

Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros,

ELECTRICIDAD, COMERCIO, OBRAS PÚBLICAS, METALURGIA, NAVEGACIÓN, AGRICULTURA, ADUANAS, MINAS Y TRANVÍAS

Director: V. RANKIN DÍAZ

SUMARIO

Sr. D. Gustavo Baüer, acaudalado banquero.—Dinero para la guerra.—Los empréstitos forzosos en España durante el presente siglo.—Las sociedades mineras.—Compañía del ferrocarril de Madrid á Villa del Prado.—Ferrocarril de Bilbao á Vitoria.—Explotación de los ferrocarriles en 1895.—La agricultura y su porvenir, por Julián C. y Domínguez.—El acetileno y sus ventajas sobre todos los sistemas de alumbrado conocidos.—La nitramita.—COMPAÑÍAS DE SEGUROS: "La Unión," y "El Fénix Español."—Tributación de seguros.—ELECTRICIDAD: Nueva lámpara incandescente.—Utilidad de los ferrocarriles eléctricos.—A los anunciantes.—INFORMACIÓN.—Sociedad "La nitramita."—Ingresos de los Caminos de hierro españoles.—Anuncios.

SEÑOR DON GUSTAVO BAÜER

ACAUDALADO BANQUERO

Aun reconociendo que estas columnas sean pequeño marco para encerrar tantas y tan nobilísimas cualidades como adornan á la ilustre personalidad cuyo bosquejo biográfico nos proponemos hacer, no hemos de privarnos del placer que nos proporciona el hacerle figurar en esta sección, dedicada, como nuestros lectores saben, á nuestros prohombres financieros.

Ya lo hemos dicho en otra ocasión; siendo por completo ajenos á prodigar elogios inmerecidos, nos vemos precisados á llenar esta sección tan sólo con biografías de los más sobresalientes personajes, y claro está, que al hacer una selección tan detenida y premeditada como esto requiere, nos hallamos en difícil trance para hacer resaltar unas figuras de otras.

Tratándose, no obstante, del Sr. Baüer, nuestra tarea es mucho más fácil, pues basta una ligera reseña de su vida mercantil para que por sí sola aparezca esta figura como una de las más salientes del círculo financiero en que se desenvuelve.

Hereditario de una renombrada casa comercial,

desde el primer momento ha sabido apreciar en toda su importancia la difícil misión á que debía confiarse, y en este concepto su activo carácter no ha descansado un instante, logrando así, á fuerza de perseverancia en el trabajo y de incesante estudio, sostener el altísimo crédito de que siempre ha gozado la antigua casa de su inolvidable padre.

De felices disposiciones para los asuntos de banca; con una inteligencia desarrollada bajo el influjo del profundo entendimiento de su señor padre, y con una envidiable práctica mercantil adquirida en varios años en una casa tan importante como la de Rothschild, de Londres, no hay para qué decir que el Sr. Baüer se hallaba rodeado de cuantas dotes son necesarias para hacer una brillante carrera, para desempeñar un respetable papel en la esfera mercantil.

Parece como que el destino le tuviera reservado para ese objeto, pues, aun siendo muy joven todavía, tenía una predisposición tan favorable á los asuntos financieros, una seriedad de carácter tan poco común á su edad, que le hacían ser generalmente admirado; condiciones que le valieron el poderse colocar en poco tiempo en disposición de dirigir los asuntos de cualquier centro comercial por importante que este fuese.

Poco tiempo después de la muerte de su primo D. Alfredo Weill, regresó de Londres, encargándose inmediatamente de la casa Weisveiller y Baüer, quedando después, durante la ausencia de D. Ignacio Baüer, encargado de la firma y dirección de la casa, desempeñando tan admirablemente su difícil misión que le valió una participación en los negocios de aquella.

Pero no se detuvo aquí el rápido ascenso que en su carrera hacía el joven D. Gustavo, sino

que á raíz del fallecimiento del consocio de su padre, el barón de Weisveiller, le reemplazó en el puesto que ocupaba en el Consejo de Administración de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, cargo que sigue desempeñando con raras y aprovechadísimas aptitudes.

Finalmente, el fallecimiento de su señor padre, le hizo cargarse en absoluto con la dirección de tan antiguo centro financiero, asumiendo él sólo las responsabilidades y el trabajo de su gestión, prueba evidente de sus grandes alientos.

En esa casa hizo su educación mercantil una de nuestras primeras entidades bancarias, el señor D. Estanislao de Urquijo, con quien muchos comparan hoy á nuestro biografiado, por sus atinados juicios y acertadas previsiones en asuntos financieros.

La educación de nuestro biografiado no se limita sólo á lo relativo al comercio, pues posee gran cultura literaria, es también muy inteligente en materias jurídicas, y habla correctamente varios idiomas.

El Sr. Baüer, pues, no ha defraudado las esperanzas que todos tenían en él fundadas, y seguramente su nombre, que ya brilla dignamente al lado de los de Urquijo y D. Ignacio Baüer, será siempre respetadísimo y de gran crédito en la bolsa, la banca y el comercio en general.

Dinero para la guerra.

El día 4 del presente mes publicó la *Gaceta* el decreto autorizando el empréstito de 400 millones con garantía de la renta de aduanas y con el interés anual del cinco por ciento.

Después de muchos meses, durante los cuales nuestro crédito fué paseado por los mercados extranjeros y casi repudiado, el Gobierno se ha decidido á recurrir á la banca nacional para levantar el empréstito, que no será el único, sino el primero de una serie, según confesión del señor Cánovas del Castillo á varios periodistas.

Cansado, sin duda, el presidente del Consejo de llamar sin fruto á la banca extranjera, ó rechazando auxilios ofrecidos á precios imposibles, ha vuelto la vista á nuestros propios é interiores recursos, y ha buscado en ellos lo que no ha podido encontrar en el extranjero.

¿Encontrará dentro de la propia casa el dinero que necesita para proseguir la guerra de Cuba y Filipinas? Es seguro que sí. Ponerlo en duda sería ofender á los capitalistas españoles.

Cuatrocientos millones ahora, y otros cuatro-

cientos luego, darán, si se los piden, para cosa tan santa como la defensa de nuestros derechos, de nuestra propiedad, de nuestra honra. El sacrificio será grande, pero no lo discutirán si quiera, como no discute el soldado la orden que le previene ir á Cuba ó á Filipinas para entrar en campaña. Si no sucediera así, habría que confesar que en España no hay patriotismo más que en las clases desheredadas, en las que viven del misero jornal, de las cuales salen héroes que se sacrifican por sus semejantes, como el héroe de Cascorro, y paladines esforzados de la honra española que, como el soldado Ruiz, abofetean á los enemigos de su patria, ultrajándolos, antes de atravesarlos con el acero vengador para derramar su impura sangre.

La banca española entregará su dinero al Gobierno, porque si no se pusiera á la altura que las circunstancias reclaman, habría que suponer que entre la España de 1808, celosa de su pundonor y de su independencia, y la España de 1896, mediaba un abismo, y que entre los que dan sus hijos á la patria para que por ellos se sacrifiquen y los que nacieron mimados de la fortuna no hay términos de comparación.

