleados de Ferrocarriles de Francia ha tenido el último acuerdo que con gusto transcribimos.

«Compañeros: El primer Congreso internacional de los Empleados de los Caminos de Hierro, que se celebró en Zurich el 14 de Agosto de 1893, nos ha confiado la misión de organizar en Paris en Octubre de 1894 el segundo Congreso internacional de nuestra corporación.

La orden del día comprende las condiciones reservadas por el Congreso de Zurich.

- 1ª Creación de una caja internacional.
- 2ª Jornada de ocho horas.
- 3ª Descanso dominical.

4^a Supresión del servicio de mercancías de pequeña velocidad el domingo.

5^a Mínimun de salario.

6^a Pensión de retiros.

7^a Fijación del tercer Consejo internacional en Milan.

8^a El secretario internacional de Holanda dará cuenta de los trabajos hechos durante el año, y también un estado de los gastos.

Invitamos á todas las organizaciones de Empleados de Caminos de Hierro de todas las naciones hacerse representar en el Congreso de Paris, confiando que ponderarán á nuestra invitación.

El Congreso debe tener lugar los días 3, 4, 5 y 6 de Octubre de 1894.

El Seretario general.

E. GUERARD

Ferrocarriles Unidos.

MOVIMIENTO DE FONDOS.

	1894	1893	Diferencias.
Ingresos en Agosto...	\$ 192.343 58	\$ 189.274 74	+\$ 3.068 84
Egresos en id.....	168.072 18	124.894 02	+ 43.178 16
Saldo en id.....	\$ 24.271 40	\$ 64.380 72	-\$ 40.109 32
Saldo anterior.....	849.006 51	414.139 99	+ 431.866 52
Saldo total.....	\$ 873.277 91	\$ 478.520 71	+ 391.757 20

Habana 1^o de Setiembre de 1894.

Ferrocarril de Marianao.

Hace días publicamos en este periódico un suelto haciéndonos eco de algunas observaciones públicas respecto del mal servicio de esta Empresa, á la par que dejábamos entrever futuros informes sobre ella, en los que expondríamos los vicios é irregularidades de la misma, á fin de que el Administrador de ella, Mr. Mac Lean, fijase su atención en esas deficiencias y emendase en lo posible los yerros de que adolece para la cumplida satisfacción que demanda el público que viaja por sus trenes.

Pero como nada se ha hecho, que sepamos, para corregir los males, porque el Sr. Mac Lean, probablemente, no se ha mostrado propicio á parar mientes á lo dicho anteriormente en la GACETA, nos vemos en la necesidad de llamarle nuevamente la atención aparte de que enviaremos algunos ejemplares de este periódico á Londres y quizá desde allí le hagan oír á ese señor la voz del *Deber*.

En nuestro anterior artículo, nos ocupamos del mal estado en que se encuentran las Locomotoras del Ferrocarril de Marianao, estado que se ha patentizado el domingo 26 del pasado mes de Agosto, pues en el viaje en que nos encontramos tardó el tren desde Concha á la Playa de Marianao, 50 minutos, cuando, según el itinerario, se fijan solamente 30 para rendirlo.

Vimos también que desde Puentes Grandes viajábamos sin retranca de vapor, y en Marianao (Samá) se invirtieron cerca de 20 minutos para arreglarla lo cual, después de todo, quedó bastante mal.

Es sabido que con motivo de las *matinees* que se verifican algunos domingos en la pintoresca Glorieta de aquella Playa, los defectos de esa Empresa se ponen más de manifiesto puesto que, el numeroso grupo de personas de ambos sexos que perteneciendo á la más refinada sociedad habanera se dirigen á gozar de esas poéticas fiestas, se han quedado asombrados del lamentable abandono en que está sumida la Empresa susodicha. ¡Qué asientos en la mayoría de los vagones! ¡Cuánta vejez y cuánta incuria!

Infelicitados pasajeros el día en que un tren de Marianao se precipite en alguna de las múltiples escavaciones, sobre la cuales hace alto el tren repetidas ocasiones. De seguro que los vagones no resistirán el más leve choque y se desarmarán como si fuesen de carton, dada su debilidad, y entonces el público, que paga sus boletines, pagará también con sus vidas la incuria y dejadez que en ese material rodante constituye la nota alta de la Empresa.

La suciedad y el mal servicio en el despacho de boletines es otro de los puntos censurables de esa Empresa. La ventanilla se abre unos diez ó doce minutos antes de salir el tren de Concha. Un solo Empleado despacha al numeroso público que allí se aglomera y ya se pueden figurar nuestros lectores las amarguras sin cuento que sufre ese pobre Empleado y haciéndoselas pagar con creces al mismo pasaje que aglomerado é impaciente espera tras las rejillas que le provean de su *ticket*.

¿Y los *water-closets*, cuándo se ponen Mr. Mac Lean? ¿Y el Sr. Jefe de Obras Públicas, no se ha fijado en esta infracción? La carencia de estos lugares reservados en los coches del Ferrocarril de Marianao es tan absurda y extraordinaria, que casi estamos dispuestos á no dejar pasar un solo número de nuestra publicación sin llamar la atención del señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas hasta que los veamos instalados.

Concluiremos por hoy haciendo referencia á otra peregrinación que sufrimos el domingo 26 del mes pasado, en la Estación de Concha. Tomamos un boletín de ida y vuelta á la Playa de Marianao y como carecíamos de plata, dimos al expendedor de ellos un centén para que se cobrase el importe y con no poca sorpresa vimos que el señor ya citado nos devolvió el resto en plata, como si fuese oro, es decir que nos tomó el centén en \$5-30 en plata.

Esto que, aparte de ser un abuso, *puede ser tal vez algo más*, produce como es natural en el público una irritación justa. Al inquirir la causa de esta arbitrariedad se nos dijo que así estaba ordenado.

Este último extremo lo trataremos más extensamente en otra ocasión, concretándonos al presente con llamar la atención de quien corresponda sobre este particular.

Progresos de los Ferrocarriles Cubanos

D^a Mercedes García Barbón, ha presentado solicitud en el Gobierno de la Región de Matanzas para la legalización de un Ferrocarril de vía estrecha, para el servicio particular del ingenio *San Luciano*, el cual ha de partir desde la Estación de Macagua y terminará en las colonias de *La Tuchilla*.

Así mismo se ha pedido autorización al Gobierno de la misma ciudad, para la construcción de un ramal de Ferrocarril, que atravesando el pueblo de Manguito, cruce los terrenos de los ingenios *Colombia* y *Canell*, este segundo situado en Guareiras.

Y por último la Empresa del Ferrocarril de Matanzas ha pedido autorización para construir un ramal desde la Estación de Sabanilla de Guareiras, al ingenio *La Rosa* del Sr. Mier en Unión de Reyes. También esta Empresa acaba de entregar al señor Jefe de la División de Ferrocarriles el tramo de línea construido entre Cumanayagua y Venero.

Pronto se pondrá á la explotación pública.

La entrada de los trenes de viajeros

EN CAMAJUANÍ.

La Administración de la Compañía Unida de los Ferrocarriles de Caibarién participó á la División de los Ferrocarriles de esta Isla, cuya Oficina consultó el caso

á ambas Empresas, que la de su cargo está dispuesta á entrar con sus trenes de viajeros en la Estación de Camajuaní, perteneciente á Sagua, tan pronto ésta combine sus trenes con la de Caibarién.

La de Sagua ha hecho algunas justas observaciones, y la resolución depende del exámen, que de los dos ofrecimientos resulte.

Esto prueba que nuestros informes no sufren menoscabo alguno, puesto que hemos de suponer esta cuestión resuelta, comodidad que ambas Empresas están dispuestas á proporcionar á los señores viajeros, en bien del mejor servicio.

Ferrocarril de Cienfuegos.

DE NUESTRO CORRESPONSAL.

Santa Clara, Septiembre 5 de 1894.

Sr. D. José S. Felú.

Habana.

Muy estimado amigo: las únicas noticias referentes al Ferrocarril de Cienfuegos, son las siguientes: que después de una pequeña paralización de las obras del nuevo paradero de esta ciudad se han reanudado los trabajos con bastante actividad y lo mismo los de la construcción del puente de hierro á la entrada de la Estación. Este deberá terminarse y ponerse al servicio en lo que falta de año; y en cuanto al nuevo paradero para viajeros estará concluido para fines de este mes, pues, ya tiene todas las paredes y casi están puestos los techos, que son de madera y zinc, de modo que sólo quedan los pilares. La nueva Estación, que tendrá dos salones de descanso para los viajeros, comunicará con la que hoy sirve de Almacén, que desaparecerá, y á todo lo largo de él irá el andén, por manera que los viajeros no tendrán que mojarse para salir del tren cuando llueva, y además, tendrán las comodidades de que hoy carecen; además del paradero para viajeros se está construyendo otro para la carga, que también vá adelantando, y todo el resto del antiguo paradero quedará destinado y será una gran casa para que queden en él los trenes y no duerman al intemperie, ni permanezcan al sol, porque es lo que perjudica mucho el material. Se dice que la Empresa, en unión del Ayuntamiento de esta ciudad, trata de hacer un pequeño parque en la plaza que está frente á la Estación y compondrá, terraplenándolas, dos calles para que se pueda en tiempo de las lluvias llegar al paradero sin necesidad de carruajes. También parece que la Empresa de Cienfuegos ha obtenido de la de Cárdenas que los trenes de éste vayan por el pasaje á la Estación de Cienfuegos en la Esperanza, y así lo están haciendo desde hace algunos días, con lo cual se beneficia mucho á los viajeros de dicho poblado y esto quiere decir que el Sr. Paradela trata de favorecer en cuanto puede á los viajeros evitándoles molestias, exactamente lo contrario de lo que se hacía antes, que parece se complacían en fastidiar al público.

En la próxima correspondencia me ocuparé de otros particulares que también resulta en ventajas para el público que tiene necesidad de viajar y mientras tanto me repito de usted afectísimo amigo y S. S. Q. B. S. M.

EL CORRESPONSAL.

El nuevo edificio de Camajuaní.

La inauguración de la nueva Estación, que en Camajuaní, ha levantado arrogantemente la Empresa del Ferrocarril de Sagua, se ha tenido que transferir para algunos días más, por causas atendibles y difíciles de vencer de momento.

El señor Chía, aún en esta capital, cree que este acto se realizará probablemente, en todo este mes.

Prolongación

DE LA LÍNEA DE CUMANAYAGUA Á RODAS.

Con fecha 27 de Agosto próximo pasado, acudió al Gobierno de la Región Central y de la Provincia de Matanzas el Sr. Presidente accidental de la Empresa del Ferrocarril de Sabanilla (Matanzas) solicitando autorización para prolongar la línea de Cumanayagua á Rodas con carácter de interés particular aunque destinada al servicio público. Dicha prolongación ocupará terrenos de dominio público y privados, y cruzará varios arroyos y ríos.

La Secretaría del Centro Provincial de Santa Clara, pone en conocimiento del público la pretensión de la Empresa ya citada, con el fin de que los que se consideren perjudicados acudan con sus reclamaciones á las oficinas referidas en el plazo de 30 días pues transcurrido que sea este no se admitirán ninguna y se le concederá entonces la autorización á la Empresa solicitante.

Ferrocarriles Unidos de Caibarién.

Nuestro ilustrado colega *El Criterio Popular* de Remedios nos hizo saber que el comercio de Placetás, no pudiendo soportar el máximo de la Tarifa que le impone la Empresa ferroviaria de Caibarién, había resuelto fletar sus cargas hasta Camajuaní, Estación á que por la competencia, se la beneficia con el mínimo de esa Tarifa. Tienen razón los comerciantes de Placetás, pero hé aquí nuestros informes al respecto de este particular.

Sabemos por conducto recto que la Junta Directiva de esta Empresa recogió la justa determinación del comercio de Placetás expuesta por el colega remediano y según sabemos, dentro de algunos días—no podemos precisar fecha fija, pero sí será pronto—quedará zanjado el asunto Tarifas de esta Empresa, puesto que ya se han pedido al señor Administrador, datos ciertos y positivos para proceder al estudio de ellas, dada la inconveniencia que resulta para el comercio estos distingos en las mencionadas Tarifas.

