

Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros.

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

Director: V. RANKIN DÍAZ

SUMARIO

Excmo. Sr. D. José María Beránger, Ministro de Marina.—Desigualdad tributaria.—Las obligaciones hipotecarias de las Sociedades anónimas, II.—Compañía de tabacos.—Acuñaciones de moneda española en 1896.—Tranvía eléctrico de Madrid á El Pardo.—Las obligaciones de los ferrocarriles españoles.—La electricidad en los ferrocarriles españoles.—Vía económica sistema "San Román".—Fábrica de electricidad de Lavapiés, Madrid. COMPAÑÍAS DE SEGUROS: La Alianza de Santander.—Güía DEL ACCIONISTA: Juntas generales.—INFORMACIÓN.—Bibliografía.—Banco Hispano Colonial.—Banco de Castilla.—Sección de publicidad.

Advertencia.

A los señores gerentes y directores de Bancos, Compañías de ferrocarriles, Seguros y Sociedades mercantiles de nuestro país, así como los de las Agencias y sucursales de las del extranjero, les suplicamos nos remitan, tan pronto les sea posible, un ejemplar de la Memoria y Balance correspondiente al finado ejercicio, á fin de no demorar la publicación de los datos que aquéllos contengan, y poder examinar con el detenimiento necesario los resultados obtenidos por las mismas en el ejercicio social.

Excelentísimo Señor

DON JOSÉ MARÍA BERÁNGER

MINISTRO DE MARINA

La marina española, que ha sufrido tan rudos golpes, y se ha visto tan abatida desde el glorioso combate de Trafalgar, hubiera tal vez llegado á su completa destrucción y ruina si una mano inteligente, si un corazón patriótico y entusiasta por las glorias de nuestra Armada

y anheloso de su preponderancia y poderío no hubiera venido á regenerarla con sus acertadas iniciativas.

Marino por sus aficiones, y miembro de una ilustre familia de marinos también, estábale reservada á nuestro biografiado la difícil misión, la honrosa empresa de sacar del abandono en que yacía á nuestra escuadra.

Nació en Cádiz el 24 de Junio de 1824; fueron sus padres el ilustre Jefe de escuadra don Francisco Beránger, caballero del hábito de Santiago, y doña Asunción Ruiz de Apodaca, y sus abuelos D. Carlos Beránger, caballero profeso de Santiago y D. Vicente Ruiz de Apodaca, caballero de Calatrava.

Nieto, por lo tanto, del ilustre Conde de Venadito, caballero de Calatrava y comendador de Aliaga, una de las figuras más salientes de su tiempo.

Ingresó en la Armada á los trece años, navegando por todos los mares como guardia marina y alférez de navío, prestando sus servicios en Cuba, cuyas costas conoce al detalle.

Formó parte de la escuadra enviada á Portugal con motivo de la revolución promovida por el conde das Santas, en calidad de segundo comandante del bergantín *Ligero*.

Fué por sus buenos servicios nombrado comandante del falucho *Júpiter*, y más tarde comandante interino del vapor *Isabel II* cuando este buque hizo el viaje de Inglaterra á España.

Confiriósele después el mando del místico *Palomo* y del bergantín *Constitución*, de catorce cañones, con el que navegó en todos los mares.

Ha sido por su competencia en construcciones navales comisionado del Gobierno en In-

glaterra con motivo de la construcción de los vapores *Isabel II*, *Francisco de Asís* y *Reyes Católicos*.

En 1854 defendió de la revolución el ministerio de Marina, demostrando también su valor en la primera guerra civil, al mando de la *Villa de Bilbao*, en los Alfaques. Ha mandado fragatas blindadas, de vela y de hélice.

Ha sido el primer comandante de la fragata blindada *Victoria*, y jefe de la comisión de Marina en Londres.

Ha sido desde los sucesos del 68 diputado á Cortes seis veces y senador otras tantas. En el ministerio presidido por Prim desempeñó la cartera de Marina en sucesión del general Topete, cuyo ministerio ha desempeñado después bajo la presidencia del general Serrano, dos veces con el Sr. Ruiz Zorrilla, con D. Estanislao Figueras, D. Práxedes Mateo Sagasta, y tres con el Sr. Cánovas del Castillo.

Fué á Italia al frente de la escuadra que fué á buscar al rey D. Amadeo de Saboya, como presidente del Almirantazgo y ministro de Marina.

Capitán general del departamento de Cádiz y comandante general del apostadero y escuadra de la Habana, donde operó con motivo de la segunda guerra de la isla, en unión del gobernador general D. Ramón Blanco, ganando por su bizarría la gran cruz roja del Mérito militar.

Ministro de Marina en 1886, dió extraordinario impulso á la industria naval española, presentando á las Cortes el proyecto de ley de crédito de 225 millones de pesetas para la construcción de la nueva escuadra.

Ha ocupado los puestos de presidente de la junta clasificadora de la Armada, del Consejo de Redenciones y Enganches de Marina, del Consejo Superior de la Marina, de la sección de Guerra y Marina del Consejo de Estado, etcétera etc., y en la actualidad es ministro de Marina y senador vitalicio.

Autor de la organización de las divisiones navales de los departamentos y del reglamento de movilización de las fuerzas navales, que tanto renombre le conquistó en el extranjero, y que tan extraordinariamente atrajo la admiración de Alemania.

Todos los cuerpos de la Armada le deben su actual organización y la garantía de sus dere-

chos y porvenir, sin olvidar el cuerpo de maquinistas para el que ha logrado las distinciones y consideraciones que en el extranjero se le tienen, y á que por sus valiosos servicios se ha hecho acreedor.

A él se debe la fundación de la caja de inválidos de la Maestranza, por la que asegura el porvenir de los operarios de los arsenales cuando quedan inutilizados para el trabajo.

Ha clasificado y reorganizado asimismo el material flotante.

Dirigió la gran revista naval que pasaron SS. MM. á las escuadras reunidas de todas las naciones, en Huelva, con motivo del IV centenario del descubrimiento de América, dirección que le valió la felicitación de los almirantes extranjeros que asistieron á la revista, en la que figuraban más de 40 grandes buques de todas las naciones.

Ha construido y organizado la flota de cañoneros de Cuba; ha adjudicado para grandes carenas los diques de Cartagena y Cádiz; ha organizado con destino á Cuba cuatro batallones completos de infantería de Marina; ha armado la escuadra de instrucción y completado las dotaciones de los buques, aumentando la flota con cuatro *destroyers*, y estableciendo el arsenal y puesto militar de Subic para salvaguardia y reparación de la escuadra de Filipinas.

Posee, ganadas frente al enemigo, la gran Cruz roja del Mérito Militar; la de igual clase naval; de San Hermenegildo; de Carlos III; de Cristo de Portugal y de la Espada de Suecia. Viste el hábito de Calatrava, como sus antecesores.