Hemos dado al mundo un ejemplo admirable de entereza; hemos hecho un alarde soberano de nuestras vitales energías; hemos demostrado, mandando ejércitos numerosos á distancias enormes, que el oscurecimiento voluntario en que hemos vivido hasta ahora no era confirmatorio del concepto de pequeñez con que se nos consideraba en el extranjero, sino consecuencia lógica de nuestra modestia extremada. Empeñados en una guerra cruel, en la que lo menos temible es la guerra, hemos regado los campos de Cuba con la sangre de soldados españoles y hemos consumido allí una gran parte de la hacienda nacional. Defendiendo nuestro derecho á poseer lo que descubrimos hace cuatro siglos y hemos civilizado á costa de continua labor y de sacrificios sin medida, luchamos por sujetar Cuba á España con lazos de oro y sangre.

Desde el comienzo de la guerra, una frase española, muy española, rueda de labio en labio:

Mientras quede en España un hombre y una peseta no triunfará la insurrección separatista.

El ejército que pelea en Cuba mantiene con gloria para él y para la patria la parte que en aquella frase, compendio del deseo nacional, le corresponde. A los capitalistas toca mantener lo que les concierne, y Cuba seguirá siendo de España mal que les pese á esos foragidos y á sus protectores de la república modelo.

He aquí el real decreto que publicó la *Gaceta* del día 4 á que nos referimos:

«Artículo 1.º Con arreglo y á los efectos de la ley de 10 de Julio último, que autoriza para arbitrar

recursos con destino á los gastos de la guerra de Cuba, se crearán Obligaciones del Tesoro sobre la renta de Aduanas de la Península, por la suma de 400 millones de pesetas.

Estas obligaciones serán al portador, de 500 pesetas cada una, con interés anual de 5 por 100, pagadero por trimestres vencidos y amortizables en ocho años, por sorteos trimestrales, destinándose para el pago de intereses y amortización la anualidad de 60.972.640 pesetas.

Las obligaciones creadas tendrán el carácter de efectos públicos para su cotización en Bolsa, se computarán por su valor nominal en toda clase de fianzamientos al Estado, estarán exentas de toda contribución ó impuesto, sea ordinario ó extraordinario, que en el porvenir pueda aplicarse á los valores circulantes, y también de los actuales de circulación y amortización, y serán admisibles en la operación de crédito que realice el Gobierno en cumplimiento de la ley de 19 de Septiembre último, ó en cualquier otro empréstito destinado á la consolidación de la Deuda flotante por el valor efectivo que el Gobierno fije, atendiendo á su cotización; pero en ningún caso inferior al de su emisión.

Art. 2.º El Banco de España se encargará del servicio de pago de intereses y amortización, á cuyo fin reservará de la recaudación que ingrese en sus cajas correspondiente á la renta de Aduanas la suma que en cada trimestre deba invertirse

Art. 3.º El Banco de España negociará por cuenta del Tesoro, á medida de las órdenes que reciba del ministro de Hacienda, y con arreglo al precio que determine el Consejo de ministros, las 800.000 Obligaciones, cuya emisión autoriza el presente decreto. Las obligaciones creadas, interin se vayan poniendo en circulación, formarán parte de la cartera del Tesoro de la Península.

Art. 4.º El costo de los resguardos provisionales y de los títulos definitivos y de la comisión, corretajes y gastos á satisfacer al Banco, se aplicarán al crédito destinado á «Entretencimiento de la Deuda flotante del Tesoro», reintegrándose por el ministerio de Ultramar.

Art. 5.º Se aprueba el contrato de esta fecha celebrado por el ministerio de Hacienda en representación del Estado con el Banco de España, relativo á la ejecución por éste del servicio de negociación y pago de intereses y amortización de las Obligaciones del Tesoro sobre la renta de Aduanas creadas por el presente decreto.

Art. 6.º El Tesoro de la isla de Cuba recibirá las sumas que produzca la emisión de las Obligaciones en concepto de anticipación del Tesoro de la Península, y liquidará la operación reintegrando las anualidades de intereses y amortización en la forma y en el tiempo que el Gobierno determine.

Dado en Palacio á 3 de Noviembre de 1896. — María Cristina. — El ministro de Hacienda, J. Navarro Reverter.»

Los empréstitos forzosos en España

DURANTE EL PRESENTE SIGLO

Se ha dicho que abrigaba el Gobierno el pensamiento de pedir á los contribuyentes un anticipo forzoso, vistas las dificultades que la situación de los mercados extranjeros han suscitado al emprés-

tito grande; y aunque luego se ha desmentido el rumor, no será ocioso recordar las operaciones que con aquel carácter se han llevado á cabo en este siglo, en épocas también tristísimas para la patria.

En 11 de Febrero de 1805, el generalísimo del reino, príncipe de la Paz, exigió al comercio de la nación, por medio de repartimiento, un préstamo reintegrable de 45 millones de pesetas, con interés de 6 por 100 anual.

En 24 de Abril de 1806 se exigió otro de seis millones de pesetas á los propios de los pueblos con interés de 4 por 100 anual, y reintegrable en tres años. Sin haberse reintegrado este préstamo, se exigió otro en 25 de Abril de 1808, de nueve millones de pesetas á los mismos propios, en iguales condiciones.

Por acuerdo de la Junta suprema de gobierno de Valencia de 11 de Junio de 1808, se exigió un préstamo de diez millones de pesetas sin interés, prometiéndose su reintegro cuando mejoraran las circunstancias.

La Junta central de gobierno distribuyó en 25 de Septiembre de 1808, un préstamo de cinco millones de pesetas con interés de 4 por 100, entre la grandeza, el clero, el comercio y personas pudientes, de cuya suma sólo pudo realizarse 1.438 870 pesetas, por haber vuelto á ocupar los franceses la capital de la monarquía.

En 12 de Noviembre de 1808 exigió al Principado de Cataluña la Junta suprema de gobierno del reino, un préstamo de tres millones de pesetas sin interés, y en aquel mismo año, las Juntas provinciales de gobierno exigieron varios préstamos, sin interés, importantes pesetas 15.500.000, que fueron pagados por estas provincias: Córdoba, 500.000; Extremadura, 250.000; Asturias, 500.000; Cataluña, 2.250.000; y Baleares, 2.500.000 pesetas.

En los años de 1810 al 1813, ya por orden del Consejo Supremo de la Regencia, ya por decreto de las Cortes, anticipó la ciudad de Cádiz 20.250.000 pesetas, sin que devengara interés más préstamo que el realizado en el último año, fijándose en 10 por 100 anual.

En los años de 1814 al 1819 se realizaron otros préstamos sin interés, no excediendo del 8 por 100 los que los disfrutaron, cuyos préstamos, importantes 34.867.000 pesetas, fueron exigidos al Principado de Cataluña, consultados y comisión de reemplazos.

En 1.º de Abril de 1829 exigió á Cataluña el capitán general un préstamo sin interés de 7.500.000 pesetas, y aunque declaró que se reintegraría con las contribuciones, ocurrió lo que con todos los anteriores, que no fué pagado hasta que se comprendió en la ley de arreglo de la Deuda de 1851.

En 1823 se exigieron á la ciudad de Cádiz varios

préstamos por cuatro millones de pesetas, siendo muy curioso el impuesto por las Cortes en 9 de Septiembre á los vecinos de Cádiz y San Fernando, que debían abonar 1.750.000 pesetas mensualmente para atender á las obligaciones del sitio, no llegando á cobrarse más que 384.850.

Concluyen con este año la serie de préstamos forzosos que nos obligaron á exigir la guerra de la Independencia y la invasión francesa, debiendo contarse también entre ellos el de 3.000.000 de pesetas convenido en 9 de Mayo de 1808 con el comercio de Madrid por el gran duque de Berg. como lugar teniente del reino, haciéndose efectivo solamente 2.271.500 pesetas, que fueron reintegradas en 1851 en Deuda amortizable.