Por lo tanto los comerciantes placeteños verán muy pronto arreglado este particular, pues hay decidido empeño por parte de la Directiva á fin de que rija en ambas líneas de Caibarién una sola Tarifa por ser lo equitativo y lógico.

Nosotros también hemos criticado esta anomalía de Tarifas, y en honor á la verdad nos parecía extremadamente ridículo que una Empresa tan importante como es la de referencia y siendo dueña absoluta de ambas vías sostuviese una situación tan irritante y onerosa como la cuestión que nos ocupa que irroga perjuicios por estar divididas en dos partes aplicable una, á la ancha y otra á la estrecha.

Construcción de un Ferrocarril

Don Manuel Piñera en su carácter de apoderado de D. Pablo Ruíz, ha presentado al Gobierno de la Provincia de Santa Clara, una solicitud para que se le conceda el permiso correspondiente para la construcción de un ramal de Ferrocarril que partiendo del kilómetro 13 de la línea de servicio particular del central *Victoria* (también propiedad del Sr. Ruíz) termine en la colonia *Simpatía*, término municipal de Yaguajay; cruzando terrenos de la *Marianita* y cortando con paso á nivel el camino de Itabo á Remedios.

El plazo fijado para que sean oídas en el Gobierno referido las reclamaciones á que diese lugar este Ferrocarril, es el de 30 dias hábiles empezando á contarse desde la primera inserción en el *Boletín Oficial* de aquella Provincia de la circular citada, cuya aparición en principio fué con la fecha de 23 de Agosto próximo pasado.

Ferrocarril de Tuinicú.

El lunes 27 del mes último el Ingeniero Sr. Iznaga dió principio á las disposiciones para la fabricación del edificio que han de ocupar los trabajadores del ramal proyectado por el entusiasta hombre de espíritu de empresa Sr. D. Francisco La Rionda desde su hermoso *Central Tuinicú* á Sancti Spíritus.

Esta grata noticia que nos la facilita nuestro ilustrado colega *El Fénix* de aquella ciudad, tiene suma importancia para la jurisdicción, pues por más que esta línea férrea tiene el carácter de particular, no deja por tanto de entrever el principio de un gran Ferrocarril, porque como tenemos noticias de que esta línea alcanzará mayor extensión lógicamente hacemos presumir mayores esperanzas.

Para dejar demostrada nuestra suposición reproduciremos unos párrafos de un artículo de *El Fénix*, porque con sus palabras, viene á abundar en nuestras creencias.

Dice así el apreciable colega:

«Se nos dirá que ese ramal particular del Sr. La Rionda no tiene importancia alguna para la jurisdicción, porque sólo servirá para el arrastre de los frutos del *Central Tuinicú*; el que tal cosa diga demostrará el desconocimiento absoluto de las circunstancias por los que atraviesa ese *Central* y de las que concurren en el Sr. La Rionda, á quien podemos sin ditirambo calificar del hombre más emprendedor de Sancti-Spíritus.

Dicho ramal será el principio de un Ferrocarril de mucha más extensión: se extenderá lógicamente hácia el Norte algo más, porque ya que arrastre sus frutos con el actual proyecto, prolongado hácia esa dirección, arrastraría las cañas de las mejores colonias al batey, en lo que tendría verdadera utilidad el Sr. La Rionda. Dicho ramal puede prolongarse hácia el Sur también á buscar un puesto propio y en Tayabacoa encontraría el señor Rionda, terreno firme, ensenada en tan buenas ó mejores condiciones que en Tunas; teniendo además en Tayabacoa la ventaja de que podría constituirse una población estable y próspera.

Como quiera que resulte, el pequeño Ferrocarril de *Tuinicú*, será la obra más positiva de progreso que cuenta Sancti Spíritus en su seno y se la deberá á un extraño, al Sr. La Rionda, bien que á extraños de esas condiciones los prohibamos y naturalizamos con cariño todos los que libres de apasionamientos, vemos sólo la causa del progreso y de la prosperidad de este pueblo y en él al factor más entusiasta.»

Acaso le convendría á la Compañía de Sagua entrar en negociaciones con el Sr. La Rionda, pues el *Central Tuinicú* está en el camino entre Sancti Spíritus y los pueblos del Norte.

Vea esta indicación la Directiva de esa Empresa.

Al Sr. Ingeniero

JEFE DE OBRAS PÚBLICAS.

Con razón se asegura que Cuba es un país abandonado de la mano de Dios, y en efecto no hay pueblo alguno donde las infracciones de las leyes y reglamentos se realicen con más facilidad que en Cuba.

Nada significan para ciertas Empresas y particulares, las disposiciones vigentes, ni las disposiciones penales si la trasgresión redunde en su obsequio. Hay también un hecho que no queremos calificar, pero que, resulta cierto, evidente, palpable, indiscutible; y es este hecho, la poca atención que á esas trasgresiones de las leyes, dedican aquellos que están llamados á hacerla respetar.

El Ferrocarril Urbano, es una Empresa, que casi siempre está al descubierto. Su economía mal entendida, la hace realizar á diario, tal número de infracciones que si por cada una, se le impusiera la multa correspondiente, tendría ó que corregirse ó consignar en su presupuesto anual una crecida cantidad para pagar su temeridad.

Ya hemos hablado inútilmente en muchos números pasados, sobre el mal estado de las líneas y curvas que constituyen los ramales del Cerro, Jesús del Monte, Príncipe y Vedado. Hoy volvemos á tratar sobre este última.

Tiene esta línea dos partes, una, de San Juan de Dios á la Punta (tracción animal) y la otra de la Punta al Carmelo (tracción de vapor). La línea del primer tramo está en un estado deplorable y las curvas de Chacón y Aguiar, Chacón y Aguacate (dos), Zulueta y Colón y sobre todo Zulueta y Cárcel, son tan contrarias á las más ligeras nociones de Ingeniatura, que el pueblo sufre molestias sin cuento y hasta las personas más indolentes ó discretas suelen á veces exteriorizar su disgusto.

A las horas de almuerzo y comida de los Conductores son estos reemplazados por cocheros que en mangas de camisa, y muchas veces sin sombrero, dirijen el carrito hasta la Punta ó vice-versa, resultando que en esos momentos no existe en el tranvía de referencia verdadera entidad responsable en caso de algún accidente.

De noche, este carrito en su viaje llamado da las *campanillas* se descarrila *invariablemente* todas las noches desde hace más de 10 ó 12 años (!) en los chuchos de Zulueta y Neptuno y esquina á Colón resultando de este descarrilamiento, molestias al público, pues á veces hay que apearse del carro para aligerarlo á fin de facilitar con esta enojosa operación, al sufrido Conductor y pobre Cochero, el encarrilamiento del vehículo. Si la noche es de esas, en que el agua cae del cielo á torrentes, el suceso resulta de tan difícil arreglo, que no es raro, oír un duo nada edificante ni harmónico entre el sonido del agua y las imprecaciones de los que, convertidos en seres acuáticos, tratan de corregir el defecto.

En la época de verano, sabido es, que el público acude en número crecido á respirar las saturadas brisas marinas del Vedado y precisamente es donde el Urbano (de *urbis*, no de *urbanitas*) extrema sus rigores haciéndole competencia á la furiosa canícula como se apreciará por lo que sigue: el carro que conduce los pasajeros de Juan de Dios á la Punta, es tan pequeñito que siempre resulta excesivo el número de viajeros para tener cabida en él y por consiguiente, se falta abiertamente á lo preceptuado en *cierta disposición gubernativa* que hace algún tiempo (no muy lejano) se publicó en esta capital. Pero donde si es verdad, que acontece una *maravilla urbana* es en el carro que conduce el pasaje de Punta á San Juan de Dios, donde muchas veces hemos visto llegar el tren del Vedado con 150 ó más viajeros, para tomar ese diminuto carrito.

También los vagones del tren del Vedado, que solo tienen cabida para 40 personas, lo hemos visto muchas veces conduciendo ¡¡¡120!!! pasajeros.

Para concluir por hoy, diremos, que la velocidad que toman los trenes por la estrecha y pobladísima Calzada de San Lázaro es tan vertiginosa que casi siempre en 5 minutos recorre el tren el trayecto comprendido entre la Punta y el Torreón. Que esta velocidad está reñida con *cierta disposición gubernativa* de no *lejana publi-*

cación, es un hecho que debe investigarse, porque si con pequeña velocidad y en despoblado tiene el Urbano un voluminoso catálogo de víctimas; cuántas no resultarían en el cálculo de las probabilidades las unidades que en contra del público en general, y especialmente contra los niños sumará en su favor el Urbano.

Locomotoras Compound.

DE LA BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS.

En un número anterior de la GACETA, al ocuparnos de la Convención de los Maestros Mecánicos de los Estados Unidos, mencionamos brevemente la importante economía que en los presupuestos de Tracción, obtienen nuestros vecinos con el empleo de las máquinas sistema *Compound*, en las cuales la fuerza expansiva del vapor se utiliza en sus cuatro cilindros. Muy convincentes son los datos que tenemos á la vista sobre este particular, distinguiéndose entre ellos los espléndidos resultados conseguidos por la Empresa *Chesapeake & Ohio*, con sus locomotoras *Richmond*, durante los últimos años. De los estados comparativos entre diez locomotoras de simple expansión y otras tantas de

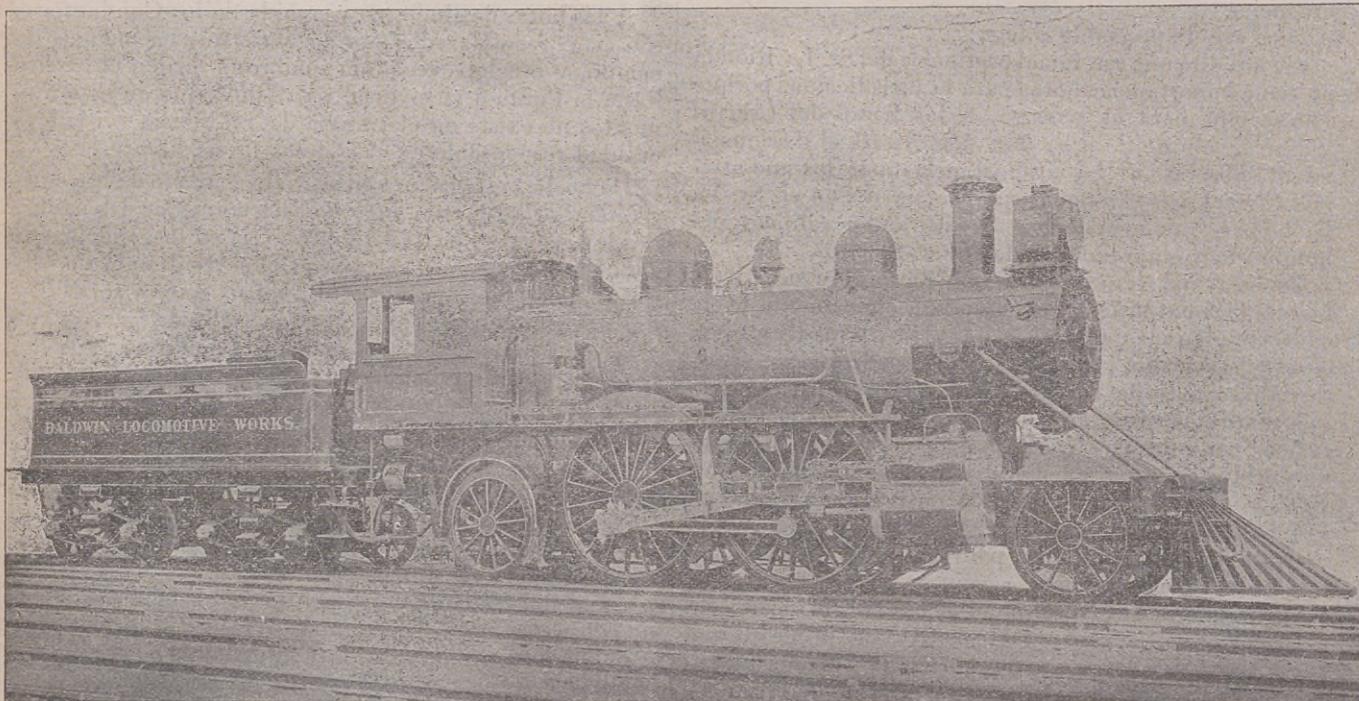
doble expansión (*Compound*) se comprende que apesar de ser el promedio del recorrido de la *Compound* 14% mayor, los gastos de reparación, solo ascienden al 80%, los de lubricación se redujeron á 92%, en los del combustible se ahorraron 16%, ó sea 1/6, el espendio total de la máquina fué 94%, comparado con el de aquella.