En el terreno particular es todo un caballero de sencillo y afable trato, cualidades que en el terreno oficial no le hacen olvidar la firmeza y energía convenientes é indispensables al mejor desempeño de su alto cargo.

Elogios... bien los merece y nunca serían más justos los que se le prodigasen; pero entendemos nosotros que figuras de tal magnitud no les necesitan para que por todos se reconozcan sus inapreciables dotes.

La REVISTA ILUSTRADA DE BANCA, FERROCARRILES, INDUSTRIA Y SEGUROS no hace más que cumplir un deber al tributar hoy en sus columnas este modesto cuanto profundo testimonio de admiración hacia una de nuestras más ilustres personalidades políticas.

Desigualdad tributaria.

No por desigualdad, sino por la injusticia que ésta extraña, merece censuras nuestro sistema tributario. Que unas industrias pagando proporcionalmente al capital que representan, resulten gravadas en un 2 y en otras en un 30, esto es injusto. Si capitalizada la renta al precio corriente, siempre variable en el mercado, no resulta gravada proporcionalmente a la cuantía de su capital en razón directa de éste, el tributo es injusto y atentatorio al primero de nuestros derechos, el de la igualdad ante la ley, sea política, sea económica.

Dado el mismo capital líquido, calculado por su renta, debe pagar cada industria idéntico tanto por ciento, correspondiendo menor tributo cuanto mayores sean los cambios que la mercancía deba recibir.

Un producto agrícola, la uva, por ejemplo, paga para ser transformada en espíritu de vino, para ser expedida como vino, y paga, además, un derecho de consumos.

Un rentista, en cambio, paga sólo el 1,25 por 100 al año de los valores que le dan interés. ¿Esto es justo?

Quantos más cambios experimenta una mercancía desde que sale de manos del productor hasta llegar a las del consumidor, más leves deben ser las cuotas contributivas que abone en las diversas industrias a que da pie.

Y no sólo de esta índole, mucho más graves é irritantes son los ejemplos de desigualdad y desbalance tributario que se notan en nuestra legislación de Hacienda. Mientras que la agricultura paga un 20 á 27 por 100 de sus utilidades, la lucrativa industria bancaria sólo contribuye con el 13,27; en la mayor parte de las Sociedades anónimas no pasa de 11, y del 6,90 en las Compañías de ferrocarriles, si bien éstas, por razón de intereses del capital de subvenciones, abonan al Estado un crecido canon.

Dentro de una misma contribución, debido á la falsedad de las antiguas cartillas evaluatorias, hoy en estado de reforma gracias á oportunas disposiciones del actual ministro de Hacienda, y á la falta de catastro, tierras hay, como dijo en pleno Parlamento un señor diputado, que no pagan más allá de 2 á 4 por 100 de sus productos. ¿No son por demás irritantes tales desigualdades é injusticias.

No basta disminuir el número de contribuciones que hay en España, no basta que todos los ministros persigan el fraude: precisa que se preocupen algo más de los fueros de la justicia en materias de tributación.

La equitativa distribución de los impuestos y su

establecimiento sobre una base racional, son un poderoso acicate para que sean pagadas sin apremio y para impedir las defraudaciones.

Sin tributos onerosos, injustos y desigualmente repartidos, no sería tan escandalosa la ocultación de la propiedad que se comete en España. Las contribuciones elevadas ofrecen como un premio á la ocultación, y son además, el único medio por lo cual el contribuyente puede tomar la justicia por su mano, haciendo que el excesivo tributo que paga por una línea le resulte llevadero ocultando al fisco la cantidad de otras, si es que no cree prudente ocultarlas totalmente. Y lo que se dice del agricultor puede aplicarse al industrial. Cuanto más elevada sea la contribución más defraudará, y en parte con razón, pues se hace imposible en muchos casos soportar en su integridad las enormes cargas del fisco.

Hay una línea en materias de legislación que ningún estadista puede traspasar. Precisa buscar una conjunción entre el interés particular y el público y no separarse de ella. La ley no cambia nunca la naturaleza de las cosas. Cuanto más leyes, peor se cumplen. El más esclavo de la realidad, el que más debe sujetarse á lo que pidan las necesidades de la época, es el legislador. La historia de los medidas sin número que en España se han dictado y... se irán dictando para acabar con el fraude, es fehaciente prueba de lo que decimos, no hay que hacer otras leyes: se deben promulgar atendiéndose á lo que diga el estudio directo de los hechos.

LAS OBLIGACIONES HIPOTECARIAS

DE LAS SOCIEDADES ANÓNIMAS

11

Los que defienden y no son seguramente los menos á juzgar por la estructura de los balances que reparten las Compañías á sus interesados, que debe ponerse en el pasivo de las Sociedades anónimas, en vez del *nominal*, el valor *efectivo* de las obligaciones en circulación á los cambios que fueron emitidas, exponen en apoyo de ese procedimiento, consideraciones á primera vista razonables, de cuyo examen no debemos aquí prescindir.

Aparte de la economía de intereses y demás ventajas que provienen, según ellos, del libre manejo del capital que queda por amortizar para los años sucesivos y de no ser exigible el pago *total* de la deuda en el transcurso que media de un balance cualquiera al inmediato, encuentran justo que cuando el suscriptor de los títulos, como generalmente sucede, les da ingreso por el precio de emisión, ó sea por el *efectivo* que pagó por ellos, el obligado al pago de los mismos ó sea la Compañía, debe darles recíproca salida, por el mismo valor.

Por lo demás, se reconoce por todos en el hecho de suscribir por 80 lo que luego ha de valer 100, dejando á un lado la cuestión del interés, un beneficio á realizar de 20 para el suscriptor y de consiguiente una pérdida á sufrir de 20 para la Compañía. Este beneficio para el suscriptor y esta pérdida para la Compañía, estando por vencer hasta el momento de la amortización, ¿por qué ha de figurar *a priori* y no *a posteriori* de las amortizaciones graduales, en los balances de las Sociedades anónimas?

Tal es la pregunta que mutuamente se hacen los defensores del procedimiento que venimos analizando.

Aún hay más. El rentista, el particular, el comerciante, el tenedor en una palabra de esta clase de valores, al formar cada cual sus inventarios respectivos —dicen los defensores á quienes venimos aludiendo— sólo hace figurar en sus correspondientes balances el valor *efectivo* de los títulos, á pesar de estar bien persuadidos de que sus derechos, si no alcanzan de contado, alcanzarán con el tiempo no solamente al valor *efectivo* de las obligaciones que poseen, sino a su valor *nominal*. Siendo esto así, si, de otro modo, el tenedor de los títulos, que es la contrapartida de la Compañía, sólo hace figurar en sus inventarios *efectivo al contado*, y no el valor *nominal futuro* de estos títulos, ¿qué razón hay para que las Compañías, obrando inversamente, pongan en el pasivo de sus balances el *nominal*, ó lo que es lo mismo, el *futuro* importe de sus compromisos?