Los exigidos para atender á las necesidades de orden interior, son estos:

El 30 de Agosto de 1836 se pidió á la nación un anticipo de 100 millones de pesetas, con interés de 5 por 100 anual, entregando el Tesoro pagarés que fueron admitidos por cuartas partes en pago de contribuciones.

En 21 de Junio de 1848 se exigía á los mayores contribuyentes un anticipo de 25 millones de pesetas, entregándoles en equivalencia billetes del Tesoro con interés del 6 por 100, admisibles en pago de ventas de bienes del Estado y toda clase de contribuciones y rentas.

En 19 de Mayo de 1854 se exigió el anticipo de un semestre de las contribuciones territorial é industrial, reembolsable por octavas partes, pero á consecuencia de los acontecimientos políticos que algunas semanas después ocurrieron, se suspendió su cobro, realizándose sólo la suma de 12 209 861,25 pesetas.

En 14 de Septiembre de 1873 se decretó el último anticipo de que tenemos conocimiento, por la suma de 175 millones. Tuvo el doble carácter de empréstito voluntario y forzoso; pero habiendo fracasado la suscripción, fué preciso realizarlo de los contribuyentes por territorial é industrial. Se asignó á los títulos un interés de 6 por 100 debiendo amortizarse en pago de contribuciones por el 10 por 100 del cupo de cada año, y admitirse por su importe en pago de bienes del patrimonio que fué de la Corona, solares del Buen Retiro, Pardo y la Casa de Campo. La realización del anticipo fué lenta y difícil, más que por la resistencia de los contribuyentes, por la tristísima situación en que el país se encontraba, desgarrado por tres guerras civiles á la vez: la carlista, la cantonal y la separatista de Cuba.

Asombra recordar aquel estado, que llevaba el espanto á los ánimos más esforzados. Cotizábase por entonces nuestra deuda del 3 por 100 á 10 por 100 de su valor nominal, y al poco tiempo, en Agosto de 1876, merced á las instituciones restaura-

das, se realizaba una emisión de 580 millones de pesetas en obligaciones del Tesoro á 85 por 100 con interés de 6; se hacía otra en Febrero de 1878 de 160 millones en obligaciones de Aduanas, á 85 por 100 y 6 de interés; y mejoraba por días nuestro crédito, al punto de que en Marzo de 1879 ó sea al año de la anterior, hacíamos otra emisión de 250 millones en bonos del Tesoro al 88 por 100 y 6 de interés; preparándonos con esta serie de operaciones de crédito al arreglo de nuestra deuda, llevada á feliz término por el Sr. Camacho en 1882, que la unificó con la creación de las deudas que comenzaron á cotizarse á 60 y 85 por 100, respectivamente, y que poco después adquirían el precio de 80 y 90.

Bueno es que tengamos todos bien presente estos hechos, porque nos advierten cuán costoso es restañar las heridas que inflieren á la patria la imprevisión y el desorden y nos recuerdan, con legitimo orgullo, á la vez, que España no ha escaseado cuantos sacrificios le han exigido su independencia, su integridad y su honra.

LAS SOCIEDADES MINERAS

La constitución de sociedades dueñas ó explotadoras de minas es la mayor parte de las veces tan defectuosa y deficiente, que creemos necesario llamar la atención á los mineros, sobre este punto interesantísimo, para la buena marcha de los negocios.

Las bases de la escritura de sociedad, deben ser estudiadas concienzudamente por los mineros, y precisa transformar radicalmente la organización que hoy tienen, la inmensa mayoría de las sociedades.

La Ley de Sociedades y Bancos, deja ancho campo para la formación de sociedades anónimas mercantiles, que con poco costo, pueden constituirse legalmente.

Deben á nuestro entender, abandonar el funesto sistema de juntas directivas, encomendando la dirección á un gerente que reciba instrucciones y dé cuentas á la junta general.

Esta gerencia podrá recaer en un socio ó mejor en un capitán facultativo, que dirigirá la explotación y administración con más acierto que los presidentes, que generalmente son poco mineros, y no pueden abandonar sus negocios propios, para cuidar los de la sociedad, con la asiduidad que requiere la explotación de una mina.

El costo de estas gerencias sería relativamente económico, si se tiene en cuenta la acertada dirección de laboreo y las economías en las comisiones que pasan á visitar las minas.

La mayor parte de los interesados en minas carecen totalmente de conocimientos mineros, y solo

llevan sus participaciones bajo el punto de vista del lucro que el negocio pueda dejarles, pocos son los que conocen los minerales y entienden algo de la boro, y esta masa de interesados ha de reunirse en junta general para determinar trabajos y demás.

Generalmente los acuerdos son contraproducentes, y es muy común, que por capricho del socio que más facilidad de palabra tenga, se acuerde lo contrario de lo que aconseje el más inteligente, perjudicándose los intereses de todos.

Un gerente pagado y que hubiese de responder con su título profesional de su gestión técnica y administrativa, cortaría muchos males y ahorraría grandes sacrificios estériles, limitándose la junta general á inspeccionar la administración y á estudiar y aceptar ó no los proyectos que propusiera el gerente para el laboreo ó la explotación.

Otros de los puntos principales de la variación debe ser fijar un capital social al constituirse que esté en relación con las necesidades de la mina que se pretenda explotar y no seguir el sistema de pequeños dividendos pasivos que de difícil cobro en el periodo necesario, crean situaciones angustiosas á las directivas, que no pueden atender á los pagos con la formalidad debida.

De suma importancia sería el confederarse ó fusionarse mejor las sociedades dueñas de minas colindantes agrupando sus posesiones, según aconsejara un ingeniero, y unidas acometer grandes trabajos en el grupo formado, y seguramente los resultados serían superiores al que hoy se obtiene en las pequeñas posesiones, puesto que aisladamente no pueden acometerse labores de importancia.

ISAAC MEDINA.

Compañía del ferrocarril

DE MADRID Á VILLA DEL PRADO

Deseosos de corresponder en la medida de nuestras fuerzas á la cortesía que viene demostrando con nosotros nuestro apreciable colega *La Crónica* en la polémica iniciada acerca de la situación de esta Compañía, tenemos hoy el gusto de contestar á un artículo que, con el mismo epígrafe del presente, inserta en su número del 22 del próximo pasado mes.

Laméntase el colega de que hayamos desistido, á ruego de la dirección de esta Compañía, de nuestro propósito de defender los intereses de la misma, y puede creernos *La Crónica* que también nosotros lo sentimos de todas veras, pues aunque nunca hemos abrigado la pretensión de que en nuestros artículos hubiera de encontrar colega tan ilustrado como *La Crónica* nada que aprender, teníamos no

obstante, grandísima confianza en la bondad de las armas de que disponíamos; por eso, sin pueriles temores, acudimos al palenque, porque allí donde hemos encontrado un ataque que nos ha parecido injusto, hemos asistido siempre á contrarrestarle con las razones y datos más ó menos buenos de que hemos podido disponer; pero entiéndase bien que para ello nunca nos ha guiado otro estímulo que el del sentimiento de nuestro deber, porque nosotros así entendemos la misión del periodista.

La Crónica afirmó en el suelto origen de esta discusión, y tratándose de la transferencia de concesión del proyecto de prolongación de la línea hasta Almoróx, que la situación de esta Empresa no era la más á propósito para nuevas adquisiciones, y que este era un negocio caído por completo en el mayor descrédito. Nosotros acudimos á rebatir lo que juzgábamos y seguiremos juzgando un error de *La Crónica*, y tan fácil nos hubiera sido conseguirlo, que aun hoy, sin combatir, y dejándolo á nuestro estimable colega ancho campo para sus disertaciones, creemos que no lograra demostrar sus afirmaciones arriba citadas.