El principal objeto de este tipo de locomotora es la economía en la alimentación del agua y combustible, economía que se consigue: 1º, por consumirse menos cantidad de vapor en los cilindros que la que sería necesario en una máquina de simple expansión, haciendo el mismo trabajo, y 2º, la cantidad de agua evaporada en hacer idéntico trabajo menor en las *Compound*, la más lenta combustión combinada con un exhausto más suave producen una utilidad mucho más alta por carbón consumido.

Además de las ventajas y economías enumeradas, su manejo es más sencillo y descansado, cual lo evidencia la inclinación que hácia ellas muestran los maquinistas de las distintas Compañías.

Varios tipos de estas locomotoras hay en el mercado y hoy podemos ofrecer á nuestros lectores grabados de las acabadísimas construcciones de la *Baldwin Locomotive Works* de Filadelfia.

Hélas aquí:



En primer término aparece la renombrada *Columbia* exhibida y premiada en la Exposición de Chicago y más tarde representante de la bandera americana en el *match* internacional de velocidad y condiciones con la inglesa *John Toleman*.

Esta locomotora, cuyas dimensiones acompañamos al final, fabricada especialmente para combustible mixto y flojo bituminoso y coke, está destinada al servicio de pasajeros entre Washington y Philadelphia, en la línea de la Baltimore y Ohio, donde ha dado la más completa satisfacción.

En sus pruebas oficiales aventajó en 18 minutos á todos los *records* de máquinas con simple expansión, arrastrando un tren de 500 toneladas por sobre las 91.6 millas que median entre Filadelfia y Cantón, en 2 ho-

ras, 2 minutos, incluso tres paradas. Más rápido y notable aún fué el efectuado el 28 de Abril de Washington á Jersey City, con un tren de 270 toneladas esclusivo de la máquina. En 4 horas 36 minutos anduvo la *Columbia* las 222.8 millas de camino, ó sea á una velocidad media de 48.5 millas por hora; descontando los 48 minutos empleados en las 16 paradas, queda reducido á 3 horas 48 minutos el tiempo actualmente invertido en la marcha, ó sea á razón de 58.6 millas por hora. En varios tramos la velocidad pasó de minuto por milla, siendo la más corta de 40 segundos.

Se gastaron en este viaje como combustible una mezcla de 1,000 libras de carbón bituminoso y 35 toneladas de coke, probando su completa combustión y la reducida cantidad de ciscos en la chimenea y partes adya-

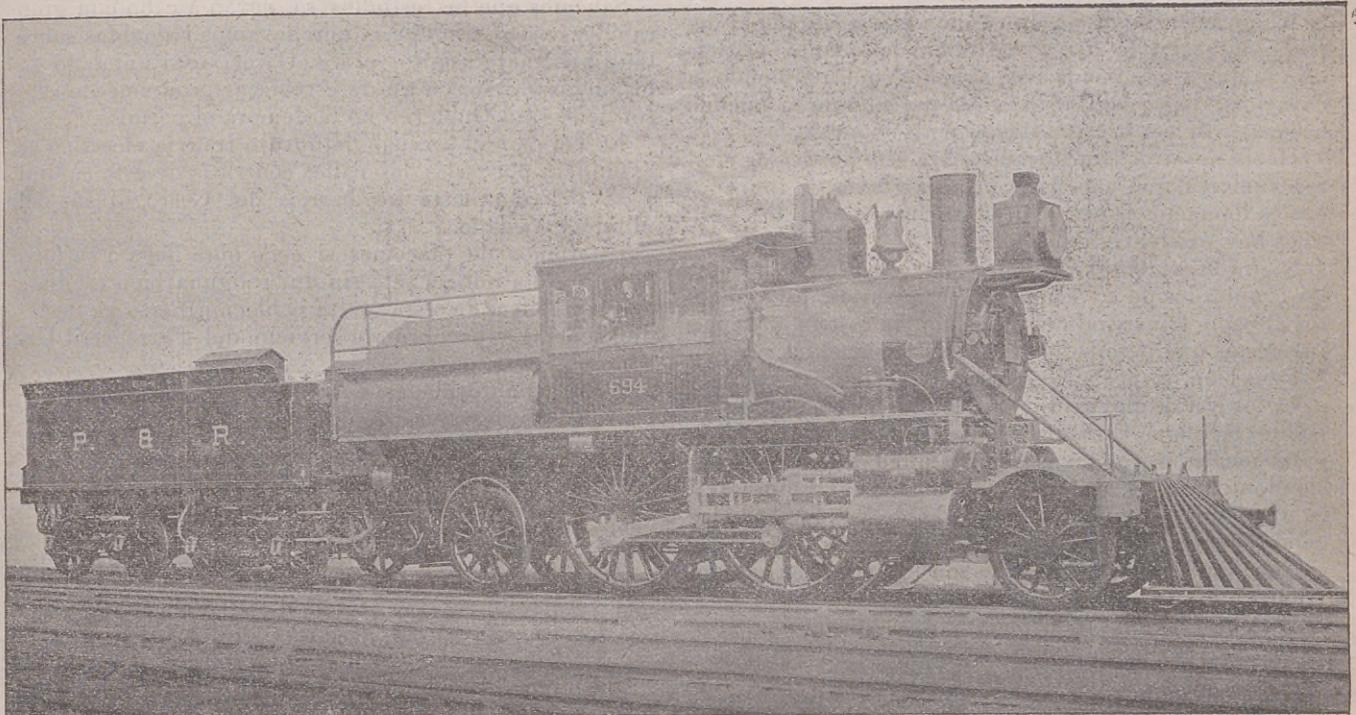
centes, al terminar la carrera la precisión de los cálculos de su inventor Mr. Vauclain. Dá muy buena idea de la suavidad de su movimiento el hecho de rendir el viaje de ida y vuelta en 422 millas, según el mismo maquinista y fogoneros que la sacaron del taller. La economía de agua ascendió á 30% y de carbón á 35% sobre las generalmente usadas por las máquinas de simple expansión.

No nos estenderemos más en describir esta notable producción de los talleres de Baldwin, por creer que en el grabado adjunto se evidencia su perfección.

La número 694 que es este segundo cliché, fué descrita ya en nuestro periódico del 21 de Agosto. Caracteriza el modelo de *Compound Baldwin* modificado para combustible duro de antracita. Su máxima velocidad la anotó el día 7 de Julio del año corriente, corriendo de Camden á Atlantic City, 55.5 millas en 57 minutos, como promedio, y la absoluta de 75 millas por hora.

En nuestro país también se han logrado grandes economías con este sistema de máquinas.

El señor Ex-Administrador de la Compañía del Oeste



de la Habana, D. Juan N. Odoardo tuvo ocasión en 1882 de dirigir las pruebas oficiales de comparación entre dos locomotoras *Mogul*, una de simple expansión y otra *Compound* ambas de Baldwin eligiendo de itinerario el trayecto de 88 kilómetros del paradero de Cristina á la Güira y de su certificación al efecto entre-sacamos los siguientes datos:

Tren arrastrado por locomotora número 10
simple expansión en su viaje ascendente 459,580 lbs.
Idem, idem, por idem núm. 7 *Compound* 479,580 lbs.

Diferencia arrastrada de más por la *Compound*..... 19,560 lbs.

En el descenso ambas locomotoras arrastraron igual peso de..... 228,980 lbs.

Tiempo invertido por la número 10..... 4h. 25'
Idem, idem por la número 7..... 4h. 15'

Invertido de menos por la *Compound*.. 0h. 10'

Carbón consumido por la número 10..... 3115 lbs.

Idem, idem por la número 7..... 2321 lbs.

Economía á favor de la *Compound*... 394 lbs.

Agua consumida por la número 10..... 2466 galones

Idem, idem por la número 7..... 1675 „

Economía á favor de la *Compound*.. 791 galones

Dimensiones generales de las locomotoras *Compound*, fabricadas por la *Baldwin Locomotive Works* de Philadelphia.

	"Columbia"	"694"
Ancho de vía.....	4'85"	4'85"
Cilindro.....	13" y 22" x 26"	13" y 22" x 26"
Diámetros de los drivers	84.25"	78"
Peso total.....	126,640 lbs.	129,700 lbs.
» sobre los drivers..	83'140"	82'700"
Diámetro de caldera....	56"	57.5"
Número de tubos.....	198	324
Diámetro ».....	2"	1.5"
Longitud ».....	18' 1-25"	10'
Caja del fuego, largo...	84 ³ / ₁₆ "	114"
» » ancho..	42 ³ / ₈ "	96 ¹ / ₈ "
Superficie del calórico,		
caja del fuego.....	128,23 ^D "	173 ^D '
» » tubos..	1349,90	1262 ^D '
» » total..	1478,13	1435 ^D '
Capacidad del tanque... 3600 galones		4000 galones

Creemos con lo dicho haber demostrado claramente la gran conveniencia que reportará á nuestras Empresas el estudio de tan importante problema.

Cuestión importante

EL DERECHO DEL SUFRAGIO.

Uno de los derechos más preciosos en el hombre es el derecho del sufragio. Por él, interviene directamente en la vida de su país; por él, viene muchas veces, á salvar á su patria ó á su localidad, de los abusos de los otros hombres.

En la época actual y en Cuba sobre todo, en que el derecho del sufragio está restringido como si dicho derecho del sufragio fuera concesión legal, la cuantía con que el individuo ayuda al Estado á soportar las cargas, es la que produce la limitación.

Ahora bién; si ya esa limitación es un ataque al derecho natural; ¿de qué magnitud y de cuánta justicia será la queja producida por aquellos que reuniendo la capacidad legal para ejercer ese derecho no lo pueden hacer por defectos de ciertas organizaciones?

Hacia nosotros han llegado sobre este particular ciertos rumores que nos parecen muy graves, y sobre los cuales llamamos la atención de todos los partidos políticos hoy existentes en el país.

Según las vigentes disposiciones gubernativas, todos los Empleados de las Empresas ferroviarias, están sujetos al pago trimestral del Subsidio Industrial y demás impuestos que percibe la Hacienda por sueldos.

Pues bién, se nos dice, que por las Empresas, al abonar á los Empleados sus sueldos, les descuentan mensualmente la cuota correspondiente otorgándoles recibos provisionales, pero cuyos recibos quedan permanentes siendo definitivos, puesto que al abonar las Empresas á la Hacienda la cuotas de sus Empleados reciben los comprobantes firmes de esa oficina y estos recibos no entregan á los Empleados que son los verdaderos contribuyentes.

Esto es grave, y francamente, desde hace tiempo se viene observando en nuestras Empresas ciertas prácticas y costumbres, que pugnan con el adelanto y el espíritu de fraternidad que reinan en las Empresas extranjeras.

Concretándonos al hecho expuesto, entendemos que semejante proceder constituye una vejación injusta para los Empleados y una mistificación de los derechos sociales, garantidos por nuestra Constitución y por nuestras leyes vigentes.

En buena hora, que las Empresas paguen por sus Empleados si les viene á bien, á parte de que estimamos que eso es una inclusión en deudas particulares respecto á las cuales no concedemos atribuciones alguna á dichas Empresas, pero, eso de guardar los recibos que la Hacienda les otorga y que no son sino de los Empleados, es un proceder que tiene mucho de irritante.

Semejante proceder trae como consecuencia que, aquellos Empleados (la mayoría tal vez) de las Empresas ferrocarrileras, que reúnen la capacidad legal necesaria para ejercer el derecho de sufragio, se ven por esta práctica privados injustamente de ese indiscutible derecho.

Tampoco vemos como la Hacienda hace semejante remesa de recibos á personas distintas de aquellos á quienes pertenecen.