Por otra parte, el mecanismo complementario, ó sea el procedimiento de *rectificación* que emplean los que hacen figurar en el pasivo, en vez del *nominal*, el valor *efectivo* de las obligaciones hipotecarias pendientes de pago, consiste, casi siempre, en abrir una cuenta que, con el nombre de *Diferencias en la amortización de obligaciones* ú otro análogo, si la emisión se hizo por bajo de la par, se encargue de ir absolviendo, *a posteriori*, anual, semestralmente, etc, según los periodos de amortización, las pérdidas reales y efectivas que proceden de estas amortizaciones en las que hay ya que pagar el *nominal* de los títulos que sólo figuraban en la masa general *presupuestados de antemano por el valor efectivo* con arreglo al procedimiento que estudiamos.

Corregidas por medio de esta combinación las diferencias que provienen de tener presupuestado el *efectivo* y tener que pagar el *nominal* de los títulos amortizados, créense ya vencidos todos los inconvenientes de funcionamiento imputables á este sistema.

Creemos que en lo que todavía nos resta por decir encontrarán los que así discurren ocasión sobrada de convencerse de su error.

LORENZO DE LOBARAN.

Bilbao,

Compañía de tabacos.

El día 7 del corriente mes celebró en el salón de Juntas del Banco de España la general ordinaria de los accionistas de la Compañía Arrendataria de Tabacos, correspondiente al ejercicio de 1895-96.

El secretario de la Compañía, D. Isidro Torres, leyó la Memoria que el Consejo de administración sometía á la Junta, y el interventor Sr. Rodero dió lectura también al balance de la situación de la Sociedad en 30 de Junio de 1896, fecha á que alcanza dicho documento.

De él resulta que en el último ejercicio esta Sociedad ha sufrido algunos perjuicios en la compra de partidas de tabaco de Vuelta Abajo, á causa de la guerra; que aplicó á la fabricación de labores un plan de reformas estudiado por su personal técnico; que disminuyó los gastos de transporte y expendición, y por las economías verificadas aumentó en un 0,29 por 100 el beneficio de venta de tabacos al pie de fábrica, que asciende ahora á un 72 por 100 aproximadamente.

El consumo anual de tabaco por habitante ha sido de kilogramos 0,892, y su importe pesetas 9,22.

El dividendo que reparte á sus accionistas este año la Compañía, es de pesetas 50, que al precio de emisión de las acciones representa un 10 por 100 de interés, y al de la cotización actual de estos valores un 4 y 1/2 aproximadamente.

Fueron reelegidos los Sres. D. Luis Ussia, marqués de Aldama, D. Bernardo Rengifo y D. Bernardo Fran, para seguir ocupando los cargos de consejeros de dicha Compañía.

Acuñaciones de moneda española

EN 1896.

En el año próximo pasado se han acuñado por la casa de Moneda de Madrid mayores cantidades de piezas de plata que en los anteriores. Como recordarán nuestros lectores, en 1894 se acuñaron monedas por valor de pesetas 17.049.726, y el valor de las acuñadas en 1895 fué de 890.457. En 1896 la tarea ha sido bastante mayor, toda vez que se han fabricado:

4.271.751 piezas de 5 pesetas.
6.411.640 piezas de 1 peseta y
296.909 piezas de 50 céntimos.

Total . 10.980.300 piezas.

Cuyo valor asciende á pesetas 27.918.849,50.

En el mismo período se ha acuñado con destino á Puerto Rico:

725.002 piezas de 40 centavos.
 2.382.642 piezas de 20 centavos.
 700.006 piezas de 10 centavos.
 600.006 piezas de 5 centavos.

Ni con destino á la Península ni con destino á las colonias se ha acuñado ni una sola moneda de oro.

* *

No sucederá esto en el año 1897, puesto que el señor Navarro Reverter ha dispuesto, de acuerdo con el Banco de España, que los 16 millones de pesetas que tiene en barras de oro se acuñen en monedas de 100 pesetas con el busto del rey Alfonso XIII y la fecha del año corriente.

De esta manera habrá en España monedas equivalentes á los llamados soberanos ingleses, y quedará completado el sistema monetario español vigente.

TRANVÍA ELÉCTRICO DE MADRID

A EL PARDO

Es verdaderamente desconsolador que cuando una terrible crisis económica agobia á las clases obreras; cuando los grandes gastos de una guerra como la de Cuba agotan nuestros capitales; cuando la agricultura, la industria y el comercio se hallan empobrecidos y casi paralizados, no haya una mano generosa que ayude á remediar con su esfuerzo tantas amarguras; una colectividad ó un individuo que se preste con sus iniciativas ó su dinero á aliviar tan tristes y angustiosas situaciones, tan grandes calamidades.

Pero es aún más lamentable que cuando existe esa mano, esa colectividad ó ese individuo, el abandono del Gobierno sea tan craso, su indiferencia tan marcada, que constituyan causa bastante á sepultar en el olvido los más hermosos proyectos, las más benéficas concepciones, las aspiraciones más nobles, los más caritativos sentimientos, las ideas más humanitarias.

Muévenos á tales lamentaciones un hecho del que nuestros lectores juzgarán, y sobre el que no hemos de hacer ahora comentario alguno, limitándonos á exponerlo brevemente y dejando á su clara inteligencia la apreciación de sus consecuencias.

Hace ya cerca de medio año que un habitante de Madrid, un hijo amante y cariñoso de España, que siente las desgracias que pesan sobre ella y que como hombre de humanitarios sentimientos se preocupaba por remediarlas en lo posible, presentó al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministro una notable proposición, llega de atinadísimas observaciones acerca de la cuestión económica en su rela-

ción con la crisis obrera, y en la que con muy fundamentales y claras razones se exponía el medio de conjurarla.

En dicha proposición se ocupa su autor, D. José Bona, del problema de la habitación en Madrid, estudia y expone los motivos del retraimiento del capital para su inversión en la propiedad inmueble, indica la conveniencia de facilitar la construcción en el ensanche, para desahogar y mejorar la población; apunta la idea de que los terrenos comprendidos en el ensanche deberían estar divididos en solares, de ángulos rectos y de fachada y fondo proporcionados, á cuyo fin dejarían los propietarios donde fuese necesario el terreno preciso para calles particulares.

Los propietarios que dividiesen sus solares en la referida forma, inscribiéndolos así en el registro de la Propiedad, pudieran satisfacer una cantidad determinada, según la clasificación correspondiente, y los que no lo hicieren en dicha forma deberían abonar al ayuntamiento doble cantidad. Así, dice, resultaría cantidad bastante para hacer en dos años las calles del ensanche sin aumento de gastos para el ayuntamiento.

Extiéndese en consideraciones sobre este particular, llegando después de una serie de razonamientos tan atinados como fundamentales, á demostrar que se podrá dar ocupación á 32.676 operarios durante veinte años por lo menos, en la construcción de viviendas y vías del ensanche.