Nos demostrará, sí, que el negocio ha estado en descrédito; que la situación de la Compañía ha sido pésima; que su administración un tiempo fué desdichadísima; pero dudamos mucho de que consiga probarnos que todo esto pasa al presente, y aun más que no sea ésta la época en que con mayor fundamento haya podido pensarse en una prolongación de la línea, acerca de cuyas condiciones de realización queremos suponer enterado al colega, aunque en este caso hayan de extrañarnos mucho más sus afirmaciones.

En cuanto á nuestra decisión, puede nuestro querido colega pensar lo que á bien tuviere, pues nos otros repetiremos siempre que sólo á razones de cortesía es debida la REVISTA ILUSTRADA DE BANCA, FERROCARRILES, INDUSTRIA Y SEGUROS podría temer los juicios de la opinión pública, si habiendo esgrimido sus armas en contra de una Empresa cualquiera, cesase súbitamente en sus ataques, sin previa justificación, porque esto se prestaría más á malignas suposiciones; pero en el caso presente tales juicios no pueden perjudicarle en lo más mínimo.

Ignoramos las razones que la Compañía de que nos ocupamos habrá tenido para dirigirnos un ruego á que hemos accedido, porque lo contrario hubiera sido declararnos más luteranos que Lutero; pero á fin de evitar en lo posible cualquier torcida interpretación que á este nuestro propósito pudiera darse, hacemos constar aquí, y nadie podrá dudar de ello sin ofendernos, que la REVISTA ILUSTRADA no tiene con la Compañía en cuestión más relaciones que las que le unen con las demás Empresas de igual ó distinta índole, sin que de éstas ni de aquella reciba subvención alguna, que no necesita, ni ha

admitido nunca, porque esta manera de obrar le deja así entera toda su libertad de acción.

Y una vez sentado esto, damos por terminada hoy esta contestación, agradeciendo al colega las galantes frases con que siempre nos distingue en sus escritos, y teniendo el gusto de manifestarle que la REVISTA ILUSTRADA DE BANCA, FERROCARRILES, INDUSTRIA Y SEGUROS no resultará molestada en un ápice porque su apreciable colega *La Crónica* continúe indefinidamente el examen de la situación administrativa, financiera y técnica de la Compañía del ferrocarril de Madrid á Villa del Prado; antes bien, experimentará un placer leyendo sus notas que siempre resultarán interesantes, reservándose sin embargo, el derecho de mediar en el asunto cuando lo crea oportuno, especialmente cuando estime que á ella se alude directa ó indirectamente.

FERROCARRIL DE BILBAO Á VITORIA

Dos años hace próximamente que se metió mucho ruido en la prensa, y fuera de la prensa, con el proyecto tan útil como necesario de unir las capitales de las provincias hermanas Álava y Vizcaya, por medio de ferrocarril directo.

En algunos pueblos, sobre todo, bullanguearon mucho. Tuvieron reuniones; nombraron juntas, comisiones... ¡qué sé yo! A poco se constituye la Sociedad constructora con todo el capital necesario para la obra.

Pero... llegó el invierno con los días tristes y las noches interminables y el acompañamiento indispensable de nieves, hielos y escarchas; y las frigidísimas brisas que descendieron del alto de Barasar helaron, sin duda, los entusiasmos del valle de Arratia y sus alrededores. Ilusiones, esperanzas, proyectos... todo se desvaneció. Al bullicio del entusiasmo sucedió el silencio del desencanto, por la convicción de la «irrealizabilidad» de lo que se intentaba.

En el año de gracia de 1895, nadie, que sepamos, ha vuelto á hablar del ferrocarril de Arratia ni de otro alguno entre Vitoria y Bilbao. Mas en el actual, ahora, hace pocos días, hemos leído en *El Alavés*, de Vitoria, unos artículos muy bien pensados y escritos por D. Adrián Cazaña, ingeniero residente en Madrid, en los que, haciendo resaltar la necesidad, cada vez más imperiosa, de acortar las distancias entre Vitoria y Bilbao, y lo costosa que sería la construcción de una línea de ferrocarril, sea por Arratia ó por cualquier otro punto, propone la de un «Tranvía de vapor» que por la explanación de la carretera corra de Vitoria á la de Arota, según mejor parezca y convenga. Este recorrido último,

que es indudablemente el más ventajoso, tanto por ser el que más acorta las distancias entre las capitales hermanas, como por las mayores utilidades que había de reportar, lo propuso D. Casimiro de Yarza, del Barambio, en su muy bien escrito comunicado, cuyas observaciones y razones encontró muy en su punto el Sr. Cazaña.

Los artículos de este señor plantean el problema de la mejor manera que, por ahora, puede plantearse para su solución más sencilla, pronta y económica.

Y á pesar de todo eso, ¿quedará también ahora sin realización el deseo vivísimo que á bilbainos y vitorianos anima, de acercarse cuanto puedan y estrechar sus relaciones, y sin satisfacer la necesidad, cada día mayor, que el comercio de ambas poblaciones siente de esa aproximación?

Que los hombres de capital y de negocios no dejen con desdén, sin examinarla siquiera, la idea desarrollada en los escritos del Sr. Cazaña, y que se fijen en el proyecto y lo estudien, sin perjuicio ni apasionamientos, es lo único que por ahora, deseamos.

Explotación de los ferrocarriles en 1895

Ferrocarril de Amorebieta á Guernica y Pedernales.

Asciende á 169.383 el número de los viajeros que circularon por esta línea, de 25 kilómetros de longitud, en todo el año de 1894, con un producto total de 127.175,93 pesetas, distribuyéndose de la manera siguiente:

	NÚMERO	PRODUCTO
		<i>Pesetas.</i>
En 1. ^a clase.....	9 811	16.412,96
» 2. ^a »	23 703	27.014,92
» 3. ^a »	135 869	83.748,05
Totales.....	169 383	127.175,93

Los demás transportes á gran velocidad, sin los viajeros, dieron un ingreso de 23.270,83 pesetas, y las 8.905 toneladas transportadas á pequeña velocidad, 22.202,01 pesetas; de modo que la recaudación en total ascendió á 172.648,82 pesetas, incluyéndose en esta suma los impuestos del Tesoro, contra 196.467,57 pesetas en 1894, comprendidos también los impuestos mencionados.

Los gastos de la explotación en 1894 suman 98.301,22 pesetas, de modo que el producto líquido es de pesetas 74.347,60.

Prescindiendo de lo recaudado por los impuestos del Tesoro, tenemos las siguientes cifras para los dos años que comparamos:

Producto bruto total:

En 1894.....	192.422
En 1895.....	135.568,79
	<hr/>
Menor en 1895.....	56.853,21

Por año y kilómetro:

En 1894.....	7.696,88
En 1895.....	5.422,75
	<hr/>
Menor en 1895.....	2.274,13

Ferrocarril de Reus á Salou.

Acusan una disminución de 8.429,24 pesetas los ingresos de esta línea en 1895 con relación á los de 1894.

El tráfico del ejercicio de 1895 está representado por 41.360 viajeros, 133 en primera clase, y el resto en segunda, que dieron una recaudación de 36.926,77 pesetas, correspondiendo las 11.340,30 pesetas restantes, hasta el total de 48.267,07 pesetas, á los transportes de mercancías en grande y pequeña velocidad.