Los partidos políticos como hemos dicho ya, deben fijar su atención en este asunto á fin de que puedan pedir las inscripciones en las listas electorales de todos aquellos Empleados de Ferrocarriles, que poseyendo también sus ideas políticas deben ayudar con su esfuerzo al triunfo de sus programas.

Esperamos, pues, que á estos Empleados se les ponga en posesión de sus derechos y á ese fin debe quien corresponda gestionar el punto, á fin de que la Hacienda no entregue los recibos sino á sus legítimos dueños, para evitar reclamaciones ulteriores, y por último; en nombre de la justicia suplicamos á las Empresas á quienes

nos referimos que entreguen los recibos definitivos á sus Empleados correspondientes ya que constituye un derecho que les dá el pago de sus cuotas contributivas al Estado.

Tranvía eléctrico para esta ciudad.

Ha pedido permiso al Gobierno de esta Región, el Sr. D. Ricardo García, Representante de la Empresa de Omnibus *La Unión*, para la más breve instalación, en esta ciudad, de un servicio urbano movido por medio de la tracción eléctrica.

Sabemos que los estudios se llevan á cabo con gran rapidéz y según noticias, que llevamos recogidas sobre tan importante asunto, el Sr. García está animado de los mejores deseos á fin de establecer prontamente este servicio, si el Gobierno no le demora el permiso.

La vía para el servicio del futuro tranvía eléctrico se extenderá por todas las calles céntricas de esta capital y se llevarán hasta los barrios del Cerro, Jesús del Monte y Vedado.

Estaremos de plácemes si esta obra llega á su feliz término. La noticia será sin duda alguna bien recibida por el público de esta culta población harto ya de las deficiencias y bochornoso servicio del Ferrocarril Urbano.

Nuestras autoridades deben alentar en todo lo posible tan valioso proyecto y deben, á la vez, resolver favorable y pronto el permiso ó concesión y cuente á la vez el amigo García, con nuestras modestas columnas para cuanto crea necesario á su conveniente y utilísimo proyecto.

La GACETA DE LOS FERROCARRILES, sin reservas alguna, apoya incondicionalmente la obra proyectada no ya sólo por llevar impreso el sello indeleble del progreso, sino porque está de lleno en sus atribuciones. Quedamos, pues, á la disposición del Sr. García.

Magnífico Establecimiento

DE MANUFACTURAS ELÉCTRICAS.

En la noche del día 31 del mes próximo pasado, al transitar nosotros por la calle del Obispo, entre Bernaza y Villegas, vimos numeroso público ante las vidrieras de la casa marcada con el número 88, ocupada por el elegante Establecimiento de efectos Eléctricos de nuestro estimable amigo Sr. José Eligio Mosquera. Nos decidimos entonces hacerle una visita abusando de la exquisita y nunca desmentida amabilidad de dicho señor, el cual, nos mostró, con toda atención, las muchas novedades que en el ramo de Electricidad acaba de recibir de Europa y los Estados Unidos.

En artísticos anaqueles vimos encerrados diversa variedad de teléfonos, desde los de miniatura para uso doméstico, hasta los de largas distancias para alcance de 1,000 millas exactamente iguales á los que funcionan en New-York y Chicago, descritos en el número anterior.

También admiramos una magnífica Central Telefónica de 50 líneas, precioso mueble destinado al Benemérito Cuerpo de Bomberos del Comercio de esta ciudad. Junto á esta Central hay un buen número de otras de su índole en más pequeña escala desde una, hasta 15 chapas de caída.

Además de estos bonitos muebles vimos allí, cuadros indicadores para hoteles y casas particulares; aparatos y combinaciones para alarmas contra ladrones; Conmutadores; Galvanómetros; Bovinas de inducción; Micrófonos; Magnetos; Timbres; Zumbadores; Silvatos acústicos; Baterías radicales; Contactos en forma de botones; Peras; Acumuladores; Puntas de platino para

pararrayos; Veletas, bolas azogadas é indicadores de vientos para los mismos; Relaix, Sounders, Manipuladores; Ruedas envolventes para cintas de Telégrafo, Aparatos para practicantes de telégrafo; Termo-cauterios y aparatos medicinales; Despertadores eléctricos; Botones eléctricos de lujo para gabinetes de señoras á fin de graduar la luz eléctrica sin necesidad de molestias ni llamar criados y mil curiosidades más de larga enumeración.

En el ramo de alumbrado eléctrico, observamos que ya el laborioso é inteligente amigo Mosquera empieza sus preparativos para la zafra que se acerca, pues, ya tiene acopio suficiente de lámparas incandescentes de todos voltages y sistemas; de preciosos candelabros con pantallas de seda; de cordones de algodón y seda para instalaciones; de Amperómetros; de Voltímetros; de Reflectores de escritorio, de Pantallas finas de cristal y porcelana y de infinidad de utensilios más para uso del alumbrado.

El amigo nos enseñó, también el magnífico dinamo Perret, de que es Agente exclusivo en esta Isla, y nos explicó su modo de funcionar, cuyo dinamo proporciona una verdadera economía al Hacendado que se decida á instalarlo en su finca. Los cepillos de dicho dinamo se gradúan automáticamente no consumiéndose ni dañando al colector y es por consiguiente de muy larga vida. Requiere además muy pocas revoluciones, se engrasa una vez á la semana y no requiere apenas cuidado de mano.

Supimos que este dinamo funciona actualmente con magníficos éxitos en los centrales *Nombre de Dios* de D. Alberto Ortíz, en Güines; *Coliseo* de D. Arturo Amblard en Coliseo; *San Joaquín* de D. Joaquín de Mier, en Bahía Honda y otras más, cuyos señores están satisfechos de sus resultados como lo comprueban las cartas que posee el Sr. Mosquera.

Llamó nuestra atención en la casa del amigo Mosquera las diversas clases de ventiladores eléctricos, que puso en función á nuestra presencia, por medio de la corriente del alumbrado eléctrico. De estos ventiladores sobresalen por su mérito los de la marca Holtzer &, Cabot, pues, con la corriente de una sola lámpara incandescente de 16 bujías, hizo correr el motor referido á una velocidad de 2,200 revoluciones por minuto produciendo una fuerte columna de aire capaz de ventilar un espacioso salón. También tiene instado allí el Sr. Mosquera un modelo de ventilador hidráulico movido por una turbina en conexión con la tubería del agua de Vento.

Pasamos luego al gran almacén del fondo de la casa que nos ocupa donde comprendimos lo bien surtida que está la misma, de alambre de acero galvanizado, de varios gruesos, para líneas telegráficas y telefónicas; cables de cobre aplicables á pararrayos, alambre forrado para Luz Eléctrica, carbones para lámparas de arco (distintos sistemas), barriles de aisladores, huacales de soportes; cajas de zincs, (*clow-ford*,) bocoyes de sulfato de cobre y sal amoniaco, entrepaños completamente atestados de pilas de Leclanche, Axo, Gonda, Champion, Chester, Bunsen, Edison, Lalande, Grenet, Gyant, Samson y otras marcas que no recordamos.

Al visitar el saloncito que el Sr. Mosquera tiene muy elegantemente decorado y en el cual está instalado el escritorio, sostuvimos con el valioso amigo agradable conversación y no pudimos menos que demostrarle sinceramente, el vertiginoso adelanto que su casa obtiene de día en día, á lo que nos objetó el amigo que todo su auge se debe en preferente lugar á la protección que le han dispensado y dispensan las Empresas de Ferrocarriles de la Isla; pues además de todos los efectos para consumo de Telégrafos y Teléfonos que estas les hacen, le encomiendan también la importación, como comisionista que es, de herramientas, candados para carros,

farolas para Locomotoras, chumaceras, aceites y todos cuantos accesorios sean necesarios para el material rodante de las Empresas referidas.

También supimos que el Sr. Mosquera es actual proveedor del Cuerpo de la Guardia Civil sirviendo todos los efectos telefónicos para la inmensa red que en toda la Isla tienen hoy extendida dicho benemérito Cuerpo. Surte además de efectos de su giro á muchas Empresas de Alumbrado Eléctrico, Cuerpos de Bomberos y Redes Telefónicas, de las poblaciones de esta Isla y cuenta entre los señores hacendados cubanos con muy buenos parroquianos, siendo á la vez exportador de efectos eléctricos para Puerto Rico, Canarias y la Península.

Para terminar la reseña de nuestra grata visita al hermoso é importante Establecimiento Eléctrico del señor Mosquera, añadiremos que fuimos obsequiados con la audición de uno de los excelentes Grafófonos que tiene en su casa para la venta. Con él nos deleitamos un rato escuchando un variado repertorio de escogidas piezas musicales.

Advertimos de paso que en este ramo tiene el amigo Mosquera un selecto surtido de accesorios y piezas para los numerosos Fonógrafos que se explotan en la Isla, siendo la mayor parte de los aparatos que funcionan hoy vendidos por esta casa. En la puerta del Establecimiento hay dos Grafófonos destinados al público y que funcionan automáticamente, al depositarse en la ranura del aparato, una moneda de dos centavos.

Nos despedimos muy satisfechos después del valioso amigo Mosquera y agradecidos de sus finas atenciones, y le deseamos prosperidad en su giro, siendo más sentidos nuestros deseos toda vez que nuestro amigo ha sido por muchos años Empleado de Ferrocarril, desempeñando en el del Oeste de la Habana los destinos de Telegrafista, Encargado del Despacho de Equipajes, Conductor, Guarda Almacén, Oficial de Secretaría de la Administración General y últimamente, durante cinco años, fué Jefe de Material de la misma Empresa, hasta que por el sentido fallecimiento de su activo socio el señor Vaslier (Q. E. P. D.) tuvo necesidad de renunciar su destino para tomar la dirección de los negocios de su casa donde con tanta idoneidad ha sabido colocarla á una altura digna de alabanzas. Recordamos que oportunamente la GACETA DE LOS FERROCARRILES le cupo la honra de insertar en sus columnas la levantada y dignísima carta del Sr. Mallon, Administrador de la *The Western Railway of Havana, Limited*, en la que, al dirigirse al Sr. Mosquera, con motivo de su renuncia, le manifestaba su profundo sentimiento de tener que aceptar la irrevocable determinación de tan esclarecido como excelente Empleado y que era por todos conceptos más lamentable, puesto que, se privaba esa Empresa de su docta inteligencia en los servicios de la misma.

Nosotros confiamos en que la perseverancia, laboriosidad, inteligencia y honrada convicción del giro á que se dedica el Sr. Mosquera, habrán de premiarlo con exceso, puesto que, sin duda alguna, hombres del temple del amigo referido son los que honran á su patria y la suerte les presta sus halagadoras caricias para satisfacción de los que, como nosotros, sabemos aquilatar sus virtudes cívicas y morales.

¡Adelante amigo Mosquera que ya la suerte le ceñirá la corona de la victoria!

El Banco de España

EN 1891 Y 1894.

La situación del Banco de España del presente, con la que tenía hace tres años, no es de gran diferencia, pero se ve por los números que ha mejorado algo.

Sometemos á la observación de nuestros lectores la comparación que sigue calculada por los balances:

SITUACIÓN DEL BANCO DE ESPAÑA.

	1891	1894	DIFERENCIA.
	11 JULIO.	14 JULIO.	
CAJA.—En oro.....	141.143,350	197.952,911	+ 56.809,561
—En plata.....	78.745,282	230.486,927	+151.741,645
—Corresponsales ex- tranjeros.....	24.766,247	63.273,469	+ 38.507,229
CARTERA.—Descuentos...	168.888,436	427.808,525	+ 41.079,911
—Préstamos.....	256.852,772	99.510,590	-157.342,182
—Acciones de tabacos y otras.....	22.806,356	18.913,218	- 3.893,138
—Deuda amortizable..	439.865,269	421.590,140	- 18.275,129
—Deuda líquida del Tesoro.....	315.458,293	347.957,795	+ 32.499,502
Inmuebles.....	19.140,987	17.535,797	- 1.605,090
Billetes en circulacion...	749.215,000	944.544,700	+195.359,700
Cuentas corrientes.....	405.815,751	125.810,874	- 80.004,877
Depósitos en efectivo.....	40.577,296	25.284,624	- 15.292,672
Capital, fondo de reserva y ganancias.....	169.628,233	168.968,380	- 659,853
Corresponsales extranje- ros.....	45.126,792	"	- 45.126,892
Diversas cuentas.....	57.303,822	60.390,994	+ 3.086,972
	1.467.666,894	1.525.029,372	

Desde luego se vé, que mientras en el año 1891 la existencia de metálico en Caja era de 219 millones, menos de la tercera parte de los billetes que tiene en circulación, ahora en 1894, es de 427 millones cerca de la mitad de los billetes emitidos.