Demuestra también la necesidad de nuevas construcciones en sitios inmediatos á Madrid, como El Pardo, El Escorial y otros, y sintetiza, en fin, su proposición en lo siguiente:

«Construir, de cuenta del recurrente, un tranvía desde Madrid á El Pardo, próximo, pero no emplazado sobre la carretera, en que se emplee la tracción eléctrica, si el Estado le cede el terreno que han de ocupar la vía y sus accesorias en la montaña del Principe Pio y en la Moncloa y, de acuerdo con el Real patrimonio, cien hectáreas en el monte de El Pardo, comprendidas dentro de una zona de 400 metros, á que sirva de eje el de la carretera actual, en el sitio que indique, comprendido entre el límite de la Moncloa y dos kilómetros más allá del pueblo de El Pardo, excluyendo el Real palacio, los cuarteles, el asilo y las propiedades particulares, y edificar en las referidas cien hectáreas una barriada urbano campestre, sin que las aguas fecales, procedentes de ella, viertan al río de Manzanares ni á ningún afluente del mismo, y si invirtiéndolas en el riego de terrenos comprendidos entre el río Manzanares y la carretera de Madrid á El Pardo, frente á sus kilómetros 8, 9, 11 y 12, cuya pequeña zona le fuese también cedida.

Hasta que el tranvía quedase terminado, el proponente se compromete también á pagar un cánon de 25 pesetas por cada casa que construyese. Por ser así de justicia, á V. E.

Suplica: Que resuelva favorablemente su proposición, que se ajusta completamente á la ley sobre reformas de Madrid.»

Véase, pues, por lo expuesto, si no son fundadas las lamentaciones que al comenzar este artículo hacemos, y si el proyecto es ó no digno de la atención de los gobernantes.

¿Será necesario recurrir nuevamente al señor presidente del Consejo de ministros, ó hemos de esperar que acceda en plazo breve á lo solicitado por el Sr. Bona que se ajusta completamente á la ley sobre reformas en Madrid?

El pueblo madrileño, mejor dicho, la clase obrera, necesita de obras como las del proyecto del señor Bona; las circunstancias excepcionales y críticas por que el país atraviesa lo exigen; la urbanización y ornato de la capital de España lo reclaman; los intereses morales y materiales del país, quebrantados hoy por la triste situación que éste atraviesa podrían reponerse ó mejorarse un tanto con la ejecución de tan hermosa idea. ¿Será el Gobierno tan negligente que se atreva á echar sobre sí toda la responsabilidad que entrañaría el abandono del proyecto?... No hemos de tardar en saberlo.

LAS OBLIGACIONES DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

En varias ocasiones se ha dicho que los compradores de obligaciones, última hipoteca de ferrocarriles españoles, parecían hacer una operación más racional que los compradores de primera hipoteca.

Argumentábase para llegar á tal conclusión que, si las Compañías salían bien de la crisis por que ahora pasan, las obligaciones de última hipoteca beneficiarían la mejora tanto y aun más, á causa de sus precios más bajos, que las obligaciones de segunda ó tercera hipoteca, etc. Pero si, por el contrario, todo caminaba de mal en peor, las primeras no valdrían más que las últimas, siendo la categoría de hipoteca una ficción sobre poco más ó meno. Entre tanto, las últimas se capitalizan á un precio más ventajoso para los portadores que las primeras.

Sobre este asunto se expresa en estos términos el *Moniteur des Intérêts Matériels*:

«En una Compañía que explota una red única, el rango de los créditos puede aplicarse yendo los productos del todo á la primera, después á la segunda, luego á la tercera serie. Este proceder es sencillo y fácilmente aplicable.

Pero en una compañía que explota un gran número de concesiones diversas y que ha emitido categorías de títulos que, además de una garantía general, tiene cada una una primera hipoteca sobre una red

parcial, el respeto de esos derechos hipotecarios se hace prácticamente imposible. Perderíase en ello, además de dilapidar en gastos y procesos, lo mejor de la explotación, para siempre fraccionada en pequeños trozos.

En los arreglos futuros sólo serán respetados los derechos ó privilegios simples, y no el orden de las hipotecas por secciones. Por lo demás, esta conducta es la que acaba de seguir la Compañía de los ferrocarriles Andaluces, dando una categoría privilegiada á las obligaciones Sevilla Jerez sobre las de sus propias emisiones.»

La electricidad en los ferrocarriles.

Ya se ha decidido la cuestión de sustitución del vapor por la electricidad en las vías férreas troncales, con una rapidez que ha sorprendido á los más entusiastas.

Acaba de verificarse en Pittsburg (Estados Unidos) una reunión de directores para estudiar la introducción de la fuerza eléctrica, y reemplazar las locomotoras de vapor en la red ferroviaria de Pennsylvania.

Ante esta reunión se leyó una memoria por uno de los electricistas más eminentes, que contenía datos muy interesantes.

Demostró que por grandes que sean los adelantos efectuados en los aparatos, generadores, motores, modos de distribución, etc., para los ferrocarriles eléctricos, queda por resolverse un problema antes de hacer del motor eléctrico «un sustituto bajo todos conceptos de la locomotora de vapor» El elemento simple, pero supremo, para los ferrocarriles eléctricos, es en lo futuro la máquina de gas. Ya se sabe que una locomotora consume una cantidad inmensa de carbón ocho veces mayor que la necesaria para mover una máquina de gas de buena construcción. Así es que el empleo de la máquina de gas para generar la fuerza para las locomotoras eléctricas, efectuaría una inmensa economía.

Por ejemplo, en el ferrocarril de Pennsylvania reduciría el consumo anual de carbón de 5.000.000 á 600.000 toneladas, ó sea un ahorro de más de 4.000.000 toneladas, que ahora cuestan á la empresa más de \$5.000.000, economía que justificaría la inversión de la suma necesaria para hacer debidas reformas en el ferrocarril.

Para llevar esto á cabo sería preciso emplear una locomotora eléctrica enteramente distinta de la actual.

Es superfluo que una máquina eléctrica tenga mayor peso y fuerza que la bastante para remolcar

25 ó 30 vagones. Puede ser manejada por un solo hombre.

En lugar de colocar toda la fuerza motriz á la cabeza del tren, sujetando así á pesos y vibración excesivos la vía permanente, puentes y coches, es probable que se ponga otra locomotora en el centro de trenes largos, dividiendo la fuerza destinada á su propulsión, y reduciendo hasta un grado conveniente el volumen de la corriente que se necesite para mover el tren.

Por supuesto, esta subdivisión de la unidad de tracción es sólo un punto de conveniencia. Si fuera necesario, se podría construir en la actualidad una locomotora eléctrica con mayor fuerza de tracción que cualquiera locomotora de vapor hasta ahora fabricada.

diendo hacerse la instalación de 500 metros de vía con el mismo número de operarios en 10 horas de trabajo. Unase á todo esto, que no hay necesidad de obras de explanación, ni puentes, ni sifones, ni alcantarillas, etc., todo lo cual representa una inmensa economía. De aquí se deduce que la adopción de este medio de transporte ha de ser pronto un hecho en todos los centros industriales de España. En ninguna comarca como en la nuestra puede tener mejor aplicación, así, pues, esperamos que los mineros y fabricantes, desechando antiguas rutinas, estudien detenidamente este asunto y lo apliquen á sus negocios, seguro de recoger con ellos cuantiosos beneficios.