Las cifras de los ingresos brutos totales en los dos años que comparamos, son las siguientes:

En 1894.....	56.696,31
En 1895.....	48.267,07
	<hr/>
Baja en 1895.....	8.429,24

Tiene esta línea una longitud de 8 kilómetros 266 metros, de modo que el ingreso anual kilométrico, que fué de 6.588,90 pesetas en 1894, descendiendo á 5.839,22 pesetas en 1895, perdiendo, pues, pesetas 749,68.

Pero lo más notable en esta línea es que los gastos de explotación alcanzaron en 1895 la cifra de 38.842,79 pesetas, más del 8) por 1.0 de los ingresos, dejando el reducido producto líquido de pesetas 9.424,28, que es ciertamente bien poco para repartir á un capital acciones de 750.000 pesetas y para sostener tan nutrido Consejo de administración como el que tiene la Compañía Reusense de Tranvías.

Ferrocarril de Las Arenas á Plasencia.

El tráfico de esta Compañía en 1894 fué de 127.829 viajeros y 19.785 toneladas de mercancías en pequeña velocidad, con un producto bruto total de 93.351,22 pesetas y un total de gastos de 67.552,99 pesetas, ó sea un beneficio líquido de 25.798,23 pesetas.

A pesar de haberse explotado tres kilómetros más en el año último que en el de 1894, los productos han disminuido 17.711,57 pesetas, como se deduce de la siguiente comparación:

Ingresos en 1894.....	93.351,22
Id. " 1895.....	75.639,65
	<hr/>
Menores en 1895.....	17.711,57

El ingreso anual kilométrico fué en 1894, con 12 kilómetros explotados, de 7.779,26 pesetas, descendiendo en 1895 con 15 kilómetros, á 5.042,84 pesetas, baja de más del 50 por 100 (de 2.736,62 pesetas), que nada bueno dice en favor del porvenir de esta línea.

La agricultura y su porvenir.

«Los países no se cultivan con razón á su fertilidad, sino en razón á su libertad.»
Montesquieu.

Uno de los principios agrícolas más axiomáticos y más fundamentales, es indudablemente el encastrado en aquellas frases de Montesquieu.

Cierto es que se nos muestra visiblemente esta sentencia agrícola, pues que vemos que no es la principal y única causa para el progreso agrícola la fertilidad de los suelos, sino la libertad para toda clase de cultivos; pues nada haríamos en un país abundantísimo de substancias y elementos favorables si la prohibición por la ley nos obligara á suspender la explotación de las cosechas.

Desgraciadamente, esto es lo que pasa en nuestra nación, porque de todos es sabido que tenemos terrenos apropiados á toda clase de cultivos: Andalucía, de suelo substancioso y ligero, hasta para las plantas tropicales, banana, plátano; el Norte, terreno más fuerte y duro, en donde se dan el corpulento castaño y el vistosísimo nogal.

Hay otra causa tan poderosa, que debemos llorar amargamente los que nos dedicamos á este género de estudios, la carencia casi absoluta de conocimientos técnicos, porque el campesino no sale de sus procedimientos rutinarios y es refractario al adelanto y al progreso.

Tampoco tenemos centros de cultura general, centros donde se haga el firme y seguro conocimiento de la enseñanza agrícola; ni tampoco, y esto es más lastimoso, institutos agronómicos abundantes para el perfeccionamiento de la ciencia elogiada por Plinio el naturalista, y por el inmortal Jovellanos.

No pasa así en Alemania, Hungría é Italia; la primera, que cuenta con siete institutos superiores y 16 escuelas secundarias, 40 destinadas á la jardinería, y otras; la segunda, que posee su escuela superior en Viena, que tiene además 11 agronómicas y forestales, de horticultura, y numerosos centros de enseñanza; é Italia, por último, que nos presenta

también su escuela de Milán, la de Poticias de viticultura en Albaavellnio, Catania y Coregliano.

En cambio, en España no tenemos, aparte de los Institutos de enseñanza de Alfonso XII y granjas en Vitoria, centro alguno donde se dé la enseñanza de la agricultura, que es la que da esplendor y engrandecimiento á las naciones.

JULIÁN C. Y DOMÍNGUEZ.

El acetileno y sus ventajas

sobre todos los sistemas de alumbrado conocidos.

Este gas, que hace pocos años era una simple curiosidad de laboratorio, ha llegado á ser, en la actualidad, una materia primera de la mayor importancia, que comparte con los rayos Raentgen la atención del mundo científico al propio tiempo que las aplicaciones de sus propiedades físicas y químicas han abierto ancho campo al mundo especulativo.

No vamos á hablar de su valor científico, que los trabajos del ilustre Berthelot han hecho resaltar en alto grado, colocando este cuerpo como punto de partida de todas las síntesis de los cuerpos orgánicos que parten del carbono é hidrógeno libres. Sólo pasaremos una ligera revista sobre algunas de sus importantes aplicaciones.

El procedimiento práctico para producir el acetileno es la descomposición de los carburos metálicos por el agua. El carburo más empleado es el calcio.

La importancia industrial del acetileno se funda actualmente en la producción económica del carburo cálcico. Cabe la gloria á los franceses Moissan y Bullier de haber dado el paso más importante en este sentido, produciendo el carbono en su horno eléctrico; por esto se ha llamado al acetileno gas eléctrico.

La producción de este gas es sencillísima; basta poner en contacto el agua con el carburo para que se inicie una reacción enérgica acompañada de calor y desprendimiento inmediato del acetileno, proporcional á la cantidad de carburo y agua empleada. Muchas son las disposiciones empleadas con este objeto, y todos los días se inventan otras nuevas.

Es un gas incoloro, de olor aliáceo que inflamándolo al contacto del aire, quema con una llama blanca, brillante, hermosa, que ha dado origen á la aplicación del acetileno al alumbrado, el cual por sus salientes ventajas, está llamado á tomar gran extensión.

En efecto; la luz del acetileno es comparable á la de arco voltaico, superior á la eléctrica de incandescencia, y á las de incandescencia por el gas obtenidas con los mecheros *Auer*, *Fénix*, *Norte*, etc., y

muy superior á la del gas ordinario, ya en mecheros corrientes, ya recuperadores, ya intensivos.

Produce menos calor que cualquiera de los otros sistemas de alumbrado, á excepción del de incandescencia eléctrica, cuyas lámparas, en cambio, parecen bujías estearicas al lado de las de la luz de acetileno.

Compete en economía con la incandescencia por el gas ordinario, y á no tardar, la producción en grande escala del carburo cálcico, hará de este alumbrado el más económico de los conocidos.

Para una misma cantidad de luz absorbe menos oxígeno del aire que el gas ordinario, y por lo tanto, vicia mucho menos las habitaciones iluminadas.

Tiene como el gas ordinario la propiedad de ser explosible, mezclado con ciertas proporciones de aire, aunque entre límites más extensos.

En resumen, creemos que es un alumbrado de gran porvenir, que suplantará al gas y á la electricidad, haciendo un buen servicio para iluminar estaciones de ferrocarril, faros, casas de campo, cafés, coches de ferrocarril, tranvías, barcos de pesca, proyectores, telegrafía óptica, fotografía, etc., etc.

Sin embargo, el porvenir del acetileno es más extenso; y todo él se basa en la producción económica del carburo calcio, pronta á ser realizada á nuestro juicio.