Aclaración.

Con gran sorpresa hemos visto en la sección titulada *Crónica general* de nuestro respetable y estimado cole-

ga el *Diario de la Marina*, correspondiente al número del día 1º del actual, la negación del señor Arrojo al respecto de la noticia que dimos en nuestra pasada edición referente al propósito que tenía el mismo señor de establecer un central industrial en Regla; y, como conviene á la seriedad y buen crédito de que goza la GACETA DE LOS FERROCARRILES, en aclarar este punto, hacemos constar desde luego que el fundamento de esa noticia descansa en las notas que el Sr. D. Ramón Ruenes persona respetable facilitó á nuestro periódico para que se le diera la debida publicidad.

La camiseta en los tranvías y paseos.

Ha llegado hasta nosotros el rumor de que algo piensa el señor Alcalde de la Habana, á fin de dictar disposiciones, encaminadas á que ni en los coches del Urbano, ni en las *guaguas*, ni en los paseos públicos, se permitan los ciudadanos el lujo de ir *en camiseta*.

Demócratas nosotros hasta donde se puede serlo, entendemos que no se nos tachará de faltos de consecuencia, si aplaudimos el pensamiento del señor Alcalde; y lo entendemos así, porque también creemos que una cosa es democracia y *desaseo* y falta de cultura otra. ¡Se nos ha sentado en distintas ocasiones al lado cada ciudadano, con cada camiseta mugrienta y apestando á lo que no puede decirse!

Así que, en nombre de la cultura, de la decencia, del aseo y aún *del ornato público*, deseamos que vengan pronto esas disposiciones, y que se cumplan, aunque por esto nos digan *carcundas*.

¡Ante todo, el aseo, señores *encamisetados*!

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

Situación en la tarde del Viernes 31 de Agosto de 1894.

ACTIVO.		ORO.	PASIVO.		ORO.
<i>Caja</i>			<i>Capital</i>		\$ 7.000,000 ...
En efectivo en el Banco.....	\$ 2.454,867 37		Fondo de reserva	123.845 ...	
Idem idem en el Banco Español.....	363 15	\$ 2.455,230 52	Saneamiento del activo.....	71,266 18	
<i>Cartera</i>			<i>Obligaciones á pagar</i>		
Préstamos y descuentos		763,539 12	Cuentas corrientes	\$ 2.070,076 66	
Contratos de frutos con garantías			Depósito sin interés.....	103,964 83	
<i>Cuentas varias</i>			<i>Dividendos</i>		
Cuentas á liquidar	\$ 309,532 61		En efectivo.....	\$ 2,131-89	
Cuentas al cobro.....	41,673 60		En acciones.....	1,528 ...	3,659 89
Corresponsales	43,105 82	394,312 79	<i>Obligaciones á plazo</i>		
<i>Propiedades</i>			Empréstito inglés: nueva emisión.....	\$ 7.700,500 ...	
Procedentes de la fusión.....	13.130,000 ..		" id. por convertir núm 3.....	266,500 ...	
Adquiridas después de la fusión.....	952,244 19	14.082,244 03	Plazos de materiales.....	25,513 22	\$ 7.982,513 22
Central "Favorito".....			<i>Recaudación de los Ferrocarriles (de Julio).....</i>		192,343 58
<i>Utiles</i>			Cuentas á pagar de ferrocarriles.....	9,388 07	
Materiales y utensilios	\$ 170,021 04		Cuenta corriente de valores y efectos públicos (nominal)	392,782 83	
Mobiliario.....	15,000 ...	185,021 04	Contrato con el Ayuntamiento.....	2,201 19	
Empréstito inglés: partidas amortizables de 1894 á 1930.....		810,332 63	Repignoraciones de frutos.....	129,835 33	
Obras á particulares.....		19,060 57	<i>Ganancias y pérdidas</i>		
Depósito de valores (nominal).....		392,782 83	Producto de los ferrocarriles	\$ 2.009,632 46	
<i>Gastos de todas clases</i>			Idem de los almacenes	317,643 23	
Generales	\$ 20,428 60		Idem generales del Banco	37,173 75	2.864,449 44
Banco.....	25,402 77				\$20.453825 39
Almacenes	125,234 05		<i>NOTA:—Sacos de azúcar recibidos desde 1º de Enero</i>		967,169
<i>Ferrocarriles</i>			Saldo de 31 de Diciembre de 1893.....		112,916
Ordinarios.....	819,825 91		Total.....		1.080,085
Extordinarios { Obras en construcción. 51,538-91			Sacos entregados.....		1.012461
{ Adquisiciones de 1894. 14,999-18			EXISTENCIA á liquidar almacenaje		67,624
{ Intereses..... 213,445-10					
{ Amortización..... 85,378-...	365,411 20	1.351,302 46			
		\$20.453825 39			

Habana Agosto 31 de 1894—El Contador *Pedro A. Scott*—Vº Bº—El Presidente intº *Luciano Ruiz*

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

FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA.

Servicio de Explotacion de la Ciénega.

NOMBRES	CARGOS QUE EJERCEN
Don Ricardo Betancourt Salgado.	Telegrafista de Capdevila.
„ Joaquín Fernández Vega.	Chuchero Mordazo.
„ Francisco Miralles.	Peon chuchero.
„ Antonio Blanco.	Chuchero.
„ Francisco Rodriguez.	Id.
„ Manuel Fernández Vila.	Arreglador.
„ Pío Peña Gonzalez.	Auxillar.
„ Francisco Bermudez González.	Sereno.
„ Ricardo González Suárez.	Id.
„ Mariano Alanso Rodriguez.	Id.

Almacen de la Cienaga.

Don Francisco López Valle.	Guarda almacén.
„ Carlos Fuentes Castro.	Auxiliar interino.
„ Antonio San Pedro.	Id. id.

Seccion de Habilitabion.

Don León Acosta.	Habilitado.
„ José María Hernández López.	Auxiliar id.
„ Manuel Morejon Acosta.	Cobrador.
„ Justo Madrona.	Auxiliar del cobrador.

Hay unas pocas causas de desanimación para esta nueva industria que el tiempo y la experiencia probablemente vencerán. El continente lo mismo que los Cayos tiene por fundación una antigua roca de coral, pero con mucha mayor elevación, antigüedad y extensión. La cubierta exterior grasosa de las rocas á primera vista era solamente agradable; pero una atenta inspección de ellas revela el hecho de que el desmenbramiento ha tenido lugar en una gran extensión y que comparativamente muy poco trabajo se necesita para completar la reducción y mientras no se adapten completamente á la formación de prados, darán terrenos perfectamente apropiados á la producción de frutas, tanto más cuanto que la roca contiene más ó menos ácido fosfórico y es un buen depósito de otros fertilizadores y abonos. El trabajo costoso es otro inconveniente propio de los nuevos terrenos y aunque regularmente se modifica por si mismo con el transcurso del tiempo, es desastroso para los que principian con pocos recursos. Otros de los inconvenientes es la falta de medios apropiados de trasportes; un término medio de tres dias para los barcos pequeños de velas á Cayo Hueso y si se tiene la suerte de encontrar buen comercio, 3 ó 4 dias para llegar á los puertos del Norte; pero ocurre á menudo el caso de que no se encuentran esas concesiones. Muchas de las producciones de los Cayos se envian directamente por barcos de vela á los puertos del Norte

INFORME DEL AGENTE ESPECIAL

R. M. MONROE

A la terminación de los trabajos del Agente especial R. M. Monroe fué sometido por él á la consideración del Departamento el siguiente informe sobre el cultivo de la piña y extracción de la fibra.

“Se asegura que el cultivo de la piña fué hecho con éxito por primera vez en esta parte del mundo, por un natural de las Bahamas el Capⁿ Ben Baker que se estableció en la parte baja de Cayo Largo allá por el año de 1866 siendo indudablemente el resultado de la depresión de los embarques en este periodo, y el descenso consiguiente del número de naufragios que en los años anteriores había sido la principal sino la única cosecha que se recoje en la Florida del Sur. Más tarde la industria recibió un mayor estímulo, por la apertura en todo el pais, de grandes depósitos de hierro, carbón y cobre, y la introducción de procedimientos perfeccionados para trabajar los mismos, reduciendo el valor del metal viejo, al extremo de hacerlo completamente despreciable, la destrucción de los cascos viejos de barcos á lo largo de los arrecifes, y la consiguiente extensión de los campos de piña hácia el lado Norte, hasta Cayo Arenas como 37 millas, y hácia el Sur 18 millas hasta Cayo Indio, formando casi una línea continua de plantaciones en una extensión de 55

Servicio de Explotacion de Luz.

NOMBRES.	CARGOS QUE EJERCEN.
Don Federico Franca Mazorra.....	Jefe de Estación.
„ Manuel Montoro González.....	Auxiliar.
„ Manuel Galan Muñiz.....	Torniquete.
„ Ignacio Aguilar García.....	Id.
„ Pedro Brufan Castaño.....	Id.
„ Nicolás Alvarez García.....	Expendedor de boletines.
„ Bernardo Gancelo Amandí.....	Id. id.
„ Manuel Morales Morales.....	Despacho de equipajes.
„ Pedro Docal Mira.....	Sereno.
„ Rafael Arroyo González.....	Peon de equipajes.
„ Rafael Pozo Alvarez.....	Id. id.
„ José Fernández Franco.....	Carretonero de equipajes.
„ José Fernández Oroza.....	Id. id.
„ Paulino H. de Padrón.....	Id. id.
„ Francisco B. Valdés.....	Id. id.

Servicio de Explotacion de Regla.

Don Ricardo Lostal Alvarez.....	Jefe de Estación.
„ José Fontova Delgado.....	Auxiliar.
„ Juan Remolina Vega.....	Id.
„ Pedro Regalado Delgado.....	Expendedor de boletines.
„ Manuel Rodriguez Balvira.....	Escribiente de Mercancías.
„ José Ares y Guñart.....	Id. de Equipajes.
„ Ramón Bosque Cabrera.....	Telegrafista.
„ Antonio Abreu Jimenez.....	Id.
„ Santiago Romero Castro.....	Id. de Cambute.
„ Santiago Orosa Lopez.....	Id. de Pinos.
„ Leopoldo Portocarrero Echezabal.....	Id. de Martín Pérez.
„ Rafael Puig Riege.....	Id. de Luyanó.

(Continuará)

millas. La tierra aprovechable en estos cayos escasamente por término medio á la mitad de una milla de ancho, consistentes en los terrenos escabrosos de las rocas de coral de algún antiguo arrecife, en los intersticios de los cuales, por el desarrollo y depósitos de vegetales se han llenado de una rica capa de tierra, pero que pronto se consume y aparentemente no es susceptible de renovación sino por el método natural. Con ayuda de un palo con punta se siembran los hijos nuevos de la piña, y generalmente se plantan 12,000 por acre. El fruto llega á su madurez á los 18 meses, pero dan hijos ántes. Tres cosechas se recojen generalmente de cada plantio, despues de lo cual se vuelve á arar la tierra para quitarle la mala hierva y se dedica el terreno á otras siembras de menos valor. El que esto escribe ha desenterrado literalmente muchas raciones de ricos boniatos, de estos terrenos, con ayuda de una barra de hiepesada, y á pesar de la escelencia de la raiz, ha tenido sus contras. La primera plantación comercial de alguna magnitud en el continente la ha hecho Mr. Furard de Cutler en 1886, demostrando este último completamente que los terrenos que hasta aquí se tenían por impropios para el cultivo de la piña podian con un abono adecuado hacerlos producir esa planta con ventajas, tan grandes, sino mayores que los más feraces terrenos de los Cayos pero menos cultivados. Estos resultados han dado un impulso á la industria,

que como otros movimientos semejantes han conducido directamente á detener la marcha y acarrear grandes pérdidas á muchas entusiastas personas pero sin experiencia que no han considerado cuidadosamente todos los extremos de la Empresa. Indudablemente existe por varias razones un ámplio y permanente campo abierto en esta sección, para el inteligente y progresista agricultor de frutos semitropicales y aun de plantas tropicales solamente. Una muy posible superioridad sobre los frutos de las latitudes bajas en fragancia gusto y contestura sobre las que crucen en los límites septentrionales, es una teoría entre muchos horticultoristas, pero ninguno que lo demuestre con hechos.