Ingresos de los ferrocarriles

ESPAÑOLES

COMPAÑÍAS	PERIODO de explotación	INGRESOS TOTALES desde 1.º de Enero.	
		1897	1896
ESPAÑOLAS			
Norte de España.....	5 al 31 Febrero...	8.604.518	9.594.387
Madrid - Zaragoza - Alicante.....	29 al 4 Febrero...	4.722.647	5.570.966
Andaluces.....	22 al 28 Enero...	969.407	1.154.016
Tarragona-Barcelona-F.ª	1 al 31 Enero.....	"	"
Madrid-Cáceres-Portugal	22 al 28 Enero.....	196.715	211.131
Medina-Zamora-Orense-Vigo.....	1 al 31 Diciembre	2.913.063	2.836.019
Zafra-Huelva.....	29 Enero al 4.....	123.170	205.418
Langreo-Gijón.....	1 al 30 Noviembre	1.183.271	1.186.890
Bilbao-Portugalete.....	1 al 31 Diciembre	902.457	1.035.792

Vía económica sistema San Román.

La prensa de Almería se ocupa con bastante detenimiento de los ensayos que en aquella capital se están llevando á cabo de la vía de San Román, los cuales prueban de una manera práctica que este medio de transporte es el más económico de los conocidos hasta el día, adaptable á toda clase de terrenos y explotaciones; de fácil instalación aun en los terrenos de laderas de grandes pendientes, en los cruces de barrancos, salvando curvas de reducido radio, etc. Además tiene la ventaja de poderse levantar la vía é instalarla en otro sitio con un coste insignificante, pues basta para lo primero el jornal de ocho hombres por día para un kilómetro, pu-

Fábrica de electricidad de Lavapiés.

MADRID

Ya nuestros lectores tienen conocimiento de esta importante fábrica por una de nuestras descripciones; pero son tan variados y opuestos los pareceres que acerca de su situación financiera hemos oído, que nos creemos obligados, siquiera sea por ser ésta una industria enclavada en nuestro suelo con capitales españoles, á poner las cosas en su lugar, relatando, si bien que á grandes rasgos por la carencia de espacio, la marcha que ha seguido el negocio desde su instalación, como el mejor medio de demostrar, á los que con miras bastardas han tratado de involucrar los hechos, que no hay fundamento serio para vituperar la administración y éxito de un negocio á todas luces satisfactorio.

El 15 de Mayo de 1894, en que se hizo cargo de la fábrica la Sociedad *Rulet y C.ª*, contaba el establecimiento con una pequeñísima máquina, impotente para la producción que se deseaba, de cuyo esfuerzo vino á resultar un considerable gasto de carbón, que ascendía á 600 kilos por noche.

En el pozo que había en la fábrica hubo que hacer grandes reparaciones, lo que obligaba á emplear varios jornaleros. Esto se traducía por tanto en aumento de gastos é intermitencias en la que debiera haber sido marcha regular de la fábrica.

Las deficiencias de que adolecía la instalación eran causa de continuos é innumerables contratiempos, ya porque la bomba de inyección no funcionaba ó porque lo hacía defectuosamente, siendo causa de que el tapón fusible se inutilizase, apagándose el fuego; ya era el regulador; ya la biela ó los coginetes que se calentaban con exceso; en fin, una porción de causas que motivaban la paralización más ó menos larga, y por ende las consiguientes reparaciones, siempre costosas y de problemáticos resultados.

Hízose un pozo y colocóse una bomba de vapor

para extraer el agua y evitar así los gastos que su consumo exigía antes; pero resultó que el agua de aquél contenía en disolución muchas sales que atacaban el metal; hubo, pues que recurrir al canal de Isabel II, nueva instalación y nuevos gastos.

Todas estas causas retrasaron las instalaciones hasta el mes de Noviembre del citado año

Pero no paran aquí las desdichas que pesaban sobre la fábrica, sino que al proponerse efectuar el tendido de los hilos conductores, en la imposibilidad de hacerlo sobre postes por la estrechez de las calles, optóse por efectuarlo por los tejados, lo que produjo bastantes retrasos y contratiempos por la oposición que muchos propietarios hicieron al tratar de apoyar en las cubiertas de sus casas palomillas para el sostenimiento de los hilos.

Este procedimiento resultó, además, bastante costoso por las reparaciones que la Compañía tuvo que hacer por su cuenta en los tejados que, los operarios encargados de la colocación de las palomillas, dejaban destrozados en parte.

El tiempo, lluvioso en demasía á la sazón, vino también á entorpecer y dilatar aún más las operaciones mencionadas, con lo cual llegó el 31 de Diciembre sin haber podido extender la red de acción y con un gasto de pesetas 23.660,28.

Seguióse la instalación con mala fortuna en el año 1895, pues hasta Junio el temporal, propio de invierno, dificultó en gran parte las operaciones, que hechas en tales condiciones, sabido es que resultan más caras. Los gastos en 31 de Diciembre ascendieron, pues, por estas causas, a pesetas 29.567,39, lográndose, gracias a la acertada gestión de D. Venancio Muñoz de la Peña, Director-gerente, reducir la cifra de los gastos en 1896 á pesetas 16.346,26.

Comparando esta cifra con la de los ingresos obtenidos en dicho año, resulta, después de absorber por completo los gastos, un interés al capital de un 12 por 100.

Esta cifra es, pues, más elocuente que cuanto pudiéramos decir en favor de la buena marcha del negocio y de la acertada gestión del Sr. Muñoz de la Peña, que ha tenido que luchar contra las adversidades del tiempo, contra los agentes atmosféricos, contra las deficiencias de la instalación primitiva, contra la ambición de muchos y las malas pasiones de no pocos, interesados, no sabemos por qué, en hundir, como suele decirse, el asunto, y en una palabra, contra las innumerables trabas que siempre se oponen al desarrollo de toda industria que *empieza*.