La facilidad relativa con que se transforma, hace de él una primera materia para la fabricación del alcohol etílico ó espíritus de vino. Obtenida la producción económica de éste, vendrán sus derivados, el éter, el ácido acético, el cloroformo, ácido cianhídrico, etc.

Por la influencia del calor y la presión, se transforma en bencina, de la cual se derivarán la nitro bencina, la anilina, ácidos fénico y piórico, y por consiguiente, un sinnúmero de materias colorantes.

Actualmente se hacen experiencias para utilizarle como fuerza motriz en lugar del gas ordinario en motores especiales. Así mismo se podrá sustituir á los gases pobres como el Leucanhez y el Donson.

Se trata de aplicarle á las máquinas para la producción del hielo, sustituyéndose al amoniaco, al anhídrico sulfuroso, al ácido carbónico y el cloruro de metilo.

En fin, absorben de tal modo la atención las aplicaciones de este gas, que no hay número de revista científica ó industrial en que no aparezca una nueva aplicación realizada ó próxima á serlo.

LA NITRAMITA

Este nuevo explosivo, del que ya dimos oportuna cuenta cuando en Madrid se hicieron las pruebas oficiales para después dictar la Real

orden que autorizaba á transportarle como simples é inofensivas drogas, se ha ensayado en la mina de hierro *Conde Riqueza*, situada en el término de Gergal, á cuatro kilómetros de la estación del ferrocarril de Almería, las pruebas comparativas de varios explosivos que pueden emplearse en esa clase de explotaciones.

Para que nuestros lectores vean que cuanto dijimos nosotros en las columnas de nuestra publicación eran fielmente reflejo de la verdad, á continuación copiamos el siguiente suelto del periódico *La Restauración*, de Almería:

«El resultado de los experimentos hechos no pudo ser más favorable á los partidarios del empleo de la *Nitramita* para esa clase de labores y así hubieron de conocerlo todos los que los presenciaron, levantando un acta de lo ocurrido, á la que se dará en breve la publicidad debida, para conocimiento de los mineros y de los empresarios de obras.

Las pruebas verificadas consistieron:

1.^a Explosión de un cartucho de dinamita, goma número uno, de peso de 100 gramos, y otro de nitramita de peso de 80 gramos, sobre una plancha de acero de 10 milímetros de espesor. El resultado fué que la impresión producida por este producto superó al de la dinamita de una manera muy marcada.

2.^a Se hicieron seis barrenos al aire libre, cargándose tres con nitramita, uno con pólvora granular negra y dos con dinamita, goma número uno, en las proporciones de 80 y 110 gramos la primera, 300 la segunda y 100 la tercera. El resultado obtenido fué ventajosísimo para la nitramita.

3.^a Cuatro barrenos en galería, dos de ellos cargados con nitramita, uno con dinamita, goma número uno, y otro con dinamita ordinaria número tres, en la proporción de un 20 y un 60 por 100 en menos de nitramita. A pesar de estas desventajosas proporciones el resultado fué altamente favorable para el último de los citados productos.

4.^a Se verificaron pruebas para demostrar la necesidad de la nitramita, quedando bien patentizado que, en efecto, ésta no explota ni por la acción del fuego, ni por el roce, ni por el golpe, por fuerte que éste sea; tanto que se hizo estallar un cartucho separado de otro solo cinco centímetros, no haciendo explosión el segundo.

Es, pues, evidente, y así se demostró ayer, sin que quedara la menor sombra de duda que la nitramita no explota más que con su cápsula especial de sublimato de mercurio.»

Este producto químico es el llamado en el mundo científico *pólvora de seguridad Favier*, conocido en el mundo industrial con el nombre de *Nitramita*; viniendo á dar al minero un poderoso auxiliar, que á una relativa economía une el alejamiento de los innumerables peligros que sus similares ofrecen, de que se ha tenido lúgubre ejemplo en Santander, Alemania, y no hace mucho en el Cabo de Buena Esperanza.

COMPAÑÍAS DE SEGUROS

La Unión y El Fénix Español.

Es la Compañía de seguros en España que en la rama de incendios más operaciones realiza y que más ha contribuido al desarrollo de este seguro. Fué fundada en 1864 y puede juzgarse por el avance continuado, no obstante las naturales contrariedades que, salvadas con firme empeño, han dado fabulosos resultados, así como de los beneficios que al país ha reportado, con sólo fijarse que en los treinta y dos años que cuenta de existencia ha pagado por siniestros de incendios la respetable cantidad de 68 000.451 pesetas 5 céntimos.

Su comportamiento en la liquidación de siniestros y actividad en el pago de los mismos, es digno de la mayor alabanza, y es lo que más ha contribuido al éxito grandioso é inmenso crédito adquiridos entre asegurados y aseguradores, hasta el extremo de haber conseguido en Francia uno de los primeros puestos entre las empresas aseguradoras, y en Portugal ser la Compañía que tiene la cartera más importante.

Pero como cuanto en este punto dijéramos resultaría pálido ante la verdad de los hechos y estos se traducen en números al determinar la labor de una entidad aseguradora, fijemos los datos que nos suministra la Memoria presentada á la última Junta general de los accionistas de esta Compañía acerca de las operaciones relativas al ejercicio de 1896:

Francos.

Para los seguros de incendios, el total de las primas netas de anulaciones es de.....	7.510.325,57
El de las primas netas de anulaciones y de cesiones á los reaseguradores de.....	5.945.267,58
Y por último, el de las primas á percibir á partir del 31 de Diciembre de 1895, de.....	35.991.866,29

Los siniestros que la Compañía ha tenido que abonar, durante el ejercicio, figuran en la cuenta de ganancias y pérdidas, deducción hecha de las sumas reembolsadas por los reaseguradores, por 2.656.734,20 francos, representando una proporción de 44,67 por 100 de las primas netas de cesiones en seguros, con disminución de 2,57 por 100 sobre la del año precedente.

La cuenta de ganancias y pérdidas del ramo de incendios presenta un saldo deudor de 1.459.154,14 francos.

El aumento sobre el precedente inventario de 3.011.642 francos en capitales garantidos, netos de seguros, atestigua el progresivo desarrollo de las operaciones de la Compañía.

Para los seguros sobre la vida, la cuenta de beneficios y pérdidas presenta un saldo deudor de francos 22 544,20.

La cuenta general de ganancias y pérdidas se balancea por un crédito de francos 2 322.774,43

Esta suma, con la aprobación de la Junta, se ha distribuido como sigue:

	Francos.
A los accionistas, dividendo de 30 francos netos por acción.....	1.800.000
A los administradores, directores y empleados.....	184.204,50
A los beneficios en reserva.....	338.569 93
<i>Total igual.....</i>	<i>2.322.774,43</i>

En 1.º de Enero de 1896, la Compañía contaba con las siguientes reservas:

Reservas industriales.....	3.384.734
Reservas reglamentarias, 10 por 100 del capital social.....	1.200.000
Reserva de previsión.....	3.231.079,69
Beneficios de reserva.....	681.326,38
<i>Total.....</i>	<i>8 497 140,07</i>

Además de estas reservas, la Compañía poseía, en dicha fecha, inmuebles en París evaluados en francos 6.913.559, y sus fondos en valores, la mayoría españoles, alcanzaba la cifra de 14.746.342 francos.

El mejor elogio que á dicha Compañía puede tributarse, impreso está en las portadas de su balance.

Digna es, pues, esta Compañía de nuestra felicitación, y con gusto se la otorgamos.

Tributación de seguros.