Abono y cuidado sistemático y científico empleado por gentes que no estan en aptitud de ocuparse de perfeccionar las prácticas ha influido mucho en lo que respecto á la superioridad; y ultimamente el hecho cierto de que con pocas escepciones el fruto cojido en el campo es superior al que se coje medio verde y dulcificado en el hueco de una vasija, que debe ser el caso con los productos de nuestros vecinos extranjeros de las Bahamas é Indias Occidentales. Trasportes por ferrocarriles desde esta sección llevaran frutas cojidas en sazón á las mesas de los consumidores con el aroma del campo aun destilando miel y que ningun grado de baratura podrá excluirlas completamente.

“ARAMBALZA”

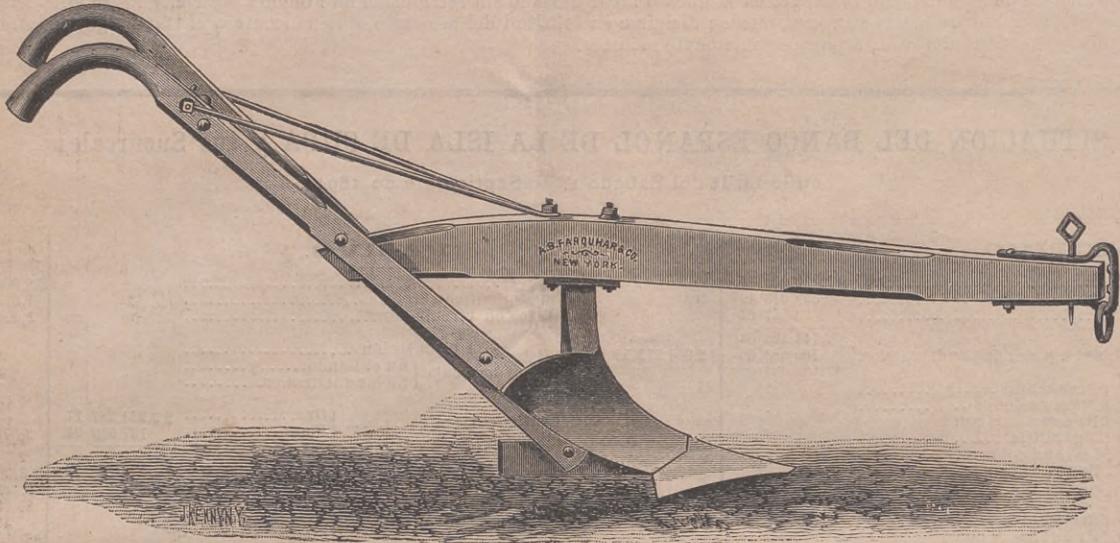
EGUSQUIZA Y L. ARAMBALZA

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

ARTICULOS GARANTIZADOS.

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

HABANA.



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

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

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

Gradas blindadas y corrientes de varios tamaños.

Molinos de diferentes tamaños para maíz.

Cortadores de forraje, surtido en tamaños.

Desgranadores con y sin aventador para maíz.

Aventadores para café, arroz y maíz.

Carretillas de todas clases y tamaños.

Carretillas para envasar azúcar en sacos.

Palas de buey para zanjas.

Sembradoras de maíz.

Malacates ó norias á fuerza motriz ó animal.

Máquinas fijas y portátiles para todos usos.

Caldaras verticales y horizontales.

Sierras á vapor de diferentes tamaños.

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

Unicos agentes de los acreditados

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

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

Idem duples de presión para los mismos usos antedichos.

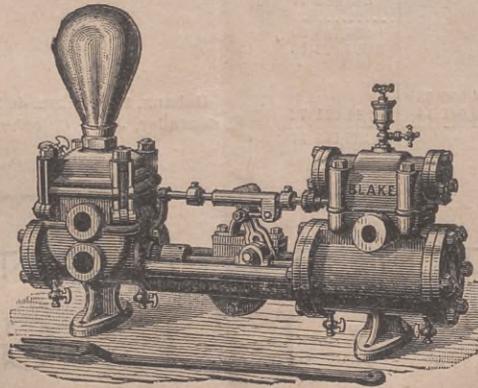
Idem duples de presión especiales para rechazo.

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

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

Idem especiales de presión para bombear cachaza y para alambiques.

Idem especiales duples de presión para bombear cachaza y alambiques.



Donkeys de varios modelos para regadío.

Idem de varios modelos para pozos profundos.

Idem de varios modelos para incendios.

Idem con calderas combinadas.

Idem especiales para bombear contra vacío.

Idem especiales para buques.

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

— **BOMBAS** especiales para acueductos.

— **BOMBAS** especiales para minas.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Trampas de vapor «Fogarty.»

A la vuelta.

NEUHAUS, NEUMANN Y CA.

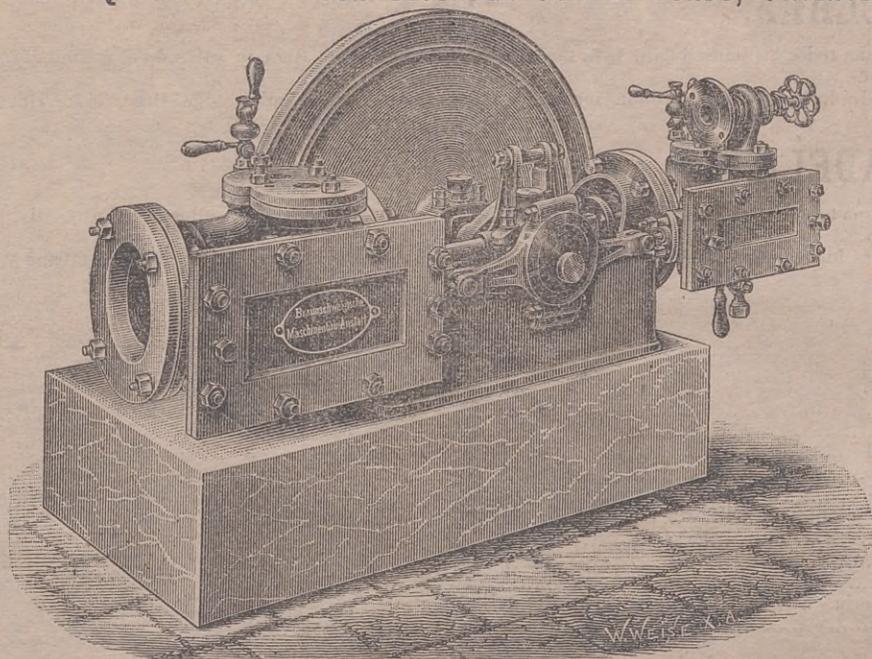
MERCADERES 35.—HABANA.

REPRESENTANTES DE LOS GRANDES TALLERES DE MAQUINARIA PARA INGENIOS

DEBRUNSWICK.—ALEMANIA.—FUNDADOS DE 1853.

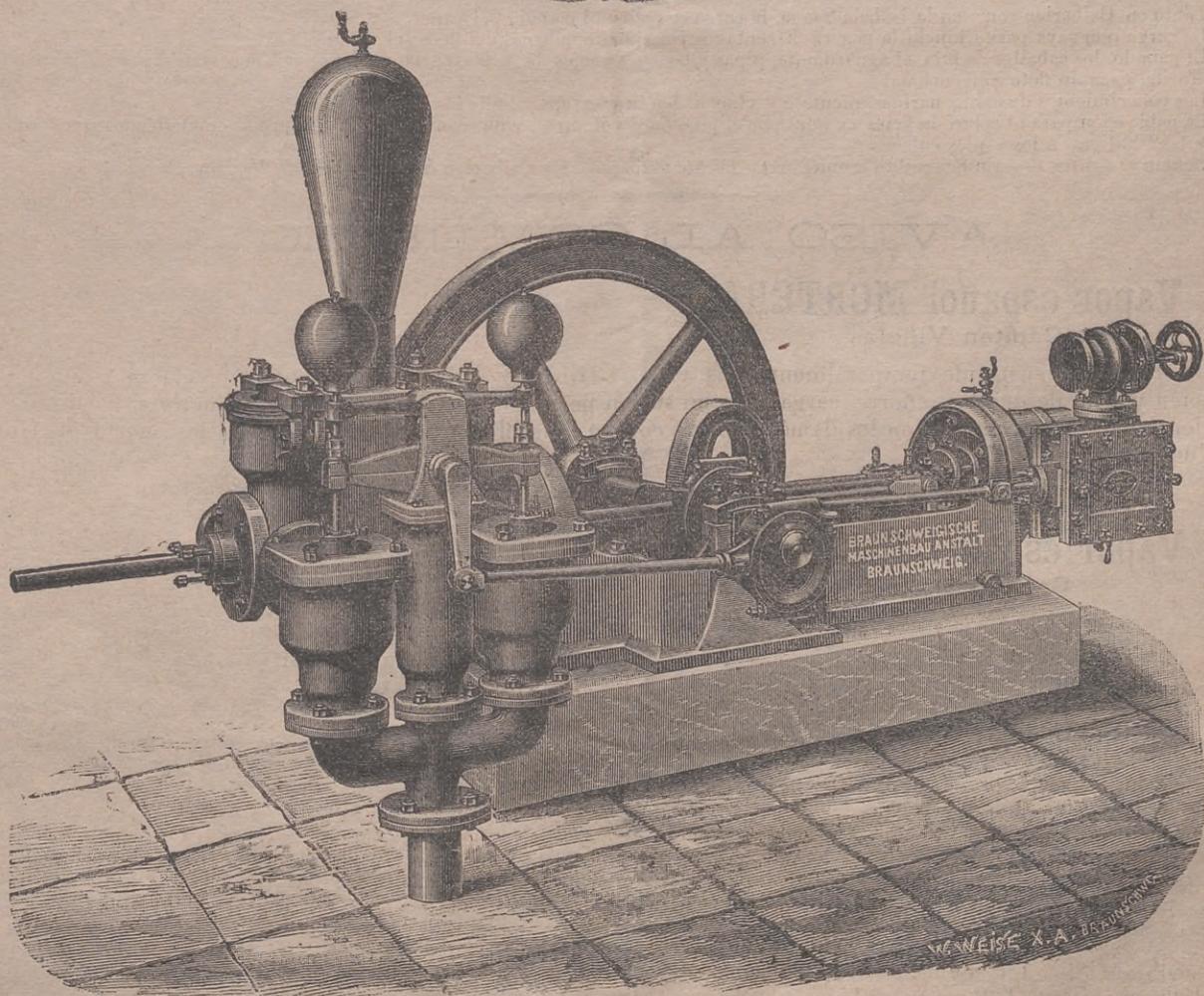
TURBINAS PARA BLANQUEAR AZUCAR CON DESCARGA POR EL FONDO, PATENTE BAUMGARTH

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



Tachos de
 punto con
 serpentinas,
 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.



EMPRESA
DE
VAPORES ESPAÑOL CORREOS DE LAS ANTILLAS
DE SOBRINOS DE HERRERA.



LINEA DE SAGUA Y CAIBARIEN.

ITINERARIOS

Vapor CLARA.

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

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

Vapor ADELA.