A pesar de esto, su constancia, su celo y su inteligencia han logrado cambiar por completo la faz del negocio, presentando al fin cifras tan consoladoras y halagüeñas para los accionistas de la Sociedad, como lo son las del siguientes:

Balance cerrado en 31 de Diciembre de 1896:

ACTIVO		Pesetas.										
Venancio Muñoz.—Saldo á favor de la Sociedad.....		7.500,00										
Partidas en suspenso.—Crédito á favor de la Sociedad.....		6.933,59										
FIANZAS												
Por la pres- tada.....	<table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>á la Sociedad de Teléfonos</td> <td style="text-align: right;">75,00</td> <td rowspan="4" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle;">3.201 30</td> </tr> <tr> <td>al Canal de Isa- bel II</td> <td style="text-align: right;">720,00</td> </tr> <tr> <td>Casa oficina</td> <td style="text-align: right;">75,00</td> </tr> <tr> <td>al ayuntamien- to.....</td> <td style="text-align: right;">2 331,30</td> </tr> </table>	á la Sociedad de Teléfonos	75,00	}	3.201 30	al Canal de Isa- bel II	720,00	Casa oficina	75,00	al ayuntamien- to.....	2 331,30	
á la Sociedad de Teléfonos	75,00	}	3.201 30									
al Canal de Isa- bel II	720,00											
Casa oficina	75,00											
al ayuntamien- to.....	2 331,30											
Contadores. — Valor de 20, sistema «Arón».....		3 666,60										
Cables.—Valor de los tendidos.....		19.012,00										
Moviliario.—Por el de las oficinas y almacén.....		856,20										
Maquinaria, enseres y utensilios.—Importe de los mismos.....		58 684,08										
Sturgess y Foley.—Saldo de cuenta á nuestro favor.....		2 550,10										
Fábrica.—Saldo de esta cuenta.....		18 857,54										
Abonados.—Existencias en recibos al cobro.....		5 881,90										
Caja.—Metálico en la misma.....		006,04										
Dividendos.—Efectivo á repartir.....		8.197,65										
Total activo.....		135.341,00										

PASIVO	
Capital social.....	135.000
Jackson Hermano.—Saldo de cuenta á su favor.....	124
Sociedad Hullera Española.....	217
	135.341

Compañías de seguros

LA ALIANZA DE SANTANDER

Ha tenido verdadera importancia la Junta general de accionistas de esta acreditada Compañía de Seguros, celebrada en el corriente mes para dar cuenta de las operaciones realizadas en el décimo año de su fundación. En ella estuvieron representadas 1.901 acciones, según el recuento hecho por los secretarios escrutadores Sres. D. Jerónimo Pujol y D. Francisco Gutierrez.

En la Memoria presentada, la Junta administrativa expone el estado en que se encuentra la demanda interpuesta contra la Compañía Ibarra por la catástrofe del *Cabo Machichaco*. Extraoficialmente se sabe que la autoridad de Marina sobreseyó el proceso criminal, quedando expedita la acción civil y entablada la competencia de jurisdicción entre los Tribunales de Santander y Sevilla, fallada á favor de los últimos.

Consiguase el fallecimiento del consejero, socio fundador de *La Alianza de Santander*, D. Francisco de la Torriente y Díaz, reemplazado interinamente por D. Antonio Liaño, y se pasa después á dar cuenta de las operaciones del año último, entre las que figuran á la cabeza los *seguros de incendios* efectuados en la siguiente forma:

	Pesetas.		Pesetas.
En edificios	17.563.694	Primas recaudadas	21.604,02
Mobiliarios	4.283.193	»	8.915,34
Mercancías			
fijas	6.457.111	»	14.674,28
ld. móviles	4.255.850	»	4.288,39
Totales	32.559.853	»	49.541,94

En cuanto á los *reaseguros*, no obstante no mediar tampoco este año contrato expreso con otras Compañías, se han seguido cediendo cantidades del seguro de incendios y del marítimo, según las circunstancias que en cada uno de ellos concurrían.

Nótase, sin embargo, cierto retraimiento ó desconfianza en las grandes Compañías que siguen mirando con prevención á esta ciudad en lo relativo á seguros contra incendios, desconociendo sin duda que el principal elemento, el agua, se halla ahora más abundante en Santander que en la mayor parte de las capitales, y que además cuenta con dos cuerpos de bomberos, organizados como en cualquier población de primer orden.

Una prueba de ello se encuentra en los incendios ocurridos en 1896, que todos, sin excepción, han sido sofocados á tiempo, no obstante las desfavorables circunstancias que en algunos de ellos han concurrido. *La Alianza* contribuye al sostenimiento del cuerpo de bomberos voluntarios con una suscripción mensual de 75 pesetas.

Se han indemnizado en el año:

Por siniestros de incendios	15.818,67
Por ídem marítimos	5.181,01

En el ramo de seguros marítimos se hallan aseguradas mercancías por una cantidad que en total asciende á pesetas 8 576 407; primas cobradas, pesetas 41.956,21.

Las recaudaciones en 1896 han ascendido á

	Pesetas.
Primas netas de reaseguros de incendios	46.977,75
Ídem íd., marítimos	40.042,22
Interés de valores en cartera	55.192,21
En junto	142.212,18

A cuenta de las utilidades del ejercicio, se distribuyó en el mes de Julio un dividendo de 12,50 pesetas por acción. Como hasta finalizar el año los beneficios han continuado, se repartirá otro dividendo complementario de 15 pesetas por acción, que hacen en total un interés de 27,50 pesetas.

El fondo de reserva, con 11.827,90 pesetas, que se han aplicado ahora con arreglo á lo dispuesto en los Estatutos, asciende á la importante suma de pesetas 38.720,33.

Correspondiendo cesar en sus cargos á los señores D. José María González Trevilla y D. José de la Vega, fueron reelegidos, aprobándose también el nombramiento de D. Antonio Liaño y confirmandose en sus cargos á la Comisión revisadora de cuentas, compuesta de los Sres. D. Dámaso Aja, D. Manuel García Diego y D. Gerardo Fernández de la Reguera.

Este es en síntesis el resultado de la Junta general de accionistas de dicha Sociedad, cuyos resultados financieros no pueden ser más satisfactorios, según se desprende del examen de las cifras que dejamos consignadas.

Nos agrada este éxito, aunque no nos sorprende, pues conociendo las relevantes dotes de su digno presidente era de esperar que así sucediese.

Sociedades como *La Alianza de Santander*, que llevan una administración honrada y económica, que satisfacen con puntualidad sus compromisos y cuyos actos van siempre precedidos de la más estricta justicia y revestidos de una formalidad inquebrantable, no es extraño que lleguen á gozar, como acontece con la que nos ocupa, de ilimitado crédito y justo renombre.

Las circunstancias expuestas son la mejor garantía para los asegurados, y nosotros creemos firmemente que no se puede proceder con más acierto y seguridad que lo hace *La Alianza*, cuyos resultados financieros han de ser, seguramente, cada año más satisfactorios, á juzgar por los obtenidos en el último, prueba elocuente de la buena marcha del negocio y halagüeña esperanza del porvenir.

A continuación publicamos el balance cerrado en 31 de Diciembre de 1896.