Por el señor Ministro de Hacienda se ha dictado la siguiente Real orden de 27 de Septiembre de 1896:

«Para dar cumplimiento á lo dispuesto en el artículo 12 de la ley de 30 de Agosto último sobre modificación de impuestos:

»S. M. el Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer que el artículo 1.º de la instrucción de 21 de Enero último adicional al reglamento de la contribución industrial y de comercio, se entienda redactado en la siguiente forma:

»Artículo 1.º El impuesto que en sustitución de la contribución industrial pagaban las Sociedades de Seguros y fué establecido por el art. 32 de la ley Presupuestos de 5 de Agosto de 1893, queda modificado con arreglo al art. 43 de la ley de 30 de Junio

de 1895, y en su virtud las indicadas Sociedades están obligadas á pagar, sin perjuicio de los recargos y premios de cobranza que por la índole del impuesto las corresponda, las cuotas siguientes:

»Primer grupo. Las Compañías de Seguros de incendios, nacionales y extranjeras y todas aquellas cuyo fin sea la reparación ó indemnización de daños ó perjuicios sobre las cosas ó propiedades, cualquiera que sea su organización, satisfarán el 2 por 100 de las primas de los seguros efectuados ó que se efectuen en España.

»Segundo grupo. Las Compañías regulares de seguros de vida; las de accidentes y las cooperativas de seguro; las marítimas y las de transportes, cualquiera que sea su organización, pagarán 50 céntimos por 100 sobre las primas de los seguros, nuevos ó antiguos, efectuados en España.

»Las Compañías, nacionales ó extranjeras, que establezcan una forma de seguro no practicada todavía en España, satisfarán por aquella, cualquiera que sea su clase, durante los dos primeros años, la misma contribución que para la de seguros de vida determina el párrafo anterior, según dispone el artículo 12 de la ley de 30 de Agosto de 1896.

»Pasado el plazo de dos años serán clasificados dichos seguros, continuando en la misma cuota ó ascendiendo á la superior, según corresponda á uno ó al otro de los grupos expresados.

»Quedan exceptuados del impuesto, con arreglo á lo que establece el apartado 37 de la tabla de exenciones del reglamento vigente de la Contribución industrial, las Sociedades de seguros mutuos cuyas operaciones se reduzcan á repartir entre los suscriptores el equivalente de los daños sufridos por una parte de ellos, sin opción á beneficios; no siendo aplicable esta exención á las Compañías que directa ó indirectamente reportan beneficios á los socios ó que eximan á cualquiera de ellos de costear la indemnización de los riesgos asegurados.

»De real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años.

Madrid 29 de Septiembre de 1896.—N. Reverter.»

ELECTRICIDAD

Nueva lámpara incandescente.

El aumento de rendimiento luminoso que los cachuchones sistema Auer ocasionan en los mecheros de gas al utilizar la incandescencia de ciertos óxidos de metales raros, ha hecho pensar en aplicar estos mismos óxidos á la construcción de los filamentos de las lámparas incandescentes para aumentar su rendimiento luminoso. La *Electrotechnisch Anzeiger* da la siguiente descripción de una lámpara de esta clase. Con papel de asbestos de 0,3 mm. de espesor se cortan tiras de 6 centímetros de longitud, que,

después de mojarlas primero en una disolución de cloruro platínico al 30 por 100, y luego en otra saturada de sal amoníaco se sacan por medio de una corriente de aire caliente, sometiénolas en seguida á la llama de un mechero Bunsen, para transformar el cloruro platínico en esponja de platino. Terminada esta operación, las tiras de asbesto así preparadas se introducen en una disolución de cloruro de magnesio al 20 por 100, secándose y calentándose como antes hasta que queden recubiertas por completo de una capa de magnesia. Por último, estas mismas tiras se meten en una disolución de nitrato de cerio, se fijan á dos alambres de platino y se encierran en una botella de vidrio donde se hace el vacío siguiendo el método ordinario de construcción de lámparas incandescentes. La capa de magnesia el platino, la magnesia y la cerita dan á la lámpara un brillo mucho mayor que los filamentos para un mismo consumo de energía; y como además la resistencia de estas tiras es mayor que la del carbón, pueden obtenerse superficies radiantes mayores.

Utilidad de los ferrocarriles eléctricos.

La extensión en los Estados Unidos de los carros eléctricos á los distritos rurales contiguos á las ciudades y suburbios, ha influido mucho en el fomento del cultivo local de legumbres, así como en proporcionar á los agricultores en pequeña escala los medios de comunicación que antes les hacían tanta falta. Pero aún está lejos de resolver el problema de ferrocarriles ligeros en Inglaterra y Europa, debido á que el sistema de alambre flexible es casi desconocido más allá del Atlántico. En tanto que en los Estados Unidos ya pasan de mil las líneas de alambre eléctrico, en Europa apenas hay dos ó tres docenas de un carácter insignificante. Allí todos los ferrocarriles ligeros tienen el vapor como fuerza motriz. Por ejemplo en Bélgica hay 75 líneas de esta clase, con una extensión total de 836 millas. En Prusia los «Kleinbahnen» son 37, con una extensión de 480 millas. En Inglaterra, donde se está prosiguiendo un lento examen, apenas se piensa en un ferrocarril ligero, y la línea más corta está sometida á las mismas enojosas formalidades que una vía troncal entre Londres y Liverpool. Pero se ha llamado la atención del público al extraordinario desarrollo de las líneas eléctricas en los Estados Unidos, y es probable que pronto haya un cambio radical. Mientras que una gran parte de la Nación discute si se puede emplear un sistema que ya ha transportado al número de pasajeros equivalente á la población del mundo multiplicada muchas veces, algunos entusiastas de Derby se ha decidido á hacer experimentos con una ligera línea eléctrica entre esa ciudad y Ashbourne, para pasajeros y carga. La población del distrito que atraviesa es de 105 000, y «en cuanto al tráfico local, se han contado 600 carruajes particulares que en un sólo día pasaron por la garita de Mackworth. La distancia es de poco menos de 15 millas, pero el actual ferrocarril de vapor sólo recorre el trayecto en 1 $\frac{3}{4}$ horas cuando no sufre demora.

FRANKLIN

A los anunciantes.

Advertimos á los señores anunciantes, que desde 1.º de Noviembre todo anuncio paga 10 céntimos de peseta, según ley de 14 de Octubre de 1896.

Información.

Sin comentarios.—Porque tratándose del ferrocarril de Mr. Bracconier, ó sea del de Madrid á Santoña por Burgos, no los necesita.

Son tantos y tan substanciosos los que le han hecho y podría hacerse, que nosotros, por nuestra cuenta, renunciamos á ello.

Sin embargo, para que nuestros lectores estén al tanto de este desgraciado asunto, copiamos lo que dice nuestro estimado colega *El Agente ferroviario*, de Valencia:

«A la una, á las dos, á las...»

Dice un periódico de Santoña, que con fundados motivos de verosimilitud se asegura que los trabajos de construcción de la vía férrea de Madrid á Santoña por Burgos, empezarán muy pronto en aquella villa, añadiendo dicho colega:

«Hemos tenido ocasión de hablar con Mr. Thardieu quien nos dijo que todo marcha con suma rapidez proyectándose construir en Santoña tejamanas para depósito de materiales que llegarán en breve para empezar los trabajos.»

Nada, que á este ferrocarril le viene de molde aquella popular canción de «Ayer me dijiste que hoy y hoy me dirás que mañana, etc., etc.»