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

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

TARIFA

	DE HABANA Á		DE SAGUA Á		DE CAIBARIEN Á	
	Sagua.	Caibarién.	Habana.	Cabarién.	Sagua.	Habana.
Pasajes en 1ª	\$ 8 50	\$ 13 ...	\$ 8 50	\$ 5 30	\$ 5 30	\$ 13 ...
Iden en proa	4 25	6 50	4 25	2 50	2 50	6 50
Iden en „ en cantidad	3 ...	6 ...	3 ...	2 ...	2 ...	5 ...
Mercancías	60	60	60	30	30	60
Viveres, Ferretería Loza	40	40	40	40	20	40
Arroz, Harina, Manteca y Vino	30	30	30	30	30	30
Tercios tabaco en rama .....	...	...	25	...	...	35
Losas Ladrillos y Tejas	40	40	40	20	20	40
Sacos de azúcar .....	...	...	30	20	20	30
Dinero en plata y prendería	½ p ⁰⁰	½ p^{00}	½ p^{00}	½ p^{00}	½ p^{00}	½ p^{00}
Oro	¼ p ⁰⁰					

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

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

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

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

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

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

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

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

AVISO AL COMERCIO.

Vapor español MORTERA.

Capitan Viñolas.

Este buque suspende temporalmente sus viajes á Gibara y Nuevitas por tener que efectuar una ligera reparación y á fin de que los señores cargadores no sufran perjuicios por esta causa, esta Empresa ha dispuesto que mientras dure esta reparación los demás vapores cobren igual flete que el *Mortera* para los puertos de Gibara y Nuevitas.

Sobrinos de Herrera.

Vapor español JULIA.

Capitan D. José Maria Vaca.

Este vapor saldrá de este puerto el día 10 de Setbre á las 5 de la tarde para los de

Nuevitas,
Gibara,
Baracoa,
Santiago de Cuba,
Port-au-Prince (Haiti),

Cabo Haitiano (Haiti),
Puerto Plata,
Ponce,
Mayaguez,
Aguadilla y

Puerto Rico.

Recibe carga el día 10 solamente.

CONSIGNATARIOS

Nuevitas.—Sres. Vicente Rodriguez y C^ª
Gibara.—Sr. D. Manuel de Silva
Baracoa.—Sres. Monés y C^ª
Cuba.—Sres. Estenger, Messa y Gallego.
Port-au-Prince.—Sres. J. E. Traviés y C^ª
Cabo Haitiano.—Sres. J. I. Jimenez y C^ª

Puerto Plata.—Sres. José Ginebra y C^ª
Ponce.—Sres. Fritze, Lundt y C^ª
Mayaguez.—Sres. Schulze y C^ª
Aguadilla.—Sres. Valle, Koppisch y C^ª
Puerto Rico.—Sr. D. Ludwig Duplace.

Se despacha por sus armadores SOBRINOS DE HERRERA.—San Pedro n^o 6.

"EL IRIS"

COMPañA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA INCENDIOS

ESTABLECIDA EN EL AÑO DE 1855.

OFICINAS: EMPEDRADO 42.

CAPITAL RESPONSABLE, ORO \$24.256.752

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

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

PÓLIZAS EXPEDIDAS EN JULIO DE 1894.

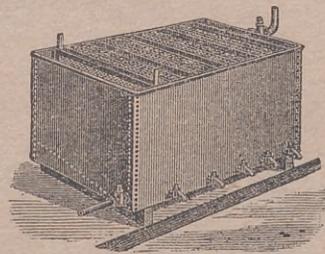
	ORO.
1 á D. Emilio Roig y Forte Saavedra.....	\$ 7,000
1 á D. José Emilio Alvarez.....	5,500
1 á D. José González y López.....	2,000
1 á D. Francisco González del Valle	3,000
1 á D. José del Barrio é Ibañez.....	8,000
1 á D. Salvador Birra y Otero.....	8,000
1 á D. Elías Miró y Casas.....	15,000
1 á D. Casimiro Gutiérrez.....	1,500
1 á D. Joaquín Pazos y Juncal.....	1,500
2 á D. Manuel Rodríguez Ríos.....	10,000
1 á D ^a Asunción Cuyás y Sierra.....	10,000
1 á D ^a Florentina González y Alvarez.....	3,000
1 á D. Antonio González Curquejo.....	30,000
1 á D. José Ferrer y Auladell.....	3,000
1 á D. Juan, D. Domingo y D. Francisco Barlorco.....	1,000
2 á D. José Cuanda y Sierra.....	14,000
1 á D ^a Rosa Soler Ramos.....	800
1 á D. Esteban Vish.....	5,000
4 á D. Agustín Mantecón Cuesta.....	4,800
1 á Juan Fors y Puigdermas.....	6,000
1 á D. Carlos Granados y Ajuria.....	4,000
1 á los Sres. Buñil y Vilaseca.....	2,000
1 á D. Antonio Rodríguez y González.....	3,000
1 á D ^a Aurora Barba y Medina.....	3,000
Total.....	\$153,100

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, Julio 31 de 1894.—El Consejero Director, *Anselmo Rodríguez*.—La Comisión Ejecutiva, *Francisco Salcedo*.—*Florentino F. Garay*

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.

SE VENDE

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

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



TRABAJOS ESPECIALES PARA EMPRESAS DE FERROCARRILES

MEMORIAS,

ESTADOS COMPARATIVOS E IMPRESOS DE TODAS CLASES.

TELEFONO 366.

HABANA.

Letrinas Mouras (MODIFICADAS)

SE INSTALAN POR

GONZALEZ Y AMIGÓ,

INGENIEROS.

Los que se hacen cargo de todo genero de obras de Saneamiento.

SE RECIBEN AVISOS.

Muralla y Habana, Sres. Gamba y Comp.—Prado 105, Gabinete Bacteriológico.—Monte 18, (altos) Dr. Delfin.—Galiano 137, Ferrería de Coto y Canosa.—Egido 4 y 6., Pons y Hermanos.—Prado 61, Almacen de Maderas de A. C. Tellería.



Hasta que muera!

YO SOY ASI

J. VALLES

EL REY DE LA BARATURA

Por 30 cts. quiere V. un

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

Por 50 cts. le da un

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

Por \$1-50 le da un

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

SAN RAFAEL 14½

TELEFONO 1015.

COMPañIA DEL FERROCARRIL ENTRE CIENFUEGOS Y VILLA CLARA.

Situación de esta Compañía en 31 de Agosto de 1894.

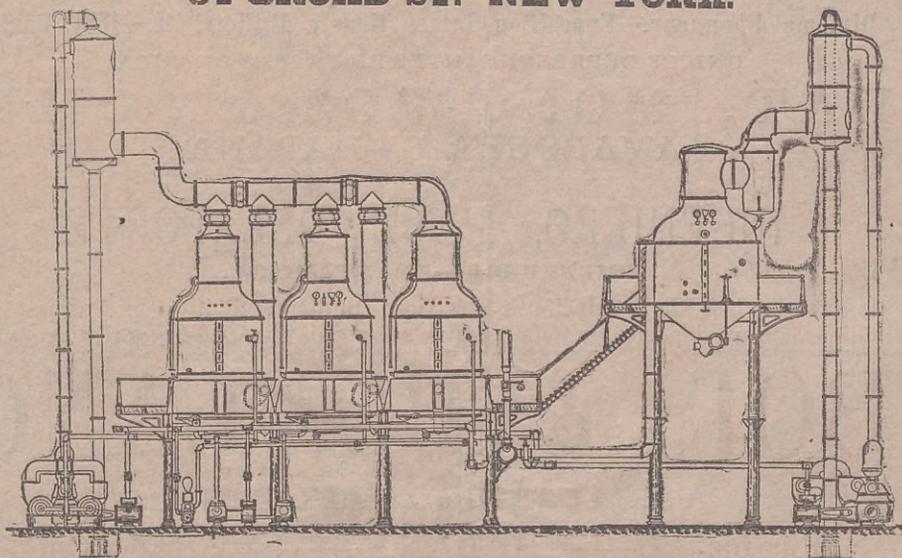
ACTIVO.	ORO.	ORO.	PASIVO.	ORO.	ORO.
CAJA.			CAPITAL.....		\$ 2,500,000 ...
Banco Español y Contaduría.....	\$ 1,100 43		FONDO DE RESERVA.....		23,222 97
En poder de D. Ramón Argüelles.....	58,714 61		Obligaciones á la vista.		
Administración.....	26,703 17	\$ 87,120 76	Dividendos activos hasta el N° 51 inclusive.....	\$ 10,276 05	
Remesas de la Administración.....	602 55		Dividendo activo último N° 52.....	8,054 20	
Depósito de abastecimiento.			Contribución para el Estado.....	5,880 99	
Carbón mineral y leña.....	\$ 872 98		Empresas combinadas.....	2,857 48	
Carriles, atravesados y ferretería.....	43,632 51		Tenedores de obligaciones.....	7,080 ...	
Artículos varios.....	7,146 54	51,652 03	Varios acredores.....	10,764 28	44,913 ...
Propiedades.			Obligaciones á plazos.		
Construcción de línea.....	\$ 2,645,772 99		Vales á pagar.....		31,000 ...
Ramal á Parque Alto.....	363,247 40		Obligaciones hipotecarias.		
Ramal á San Juan.....	181,441 05		De la 1ª hipoteca.....	\$ 483,000 ...	
Prolongación á Rodas.....	216,482 56		De la 2ª id.....	344,000 ...	827,000 ...
Reparación del muelle marítimo.....	55,429 65		Amortización.		
Planta Eléctrica en Cienfuegos.....	9,094 45		Valor de 17 láminas amortizadas de la 1ª hipoteca.....	17,000 ...	
Chuchos particulares.....	27,135 18	3,498,603 28	Valor de 6 id. id. 2ª id.....	6,000 ...	23,000 ...
Deudores varios.			Créditos por liquidar.		
Varios deudores.....	\$ 10,009 52		Compensación de la Cuenta «Censatarios de terrenos de Cruces» por liquidar.....		23,466 49
Censatarios de terrenos de Cruces por liquidar.....	23,466 49	33,476 01	Ganancias y Pérdidas.		
Gastos.			Saldo de esta cuenta.....	49,341 35	
Los de explotación ordinarios en los 9 primeros meses del corriente año.....	\$ 233,073 39		Productos		
Id. id. extraordinarios id.....	3,683 52		Los de los meses del corriente año social 505,291 75		
Intereses de los dos empréstitos vj. en 1º de febrero de 1894.....	31,700 ...	268,453 91	A deducir: por amortización 9 obgacnes....	9,000	
		\$ 3,939,308 99	Por reparto del dividendo 52 de 3 p... 80,122 50		
			Saldo de la cta. Censos de terrenos de Cruces. 1,195 93	417,365 18	466,706 53
					\$ 3,939,308 99

LEONY & DOMINGUEZ

84 BROAD ST.—NEW YORK.

OFICINA EN LA HABANA

MERCADERES 12.



TELEFONO num. 7.

APARTADO CORREO 480

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

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

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

CONSTRUCTORES Y CONTRATISTAS DE

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

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

Tenemos en nuestros almacenes un surtido constante de TORNOS, TALADROS, TARRAJEROS, CEPILLOS, RECORTADORES, CALDERAS Y MAQUINAS, SOPLETES, CARRITOS 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.

MAISON BREGUET

FONDEE EN 1783.

Société anonyme, Capital: Frs. 3.000,000

Diplome d'honneur.—Exposition Internationale d' Eletricité.—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

DUBOIS & BOULANGER

INGENIEROS.

Obrapia 36—HABANA—Apartado 649.

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

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

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

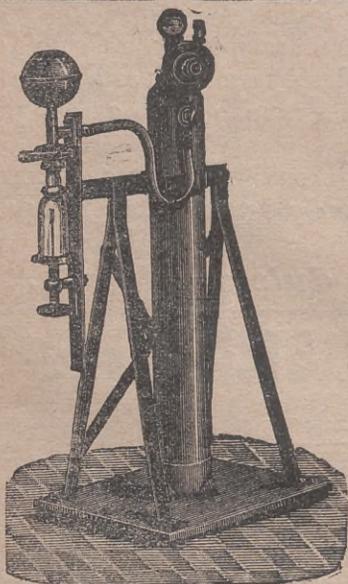
Calderas de todas clases y sistemas.

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

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

Estudios y trazados de ferrocarriles. Instalaciones y material eléctrico.

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



MAQUINAS PARA LA FABRICACION DE AGUAS GASEOSAS

SELTZ, SIDRA ACHAMPAÑADA & &

SE VENDEN EN LA HABANA

CALLE DE MERCADERES NUMERO 7.