	Pesetas.
ACTIVO	
Valores en cartera: á la cotización de hoy	1.043.087,50
Caja y Bancos	1.011,90
Agencias deudoras	6.320,10
Diferencia en la cotización de valores	52.178,02
Suma	1.102.597,52

PASIVO

Capital representado por 3.200 acciones	1.000.000
Fondo de reserva	38.720,33
Dividendos por distribuir	58.839,08
Varios acreedores	5.038,11
Total	1.102.597,52

GUÍA DEL ACCIONISTA

JUNTAS GENERALES

- 25 de Febrero. — *Empresa de Mercados de Córdoba*. — Córdoba.
- 27 Febrero. — *Banco de Comercio*, Estación, 3. — Bilbao.
- 27 Febrero. — *Sociedad del Canal del Duero*, Fuenarrabal, 55, principal. Madrid.
27. Febrero. — *Compañía del ferrocarril de Cantábrico*, Cádiz, 3, 2.ª derecha. — Santander.
28. Febrero. — *La Previsión Española*, Compañía anónima de seguros, Orfila, 9. — Sevilla.
- 2 Marzo. — *Crédito Mercantil*. — Barcelona.

Información.

Nuevos billetes de ferrocarriles — En el ministerio de Fomento se está estudiando la creación de unos billetes de ferrocarril por zonas y por cinco ó seis meses de duración, a semejanza de los que se usan en algunos puntos del extranjero.

Un ferrocarril en proyecto. — Nos escriben de Santander diciéndonos que se agita, con probabilidades de feliz éxito, la idea de construir un ferrocarril económico que conduzca del Astillero a Alceda. Al efecto ha comenzado la colocación de acciones de 500 pesetas cada una.

Conforme a los datos del proyecto, la longitud de la línea es de 34.948 metros, y el presupuesto para la ejecución de 2.442.866 pesetas 58 céntimos, á razón de pesetas 71.811 10 por kilómetro.

Contendrá las siguientes estaciones y apeaderos: Astillero, La Concha, Saron, La Cueva, Castañeda, Puente Viego, El Soto, Santiurde, San Vicente de Toranzo, Ontaneda-Alceda.

Le consideramos un ferrocarril de segurísimo porvenir, y que además de prestar un servicio público muy conveniente, ha de dar grandísima importancia á aquellos llamados balnearios que, á pesar de no tener fáciles y cómodas vías de comunicación, se ven favorecidos por miles de personas todas las temporadas de verano.

Compañía de los Caminos de hierro del Sur de España. — Esta Compañía ha presentado en el gobierno civil de Granada los proyectos de servidumbre para el servicio de los caminos que intercepta el ferrocarril de Linares á Almería, en los términos municipales de Alamedilla y Guadahortuna.

Círculo de la Unión Mercantil é Industrial. — Según el resultado final de las elecciones verifica-

das en este centro para designación de junta de gobierno, ha sido.

Presidente, D. Ramón Sáinz y García.
Vicepresidente 1.º, D. Julian M.ª de Roa y Romero.

Vicepresidente 2.º, D. Juan Antonio Pascual Navacerrada.

Contador, D. Juan González Carral.

Tesorero, D. Julio Rodríguez Ortega.

Secretario, D. Enrique Martínez Cardaña.

Vicesecretario, D. Francisco Mira y Ruiz.

Bibliotecario, D. Fernando Sevilla y Lanza.

Vocales: D. Juan José Alvarez y Gómez, D. Felipe García Rodríguez, D. Eugenio Gil Machón, don Demetrio Palazuelo Maroto, D. Alfonso Picazo Cuartero, D. Francisco Prat Arnesto.

Los eclipses de luz eléctrica. — La manera de suministrar á Madrid la corriente eléctrica las grandes empresas, además de ser cara, es rematadamente mala, y recientemente los eclipses de luz de los abonados á ambas Compañías se han repetido con frecuencia insoportable é inusitada, y especialmente de la Inglesa, en estas últimas semanas. Las quejas del público se repite sin cesar, y ya el señor gobernador ha amenazado á las Compañías con imponerles fuertes multas para que se hagan más cuidadosas del servicio. Este parece que mejoraría si se estableciera un centro oficial que fuera una especie de inspección facultativa que pudiera estudiar y distinguir cuándo esos frecuentes eclipses representan verdaderos casos de fuerza mayor y cuándo son meros descuidos y codicias de las Empresas.

Estudios para un tranvía. — La Dirección general de Obras públicas ha autorizado á D. Enrique Pinilla Romero, vecino de Barcelona, para que en el término de dos años pueda practicar los estudios de un tranvía eléctrico desde Valencia á Alcira y á Jativa.

Sindicato de Productores de Madrid. — Se ha constituido en esta corte un Sindicato de productores, cuyo objeto es la defensa de los intereses generales de la producción nacional, y muy particularmente los de la industria madrileña, que tan necesitada se encuentra de protección y ayuda, puesto que hasta ahora sólo ha encontrado trabas y dificultades para su desarrollo y prosperidad en los poderes públicos y especialmente en el ayuntamiento de Madrid.

En la Junta general celebrada para su constitución definitiva, fué nombrada la Directiva, que la componen los señores siguientes: Presidente, don Luis Espuñez; Vicepresidente, D. Miguel Lorenzale; Tesorero, D. Julian Rodríguez de Celis; Vocales: D. Gabino Stuyk, D. Juan J. Ulot, D. Timoteo Padros y D. Santos Riesco, y Secretario, D. Tomas Caro.

El domicilio de la Sociedad se ha establecido en la calle de Atocha, 16, bajo.

Buen pensamiento. — Parece ser que es cosa acordada que la línea de Santander á Bilbao, que hoy arranca de Zorroza, empalmará cerca de Ollargau con el ferrocarril de Durango, estableciéndose así más rápida comunicación entre la capital de la montaña y las provincias de Guipúzcoa y Navarra. Pero las mayores facilidades y ventajas para el comercio y para el público en general las proporcionarán la terminación de las obras del trozo de Deva á Santander, que serán emprendidas en el mes de Abril

próximo, y la prolongación hasta Irún del ferrocarril de Elgoibar, cuyo pensamiento acarician los que saben los grandísimos beneficios que reportará el llevarlo a la práctica; pues con la realización de las citadas obras, el recorrido actual entre la frontera francesa y el centro de la Península quedaría acortado considerablemente.

La Unión y el Fénix Español.—En el sorteo verificado por esta importante Compañía de seguros para amortizar las pólizas obligaciones de seguro vida, les ha correspondido este año á los números 1809—2056—4984—5230—5331—6120—6437—6475—7175—7481—7814—7852—8016—9791.

Dimisión.—Ha dejado de pertenecer á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España don José Canalejas Casas

Alumbrado eléctrico.—En Madrid se ha constituido una Sociedad anónima para el suministro, durante veinte años, de alumbrado eléctrico á la ciudad de Arévalo (Ávila).

Componen dicha Sociedad, que se denomina *Electra Arévalense*, los Sres. D. Emilio Berthier y Marcheu, D. Camilo Double, D. Rafael Fernández don M. Rodríguez, D. P. La Rosa, y D. R. J. Conde Alvarez.