Apertura.—Según anunciamos, el día 22 del pasado mes se verificó la apertura al servicio público del trayecto de Guadix á Moreda en el ferrocarril de Linares á Almería. Con los 26 kilómetros más abiertos á la explotación, suman ya 179 los construídos del total 250 que componen toda la línea.

Según nuestras noticias, á fines de Diciembre llegará la locomotora á Almadilla y Guadahortuna, inaugurándose este trayecto que abarca otros 20 kilómetros. El gran viaducto de Guadahortuna sigue su contratista Mr. Dewerpe, trabajando con gran actividad en las cimentaciones y bases, siendo probable que dentro de tres meses termine la obra de mampostería para dar comienzo al montaje de las pilastras y tramos metálicos.

Tranvía eléctrico.—Se ha inaugurado oficialmente el tranvía eléctrico de Bilbao á las Arenas, quedando así establecida la tracción eléctrica por ambos márgenes del Nervión, siendo Bilbao la primera en España que ha implantado este medio de locomoción en recorrido de cerca de 20 kilómetros.

Según se nos manifiesta en el presente mes será definitivamente reemplazada la fuerza animal por la eléctrica, y mucho nos congratularemos que los esfuerzos laudables realizados por la empresa obtengan el lisonjero resultado, como es de merecer.

¿A dónde irá?—Desde el número 16 correspondiente al 16 de Agosto último no parece por esta redacción *Los Seguros* de Barcelona. Lamentamos la ausencia del apreciable colega.

El seguro de vida en los conventos.—En uno de nuestros colegas norteamericanos leemos que las religiosas de un convento de San Luis han asegurado sus vidas con el objeto de poder pagar las deudas de la comunidad.

La idea de esta combinación fué ingerida á la madre superiora, que consultó el caso con el Arzobispo Kain, que aprobó calorosamente este plan.

La Compañía Trasatlántica.—Esta Compañía ha solicitado del Gobierno que se aligere, en la forma que sea posible, del papel que tiene en

cartera para atender á los gastos hechos y que está realizando para conducir tropas á Cuba y Filipinas, y parece que está acordado en principio que se le entreguen pagarés con la firma del señor ministro de Hacienda, como garantía, que la Compañía Transatlántica procurará colocar, y el Gobierno admitirá por su valor cuando se haga la suscripción para el empréstito.

La cantidad que representan esos pagarés es de 20 millones de pesetas.

Más vale tarde... Las insistentes peticiones que se han formulado en demanda de una disposición, por virtud de la cual, se normalizase el servicio de correos entre Santander y Bilbao, han dado por fin el resultado que durante tanto tiempo se había esperado inútilmente, y del cual se llegaba ya á desconfiar, ante la indiferencia del Gobierno, que no parecía oír las justificadas quejas de las Corporaciones y de la prensa de las dos capitales.

El día 30 del pasado mes, se recibió en Santander el telegrama que á continuación copiamos, diciendo que se han dado ya las órdenes para que desde luego se encargue de la empresa del ferrocarril de Santander á Bilbao, de la conducción del correo. De modo que no se tardará en instalar el servicio, cuyas deficiencias hemos venido lamentando desde que se inauguró aquella línea férrea.

Hora era ya de que fuesen atendidas las quejas y de que se normalizara ese importantísimo servicio.

El telegrama recibido ayer dice así:

«Madrid 29 6,40 t.—Sr. Presidente de la Cámara de Comercio de Santander.— Firmado expediente correo Bilbao.— Mañana irán las ordenes.»—*Atveor.*

Los rayos X—En la calle de Alcalá, núm. 2, se inauguró, el día 6 por la noche, la Exposición de pruebas prácticas de los rayos X.

El espectáculo es curiosísimo y sorprendente.

A través de los cuerpos opacos se distinguen las distintas propiedades de los objetos toda vez que se ha descubierto el medio de adquirir perfecta diatranidad.

En el nuevo Centro científico se exponen prácticamente todos esos hechos por medio de aparatos modernos y bajo la dirección del distinguido profesor de Física y Química, D. Román Mezquita

La Última Moda.—Publica en el núm. 462 (8 de Noviembre) 33 modelos de trajes, sombreros de abrigo de invierno, y reparte además una Hoja de Lencería elegante con 87 modelos y un Figurin acuarela con 7 modelos de trajes de niños

Precio del número completo: un real.—Por suscripción: trimestre (13 números), 3 pesetas —Oficinas: Calle de Velázquez, 56, hotel, Madrid. Se admiten suscripciones de prueba por los meses de Noviembre y Diciembre.—Se remiten gratis números de muestra.

Banco Vitalicio de Cataluña.—En el Boletín último publicado por esta importante Compañía de Seguros sobre la vida, aparecen abonados, en concepto de siniestros ocurridos desde 1.º de Julio al 30 de Septiembre del corriente año, la suma de 18.614 pesetas 14 céntimos, habiendo sido libradas en igual periodo de tiempo 396 pólizas, cuyo valor asciende á 1.710.000 pesetas.

Estas cifras prueban, por modo irrefutable, la gran confianza que inspira al público esta Compañía de seguros genuinamente española.

SOCIEDAD "LA NITRAMITA,"

Esta Sociedad manifiesta á su clientela que acaba de recibir de Bilbao el telegrama siguiente: «Incendio fábrica por causa desconocida; un obrero herido.» A fin de evitar que los consumidores de nitramita puedan ser sorprendidos por noticias exageradas que tiendan á perjudicar los intereses de esta Sociedad, se les advierte que se han tomado medidas inmediatas para contrarrestar este extraño suceso que, por estar la fábrica llena de cartuchos de nitramita que desaparecieron en el incendio, ha venido á probar una vez más la absoluta inocuidad de este producto. La Sociedad, que dispone de poderosos medios, procurará satisfacer sus pedidos á la mayor brevedad.

Imprenta de Enrique F. de Rojas.

Plaza de los Mostenses, número 24, y calle del Rosal número 2.

INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO ESPAÑOLES

COMPAÑÍAS	PERIODO de explotación.	Kilómetros.	INGRESOS TOTALES EN PESETAS				INGRESOS TOTALES desde 1.º de Enero.	
			1896		1895		1896	1895
			Brutos.	Por kils.	Brutos.	Por kils.		
Norte de España.....	21 al 27 Octubre.....	3.656	1.948.89	532,90	1.877.909	499,97	74.688.882	68.772.483
Madrid-Zaragoza-Alicante...	15 al 21 Octubre.....	2.927	1.190.626	406,77	1.153.111	393,93	46.316.294	41.693.700
Andaluces.....	15 al 21 Octubre.....	1.067	307.090	287,70	327.358	306,61	12.777.402	12.522.304
Tarragona-Barcelona-Francia	1 al 30 Septiembre.....	723	1.796.552	2.484,86	1.636.981	2.264,15	14.560.771	13.422.064
Madrid-Cáceres-Portugal...	15 al 21 Octubre.....	429	57.595	134,25	67.685	157,77	2.580.741	2.561.716
Medina-Zamora-Orense-Vigo...	1 al 30 Septiembre.....	295	293.542	995,39	307.510	1.025,42	2.191.498	2.054.389
Zafra-Huelva.....	22 al 28 Octubre.....	180	30.925	171,80	35.733	198,61	1.599.470	1.971.548
Langreo-Gijón.....	1 Abril al 20 Junio.....	52	299.950	5.768,27	310.569	5.972,49	627.647	615.005
Bilbao-Portugalete.....	1 al 30 Septiembre.....	12	100.281	8.337,07	110.388	9.199,00	712.983	790.485