FOR LOS

SRES. LEONHARDT & Co.



RIOJA CLARETE FINO

R. Lopez de Heredia y Compañia.

AGENTES GENERALES PARA LA ISLA DE CUBA,

DIEGO VEGA & COMPAÑIA.

COMPOSTELA NUM. 66.—HABANA.

DEPARTAMENTO HISPANO AMERICANO

DE LA

NEW YORK LIFE INSURANCE COMPANY.

COMPAÑIA DE SEGUROS DE VIDA, ESTABLECIDA EL AÑO 1845.

SUB-DEPARTAMENTO DE LA ISLA DE CUBA.

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

Ingresos en 1893, \$33.863,646-95

Sobrante \$17.025,630-18.

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

PEDRO BUSTILLO, Gerente.

Mercaderes 8, (altos) Habana.

ANTI-INCORUSTANTE NON-PLUS-ULTRA

IMPORTANTE A TODOS LOS QUE UTILIZAN CALDERAS O GENERADORES DE VAPOR

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

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

JOLIS BADIA & VIDAL

CONSIGNATARIOS DE LAS PRINCIPALES LINEAS DE VAPORES TRASATLANTICOS
IMPORTADORES DIRECTOS

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

CALLE DE LA MARINA NUM. 30

DIRECCION TELEGRAFICA "LLANSA".—CAIBARIEN.

CARROS PARA CAÑAS

ESTAQUERAS MOVIBLES Y GIRATORIAS

PATENTE DE DON JUSTO PEREZ CAGIGAL.

VENTAJAS.

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

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

DIRECCION.

D. JUSTO PEREZ CAGIGAL, Central *San Agustin*.—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 Agustin*..... } REMEDIOS.
SRES. MARTINEZ Y FERNANDEZ, Central *Reforma*..... }

CARBONES AMERICANOS

POR CARGAMENTOS

ATRAVESAÑOS de CIPRES, LADRILLOS y BARRO REFRACTARIO SUPERIOR CALIDAD

ANTI-INCORUSTADOR PARA LA LIMPIEZA Y CONSERVACION DE LAS CALDERAS DE VAPOR.

C. J. GLYNN & Co.

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

CHOCOLATE DE GAMBA

¡SIN RIVAL EN EL MUNDO!

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

Fábrica, Mercaderes 23.

FABRICANTES
DE
LICORES FINOS E IMPORTADORES

CASA FUNDADA EN 1866

Nuestros productos han sido presentados en dos Exposiciones, habiendo obtenido



ESPECIALIDADES de la CASA
CREMA HABANERA

CON REAL PRIVILEGIO

COGNAC 1866.

127 AÑOS DE SOLERA

VERMOUTH MARCHIONATTO.

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

MONTE 425, 427 Y CASTILLO NUMERO 19.

Teléfono número 1,037.—Habana.

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

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

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

LA PUREZA.

MEDALLA DE ORO EN LA EXPOSICION DE MATANZAS
1881.

VINO NAVARRO SUPERIOR DE MESA

PROPIETARIOS:

SARALEGUI Y LASQUIBAR.

SAN SEBASTIAN.

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

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

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

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

ES UN VINO EXCELENTE.

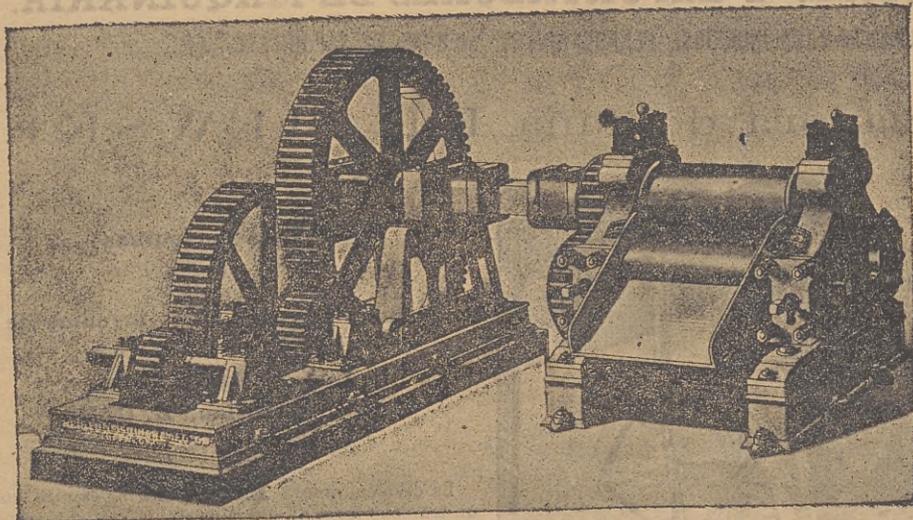
Es copia del original que se halla en poder de los receptores exclusivos.

Baratillo núm. 2.

Teléfono núm. 166.

COSTA, VIVES y COMP.

CARBÓ Y COMP. COMERCIANTES.

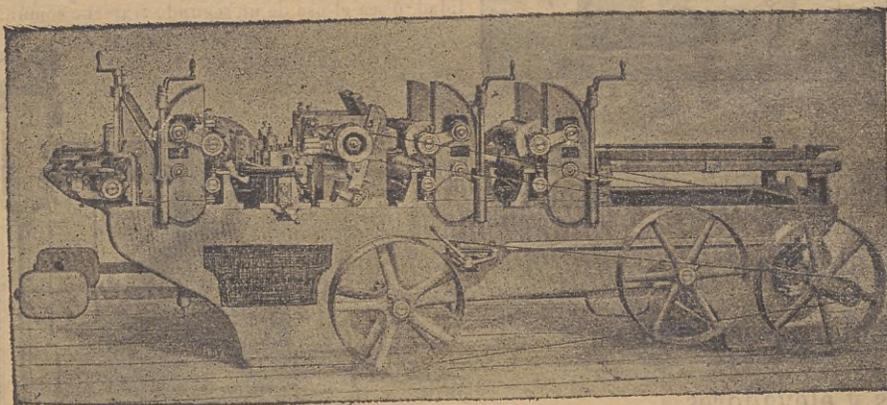


IMPORTADORES
DE MAQUINARIA Y ACCESORIOS
PARA LAS INDUSTRIAS
EN GENERAL

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

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

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



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

TELEFONO 193.
Cable: CARBO.

AMARGURA 10.

APARTADO 194
HABANA.

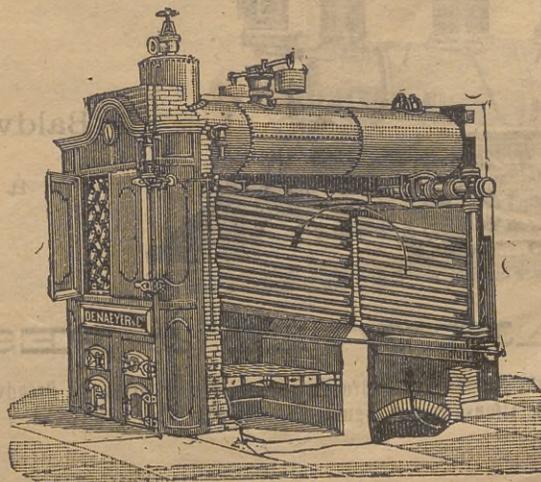
H. Alexander.

CALDERAS MULTITUBULARES INEXPLOSIBLES
PATENTE DE NAEYER & Co.

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

Superiores á todas las DEMAS de ese sistema.

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



Nuevo sistema de alimentación racional, suprimiendo las incrustaciones.

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

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

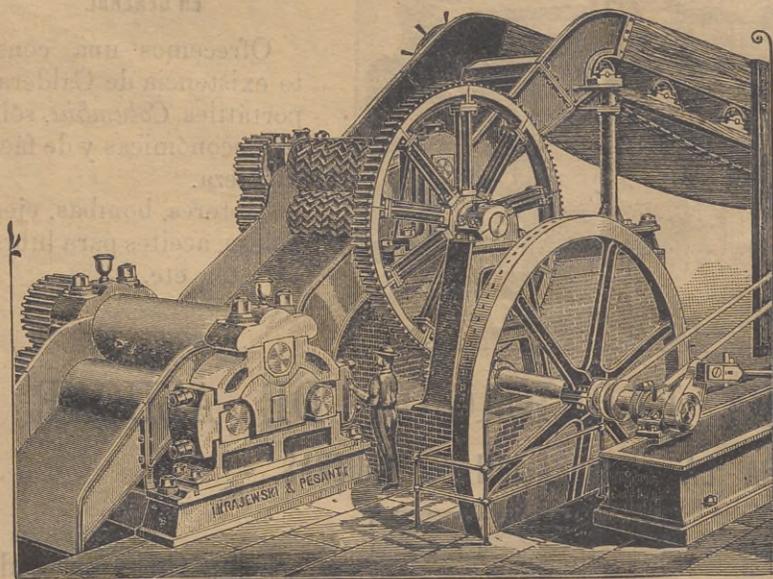
KRAJEWSKI & PESANT,

NEW YORK.

CONSTRUCTORES Y EXPORTADORES DE MAQUINARIA.

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

Desmenuzadora, de caña KRAJEWSKI.



Estas máquinas

ESTÁN

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

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

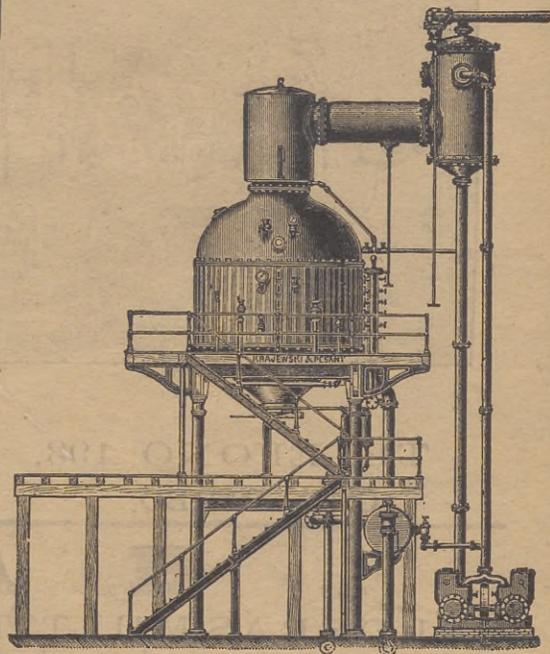
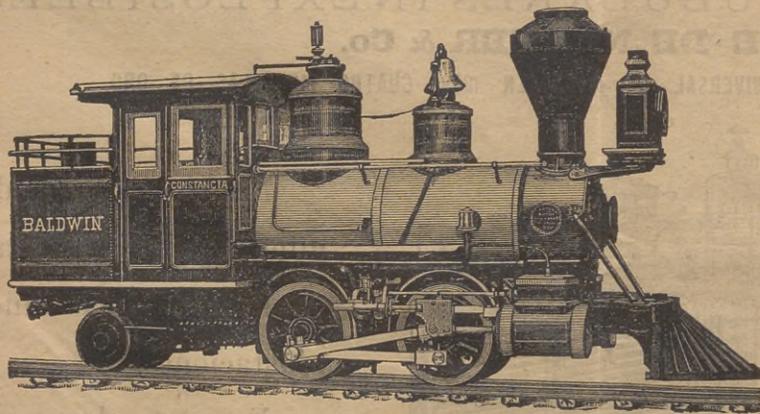
Es esta desmenuzadora la única que dá tan satisfactorios resultados, ofreciendo mayores ventajas que la remolida, ó sea el uso de un segundo trapiche común.

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

Calderas multitubulares, centrífugas,
tritadores y elevadores.

Especialidad en CARROS de todas clases.

CARRILES DE ACERO.



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

KRAJEWSKI & PESANT,

Talleres. Elizabeth, Dwight and Van Dyke Streets, South Brooklyn, N. Y.—Escritorios. 35, Broadway.—P. O. Box 1816 New York.
Representados en la Isla de Cuba, por D. Alfonso Pesant. Aguiar 92.—Apartado 390.—HABANA.—Telefono 213