El capital social es de 100.000 pesetas, dividido en 200 acciones de 500 pesetas cada una

Rebaja.—Desde 1.º de Febrero, hasta el 30 de Septiembre próximo, queda restablecida la tarifa de billetes de tercera clase á precio reducido para los jornaleros del campo y segadores, cuyo transporte se haga por grupos de cinco individuos lo menos.

Estos billetes se despacharán en todas las estaciones de Galicia y Asturias para ambas Castillas.

Compañía de Tracción mixta. Bajo esta denominación se ha constituido en Bruselas una Sociedad anónima de tracción electro-mecánica, con un capital de 500.000 francos, dividido en 2.500 acciones privilegiadas de á 100 francos cada una, y 500 acciones ordinarias de á 500 francos.

Estas últimas, así como 1.500 acciones completamente liberadas, han sido atribuidas al baron de Santa Ana Nery, propietario, domiciliado en París, en representación de sus aportaciones constituidas por la concesión del tranvía de Madrid á Leganés.

Las 1.000 acciones privilegiadas restantes han sido suscritas y liberadas de 10 por 100.

Parece deducirse que la formación de esta nueva Compañía tendrá por objeto aplicar la tracción eléctrica al citado tranvía de Madrid á los Carabanchales y Leganés.

Sindicato para la explotación de tranvías en Europa.—Según leemos en la prensa extranjera, se ha creado en América un sindicato con objeto de dedicarse á la explotación de tranvías en Europa, empleando los métodos y sistemas de más aceptación en aquel país.

La iniciativa del sindicato emana de la casa Dick, Kerr et C.ª, de Londres, fabricantes de carriles de acero.

Ferrocarril de Pontevedra á Carril.—Para la primera decena de Marzo empezarán los trabajos de este ferrocarril, en el trozo correspondiente á la capital, que comprende de siete á ocho kilómetros.

En el puerto de Carril ha fondeado una goleta in-

glesa, que está descargando material para la vía y para las obras.

Se asegura que en Julio próximo estará terminada la vía hasta Caldas, y en Febrero de 1893 se inaugurará esta importante vía férrea.

Bibliografía.

La acreditada revista *El Defensor del Asegurado*, de Barcelona, ha publicado un elegante almanaque que ha repartido entre sus abonados, y del cual hemos recibido un ejemplar, que agradecemos.

Forma el *Almanaque del Seguro* un libro al tamaño de 4.º de 188 páginas, intercalado el texto del mismo de preciosos grabados representando los edificios que ocupan las compañías de seguros más principales de España y del extranjero, y la historia de sus operaciones realizadas en el ejercicio de 1896.

Al final del libro van artículos sobre las diferentes fases del seguro, escritos por personas tan competentes como doña Concepción Arsenal, doña Emilia Pardo Bazán y los Sres. Martínez Delás, Sanz y Escartin, Maluquer y otros.

BANCO HISPANO COLONIAL

Billetes hipotecarios de la isla de Cuba.

EMISIÓN DE 1886

Con arreglo á lo dispuesto en el artículo 1.º del Real decreto de 10 de Mayo de 1886, tendrá lugar el 43.º sorteo de amortización de los billetes hipotecarios de la isla de Cuba, emisión de 1886, el día 1.º de Marzo, á las once de la mañana, en la sala de sesiones de este Banco, Rambla de Estudios, núm. 1, principal.

Los 1.240.000 billetes hipotecarios en circulación se dividirán, para el acto del sorteo, en 12.400 lotes de á 100 billetes cada uno, representados por otras tantas bolas, extrayéndose del globo 19 bolas en representación de las 19 centenas que se amortizan, conforme á la tabla de amortización y á lo que dispone la Real orden de 4 del actual, expedida por el Ministerio de Ultramar.

Antes de introducirlas en el globo destinado al efecto, se expondrán al público las 11.873 bolas sorteables, dedu-

cidas ya las 527 amortizadas en los sorteos anteriores.

El acto del sorteo será público y lo presidirá el Presidente del Banco, ó quien haga sus veces, asistiendo, además, la Comisión ejecutiva, Director Gerente, Contador y Secretario general. Del acto dará fe un Notario, según lo previene el referido Real decreto.

El Banco publicará en los diarios oficiales los números de los billetes á que haya correspondido la amortización, y dejará expuestas al público, para su comprobación, las bolas que salgan en el sorteo.

Oportunamente se anunciarán las reglas á que ha de sujetarse el cobro del importe de la amortización desde 1.º de Abril próximo.

Barcelona 13 de Febrero de 1897.—
El Secretario general, *Aristides de Ar-
tiñano*.

BANCO HISPANO COLONIAL

Billetes hipotecarios de la isla de Cuba.

EMISIÓN DE 1886

SORTEO VIGÉSIMOQUINTO DE AMORTIZACIÓN

Con arreglo á lo dispuesto en el artículo 1.º del real decreto de 27 de Septiembre de 1890, tendrá lugar el vigésimoquinto sorteo de amortización de los billetes hipotecarios de la isla de Cuba, emisión de 1890, el día 10 del Marzo, á las once de la mañana, en la sala de sesiones de este Banco, Rambla de Estudios, número 1, principal.

Los 1.750.000 billetes hipotecarios en circulación se dividirán, para el acto del sorteo, en 17.500 lotes de á cien billetes cada uno, representados por otras tantas bolas, extrayéndose del globo veintisiete bolas en representación de las veintisiete centenas que se amortizan, conforme á

la tabla de amortización y á lo que dispone la real orden de 11 del actual, expedida por el ministerio de Ultramar.

Antes de introducirlas en el globo destinado al efecto, se expondrán al público las 17.280 bolas sorteables, deducidas ya las 220 amortizadas en los sorteos anteriores.

El acto del sorteo será público, y lo presidirá el presidente del Banco ó quien haga sus veces, asistiendo, además, la Comisión ejecutiva, director gerente, contador y secretario general. Del acto dará fé un notario, según lo previene el referido real decreto.

El Banco publicará en los diarios oficiales los números de los billetes á que haya correspondido la amortización, y dejará expuestas al público, para su comprobación, las bolas que salgan en el sorteo.

Oportunamente se anunciarán las reglas á que ha de sujetarse el cobro del importe de la amortización desde 1.º de Abril próximo.

Barcelona 20 de Febrero de 1897.—
El secretario general, *Aristides de Ar-
tiñano*.

BANCO DE CASTILLA

Este Banco, á contar desde el día 16 del corriente, satisfará el importe de los cupones de billetes hipotecarios de la isla de Cuba y del 4 por 100 exterior, que vencerán en 1.º de Abril próximo, depositados en sus cajas, y cuya devolución en rama no ha sido pedida, previa presentación de los resguardos de depósito y con la bonificación de 25,25 por 100, á que han sido negociados.

Madrid 15 de Febrero de 1897.—El Secretario general, R. Sepúlveda.

Imprenta de Enrique F. de Rojas,
Plaza de los Mostenses, número 24, y calle del Rosal número 2.